

Avenir du Plan de transport de la Ville de Montréal

LA QUESTION « C »
(comme *Circulation*)



Mémoire déposé à la commission de consultation

Robert Desvignes
Géographe et communicateur

7 septembre 2007

Plan

Approche	3
ABC de la question	4
Besoins fondamentaux de l'être humain ?.....	4
C comme circulation	5
L'humain circule, « on » le transporte.....	6
L'humain déplacé et l'humain rebelle	6
Le technocrate et le déplacé.....	6
Le rebelle et le profiteur	7
Heureusement, on commence à circuler... dans le bon sens.....	9
Question de temps	10
Double proposition	10
Plan préliminaire (2007-2037).....	10
Plan final (2010-2040).....	10
Prospective	11
Transport-Montréal et situation mondiale	11
Transport-Montréal et nord-est américain	11
Technologie - Montréal, Québec et Ottawa.....	12
Sous le signe du C	14
Changement radical	14
Consultations	14
Proposition.....	15
Chantiers.....	15
Chantier 1. Concertation politique.....	15
Proposition	15
Chantier 2 – Concertation civique	16
Chantier 3 – Refonte du Code de la circulation.....	16
Une situation qui s'aggrave : le rapport entre cyclistes et piétons	17
Chantier 4 – Plan de communication	18
Chantier 4 – Réseau de tramways (ex 1 ^{er} chantier).....	18
Chantier 5 - Navette vers l'aéroport Dorval (ex 2 ^e chantier)	19
Chantier 6 – Métro (ex 3 ^e , 4 ^e et 5 ^e chantiers).....	19
Chantier 7 – Les autobus (ex 5 ^e et 8 ^e chantier)	20
Chantier 8 – Covoiturage (ex 6 ^e chantier)	20
Chantier 9 – Auto-partage	20
Chantier 10 – Corridor Bonaventure – Pont Champlain (ex 7 ^e chantier).....	20
Chantier 11 – Plans de gestion des déplacements.....	20
Chantier 12 – Rue Notre-Dame	20
Chantier 13 – Train de l'Est (ex 12 ^e chantier)	20
Chantier 14 – Doubler le réseau cyclable (ex 13 ^e).....	20
Chantier 15 - Charte du piéton, caractère piétonnier des quartiers centraux (ex 14 ^e et 15 ^e).....	20
Chantier 16 – Sécurité des déplacements (ex 17 ^e)	21
Chantier 17 – Réseau routier (ex 18 ^e).....	21
Chantier 18 – Transport des marchandises et déplacements à vocation économique (ex 19 ^e)	21
Chantier 19 – Gouvernance et financement (ex 20 ^e et 21 ^e)	21

Approche

Mon point de vue se veut autant que possible positif (au sens d'aller de l'avant, de *prospectif*), créatif et clarificateur.

Car un énorme effort semble être en train de se déployer; un certain consensus en voie d'émerger. Il n'est donc pas temps de s'opposer stérilement, de critiquer de A à Z - on verra plus loin que les lettres ont souvent une forte signification (normal, elles « ne mentent pas » puisqu'elles sont, au sens propre, *littérales* (du latin *littera*)).

Il est surtout temps de contribuer à bien placer TOUS les éléments (ou au moins le maximum d'entre eux) nécessaires à l'établissement d'une politique d'urbanisme et de circulation optimale pour Montréal et sa région durant la période de prospective et de planification qu'il est réaliste d'envisager, et qu'on peut évaluer à 30 ans (voir le chapitre Question de temps).

En effet, ce serait catastrophique pour notre Métropole qui, parallèlement à de grandes réussites humaines et culturelles, a souffert de tant de mauvaises décisions et de lacunes dans les trente dernières années en termes de planification urbaine, si ses décideurs officiels (politiques) et officieux (lobbies, etc.) repartaient dans de mauvaises directions durant encore trois décennies. Ni Montréal, ni le Québec ne s'en remettraient. **La question est vitale et mérite qu'on l'examine à fond, de la manière la plus éclairée, honnête et digne.**

Donc, le citoyen que je suis propose une approche qui tente d'englober, certes brièvement, un maximum de dimensions, afin de contribuer à ce que les décisions clés à venir soient prises avec tout le recul nécessaire. Ce n'est pas du temps perdu et cela ne nuira pas, au contraire, à l'enclenchement d'actions plus efficaces et rapides le moment venu. En planification urbaine, la clairvoyance est essentielle, la myopie désastreuse.

Ceci ne veut évidemment pas dire qu'il faut ignorer le court terme. Seulement, si l'administration en charge a réfléchi correctement en prenant le temps qu'il faut, en réunissant tous les experts et toutes les personnes de bonne volonté, surmontant égoïsme, dogmatisme et petite politique, elle a de bonnes chances de prendre les meilleures décisions à court, moyen et long terme. Elle pourra traiter comme il faut les urgences et les situations les plus concrètes, mais sa largesse de vue lui évitera de s'enliser dans les faux problèmes et les fausses solutions.

Le résultat de mon approche est donc un document qui navigue entre des perspectives de type philosophique, éthique, voire touchant à l'écologie humaine, et des propositions ou affirmations très concrètes et, si nécessaire, des critiques claires et fortes. Ce parcours peut paraître trop *voyageur*, en ce sens qu'il semble parfois s'éloigner beaucoup de notre scène montréalaise. Mais comme nous le savons désormais, nous vivons sur « a little Planet ».

J'espère que l'on comprendra mes deux objectifs majeurs : 1. Situer notre « problématique » hors de tout doute; 2. En déduire logiquement les meilleures solutions à privilégier et développer; et qu'en conséquence, ce document pourra être utile.

*Le trottoir d'en face nous appelle (...)
Le plus négatif est de ne pas tenir compte
de l'appel du trottoir d'en face.*

Roberto Juarroz¹

ABC de la question

Tout se tient, diront plusieurs, dont je suis - tout en acceptant nuances et dérives. Voici que ces **lettres**, qui nous soutiennent comme premières *infrastructures* de notre société moderne, essentiellement tributaire du triomphe de l'écrit (témoin et preuve) sur l'oral (qui continue de vivre, heureusement), seront de précieux guides en cette question du choix de nos futurs moyens de circulation *et* de transport.

Besoins fondamentaux de l'être humain ?

Réponse *apparemment* simple : 1. Être (vivre); 2. Se protéger, s'abriter; 3. Se déplacer, circuler - pour manger, procréer (survivre en tant qu'espèce), se développer, s'épanouir...

Or, vieilles de leurs milliers d'années de gestation, les trois premières lettres de *notre* alphabet nous font un sacré clin d'œil car, qu'elles soient d'origine proto-sinaïtique, hébraïque, araméenne, phénicienne, etc., elles portent respectivement, entre autres, les significations ou forces suivantes :

A

Cette lettre ne signifie pas « avoir », mais... ÊTRE, EXISTER, VIVRE, selon l'énergie primordiale symbolisée par la force du bœuf, du taureau, dont la symbolisation graphique produisit le caractère Aleph, d'où la lettre grecque Alpha....

B

Bet, Bayit, etc.

Cette lettre symbolise la MAISON, le second besoin vital : S'ABRITER, HABITER.

C

Initialement, c'était un G, début de GAML, GUIMEL ou GAMAL : le **chameau** (camel) - premier « véhicule éco-énergétique » si l'on veut. Plus globalement, **C** évoque le fait de... CIRCULER : sortir de soi, aller vers l'autre, lui apporter du bien.

*« Après la force primordiale (le aleph) et la place qui lui a été faite (le bèt),
il faut donner la possibilité à cette force de s'exprimer, de sortir, de se déployer,
d'aller au-delà d'elle-même, de s'ouvrir sur l'extérieur, de traverser les étendues du désert
pour découvrir d'autres contrées, (...) trouver son propre chemin. »²*

1. Cité par M.A Ouaknin, *Les mystères de l'alphabet*, Éditions Assouline 1997.

2. Ouaknin, o.c.

C comme circulation

L'administration de Montréal nous présente un Plan de transport. Tout comme nous avons le ministère des Transports du Québec (MTQ), l'Association métropolitaine de transport (AMT), la Société de transport de Montréal (STM), etc.

Il ne s'agit pas d'ergoter. Mais un peu de réflexion *linguistique* pourrait nous éclairer. La langue française, principalement d'origine latine, propose plusieurs termes pour définir des notions relatives à « la question transport »; toutes notions voisines, mais pas forcément synonymes. J'inscris ci-dessous les principaux termes concernant le sujet qui nous occupe, par ordre alphabétique, en plaçant les synonymes ou quasi synonymes côte à côte.

- Circulation, Déplacement, Mouvement;
- Communication;
- Trafic;
- Transport, Transfert.

On constatera facilement, me semble-t-il, que l'on fait face ici à des... *points de vue* différents.

On parle certes des *voies de communication*, mais un *Plan de communication* n'a rien voir avec notre sujet - quoique, j'y reviendrai, cela prendra tout un Plan de communication pour bien « vendre » le Plan de transport à la population. Pour cerner le véritable objet d'un « Plan de transport » de la Ville de Montréal et de sa région, nous conserverons les notions suivantes :

- Circulation, Déplacement, Plan de circulation, Plan de déplacement;
- Trafic, Plan de gestion du trafic;
- Transport, Plan de transport (?).

Il serait effectivement plus juste, car plus global, de parler de Plan de circulation ou, comme le fait l'arrondissement du Plateau Mont-Royal, de Plan de déplacement urbain (PDU), à l'instar de ce qui s'est amorcé en France dans les années 80.

« Ces plans déterminent, dans le cadre d'un périmètre des transports urbains (PTU), l'organisation du transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement. »³

Comparons les termes équivalents en français et espagnol (langues essentiellement latines) et en anglais (langue essentiellement germanique).

Français	Espagnol	Anglais
Circulation	Circulación	Movement
Déplacement	Desplazamiento	Moving, Travelling...
Trafic	Tráfico	Traffic
Transport	Transporte	Transportation

3. Source : http://fr.wikipedia.org/wiki/Plan_de_d%C3%A9placements_urbains .

L'humain circule, « on » le transporte

La nuance est fondamentale, car elle accompagne sans doute l'histoire de l'économie et de la politique des déplacements urbains.

L'humain, la personne citadine circule et se déplace.

En ce sens, en passant, tout urbain est d'abord et avant tout un piéton, quand bien même il « emprunte » ensuite un *moyen de transport*. Ce piéton peut être assisté par un autre piéton ou par une machine, question d'âge, de santé ou de handicap (de la poussette à la cane, aux béquilles, au fauteuil roulant...).

Si l'humain transporte, ce sont des objets, des plantes, des animaux ou d'autres humains, dont il devient alors le conducteur. L'expression « se transporter » est limitée à des cas particuliers.

L'entreprise ou l'agence municipale ou gouvernementale appropriée transporte l'humain.

Cette notion est donc de l'ordre de l'économique et du politique.

On gère le trafic.

Cette notion est donc d'ordre technique et technocratique.

L'humain déplacé et l'humain rebelle

Bien sûr, dans la vie courante, tous ces termes et notions se mélangent. Quand le journaliste du matin nous parle de la circulation ou du trafic il parle de la même chose. Mais si l'on parle d'économie et de politique, sinon d'histoire ou d'écologie des déplacements humains, la réalité devient beaucoup plus rigide. **En un mot, le transport et le trafic ont éliminé la personne, sinon la société humaine!** Ceci va très loin. Heureusement qu'à l'image du Plan de transport, l'administration civile tente de replacer l'humain, le piéton, au cœur de la question du transport.

La personne et la société humaines ont été évacuées de la « gestion » (publique et privée) des transports municipaux, régionaux, nationaux et transnationaux **de deux manières opposées**, ce qui complique l'effort de repenser intelligemment, humainement et écologiquement les déplacements terrestres.

Le technocrate et le déplacé

Voici environ deux siècles que la personne citadine, le **piéton**, a progressivement perdu sa « place » dans la politique et l'économie du... transport : depuis l'apparition du transport à vapeur, à essence ou électrique, que ce dernier soit individuel ou collectif; et même avant, les carrosses et autres moyens de transport à traction animale des classes dominantes et des autorités chassaient peu à peu la population des rues principales.

Ceci ne veut pas dire que l'humanité n'a pas progressé en termes de technologie des transports, bien au contraire. La période 1800-1950 a été une ère d'invention extraordinaire, techniquement merveilleuse mais, quelque part... au détriment de l'humanité de l'humain ! L'image du Titanic refait surface, si j'ose dire. Ou celle de certain dirigeable. Sans parler du développement d'appareils militaires de plus en plus meurtriers (chars d'assaut, U-Bauts, avions « sans pilote »...).

En fin de compte, la macro-économie et la macro-politique, qu'elles soient d'obédience capitaliste ou communiste, ont évacué, sinon écrasé la personne et la société civile.

Entre les années 1920 et les années 1990, avant que la menace environnementale les oblige (après bien d'autres trop souvent ignorées⁴) à « refaire leurs devoirs » les administrations municipales et supérieures ont globalement géré le transport de manière macroscopique, macroéconomique, technocratique et électoraliste.

Globalement, le monde occidental a assisté à de très grandes réalisations, en tant que telles, qu'il s'agisse de l'amélioration de la technologie du rail, de l'eau et des airs, parallèlement à celle des infrastructures routières et des véhicules routiers.

Pendant ce temps, les agoras humaines ont continué de vivre ou plutôt de survivre, sans doute mieux en Europe qu'en Amérique du Nord. Mais petit à petit, automobile et télévision aidant, l'espace humain urbain, la culture urbaine et le civisme ont rétréci comme peau de chagrin. Le piéton est devenu quasi impuissant face au trafic urbain (de plus en plus dangereux) et devant les politiques de transport (augmentation des prix et réduction des services).

La gestion du transport (et du trafic) s'est donc faite de manière de plus en plus technocratique, en termes de statistiques. Aujourd'hui même, lorsque le (très sympathique) chroniqueur « circulation » nous parle d'un « accident mortel, impliquant un piéton, hélas », ce n'est pas pour nous demander d'observer une minute de silence, mais pour nous signaler bientôt qu'heureusement, « le trafic est rétabli »!

Autrement dit, le domaine de transport qui devrait le plus respecter l'*homo urbanus*, se centrer sur la personne humaine, car son but premier est de faciliter ses déplacements et de l'y protéger, parallèlement au maintien d'une société... civique, ce domaine tendait à oublier sa raison d'être. Heureusement, depuis une dizaine d'années, certaines municipalités, certains gouvernements et bien des citoyens se réveillent. D'où, ici-même, à Montréal, 40 ans après Expo 67 (!), ce beau revirement de l'administration en place.

Le rebelle et le profiteur



L'être humain demeure fondamentalement un être primaire, ou primitif (cela dit sans aucun jugement); un être sauvage et clanique. Qui ne rêve en secret, peut-être, d'une Terre aussi ou davantage évoluée que la nôtre, mais où nous serions 6 millions d'habitants (voire 600 000), et non point 6 milliards - un peu comme la planète *Aurora* imaginée par Isaac Azimov. La *société de masse*, comme dit bien son nom, est écrasante. Et l'augmentation vertigineuse de la population humaine est également « explosive », en ce sens qu'elle fait éclater les liens, les solidarités, les références.

Bien sûr, les sages le savent, nous sommes tous différents et tous pareils. Nous sommes frères et sœurs humains. Pas des clones, non, mais des semblables.⁵ Bien sûr, « nous » avons rêvé et rêvons encore du Village global. Mais la Terre passe actuellement par une phase d'individualisme outrancier chez les « sociétés » riches, et d'émergence de son pseudo-contraire, un intégrisme religieux suicidaire et morbide - deux extrêmes aussi asociaux l'un que l'autre.

Question transport... et urbanisme, le rebelle existe essentiellement depuis l'invention de l'automobile accessible à tous ou presque. Dans un monde de plus en plus urbanisé, densifié et organisé, mais où le besoin ou désir de déplacement à moyenne et grande distance s'est démultiplié, quoi de mieux qu'une **automobile** pour

4. On parle ici de sociologie et d'écologie urbaine, c'est-à-dire du droit à la qualité de vie en ville, vue de manière plus ou moins scientifique ou politique. Entre autres : Henri Laborit, *L'homme et la ville*, Flammarion 1971; Henri Lefebvre, *Le droit à la ville*, Anthropos 1970.

5. On peut aller plus loin, au regard de la physique moderne comme de la sagesse bouddhiste. Car nous ne serions au fond, comme tout le reste, que des « agglomérations » de particules ou d'ondes, genre quark, corde ou autre. Seul un « certain recul » nous permet de nous percevoir comme humains (dommage que ce soit aussi vrai pour certaines choses, genre arme ou véhicule dangereux).

imposer à nouveau sa liberté d'être et de circuler, y compris pour dénicher ses moyens de subsistance (son gagne-pain, son « job ») et sa maison.

À son échelle, le rebelle a raison. L'auto permet de se déplacer quand il veut; de voir du paysage, voyager, s'éloigner d'un centre-ville sur-occupé, stressant et pollué. Ceci permet d'habiter une maison dans un lieu agréable, où les (jeunes) enfants seront heureux et en santé. Sur l'auto, on peut installer des vélos, pour des petites ballades. Si elle est assez puissante, on peut y attacher une roulotte, et c'est parti pour la maison mobile... Le problème est que depuis bien longtemps, le rebelle est trop nombreux! En conséquence, l'automobile nous a imposé la banlieue, l'étalement urbain et tout ce qui s'en suit. Pour ce qui des problèmes de notre époque, c'est une histoire désormais vieille d'environ soixante ans⁶.

On a donc, parfois en soi-même, un conflit entre :

- le citoyen, *l'honnête urbain* dirais-je, qui respecte les règles, prend le transport en commun même si ce dernier n'est pas parfait, qui en fait veut simplement profiter de sa ville, y vivre agréablement et en paix; mais constate et subit en même temps toutes les lacunes accumulées de cette entité humaine qu'il voudrait meilleure; il (elle) est comme un exilé intérieur, un déplacé, un étranger comme dirait Camus, car la ville qu'il aime l'a trahi; et...
- le *gentil rebelle*, banlieusard souvent (ceci dit, encore une fois, sans aucun jugement péjoratif), ou habitant des deux bouts de l'Île de Montréal, automobiliste sans raison majeure, qui pense à lui et sa famille à juste titre, mais trahit quotidiennement l'esprit de la ville et de la société urbaine.

Parlons « du » profiteur

Ce « conflit » aurait pu et pourrait se passer simplement entre « braves gens », et l'on parviendrait forcément à un compromis... humain. Mais le jeu est faussé depuis longtemps par l'industrie du pétrole et celle de l'automobile.⁷ En ce qui les concerne, il n'est pas exagéré de parler de mafia et de crime - le dira-t-on un jour, de **crime contre l'humanité** ?

Certes, à l'échelle de l'Amérique du Nord, la bicyclette ne convient pas pour les moyennes et grandes distances ! L'idéal, c'est avant tout :

- l'avion pour parcourir très rapidement de grandes distances, certes à un coût élevé pour les objets - mais cela peut valoir la peine pour des marchandises coûteuses;
- le train, pour le transport de passagers à moyenne distance (environ 50 à 300 km), et pour celui de marchandises moins coûteuses sur de moyennes et grandes distances;
- le bateau, pour les grosses cargaisons (canal de Panama, voie maritime du St-Laurent, etc.).

Jamais les autorités nord-américaines (états-uniennes surtout, canadiennes et mexicaines en conséquence) n'auraient-elles dû tolérer que l'impérialisme « pétromobile » casse, comme il l'a fait, le transport collectif à moyenne et grande distance. Oui, il y a là un immense crime contre l'humanité. Un crime des plus pervers tant ses effets sont profonds et pérennes, à toutes les échelles (municipale, régionale, nationale et mondiale) : méga-gaspillage en infrastructures routières; méga-gaspillage de vies humaines, directement (accident) et indirectement (cancer et autres maladies); destruction des infrastructures ferroviaires; destruction des valeurs sociétales. Pire encore : agression contre d'autres pays, comme le Chili de Salvador Allende. Et cela n'a cessé de continuer, tant en Afrique qu'au Moyen-Orient, jusqu'à aujourd'hui, avec la double élection de

6. Sinon plus! En fait, le terme remonte au 13^e siècle. Et déjà, à la fin du 19^e siècle, le problème du « 514/450 » avait surgi... à Paris : « Le terme « banlieusard » est apparu vers 1890 à l'occasion d'une polémique de nature politique entre élus de Paris et élus de banlieue, les premiers accusant les seconds d'être des ruraux, attardés et réactionnaires, des "banlieusards". » Source : Wikipédia.

⁷ Richard Bergeron, *Le livre noir de l'automobile*, Éditions Hypothèse 1999 – mais l'expression « crime contre l'humanité » employés ici est de moi.

George W. Bush, septembre 2001 le nouvel islamisme. Sans oublier la lutte de ces lobbies contre le bon sens écologique, Kyoto, etc.

Heureusement, on commence à circuler... dans le bon sens...

En vrac :

- George W. Bush va bientôt quitter ses fonctions. On pense (en espérant que le jadis brillant Ralph Nader ne se représentera pas à leur détriment) que les Démocrates vont revenir au pouvoir. J'ose dire que... La planète entière souhaite que les États-Unis changent; changent de politique sur bien des plans, notamment sur le plan environnemental.
- Industrie automobile et industrie du pétrole ne suivent pas exactement le même chemin. Il y a un certain espoir du côté de l'automobile. Les hybrides sont là. Mais il faut absolument imposer l'émergence de la voiture électrique. Elle serait tout à fait viable dans les quartiers centraux, avec des postes de recharge des batteries. On peut envisager des voiturettes publiques, etc.
- La société civile s'est réveillée. Même si le dogme individualiste continue de dominer, les Montréalais et les Québécois se battent pour des causes essentielles et influencent les autorités. Suroît, Mont Orford, Île Charron, Rabaska, Gros-Cacouna. Etc., espérons-le.
- Et chez nous à Montréal? La population en général est assez indifférente, ou indécise, comme souvent. Néanmoins beaucoup de citoyens de mobilisent. Montréal est en retard, n'ayant pas tiré profit de ses bords de géant réalisés en 1967 et 1976 (et l'on va agrandir le stade Molson au pied du Mont-Royal, après une consultation bidon, au lieu d'imposer, comme il se devrait, l'usage du Stade olympique).
- L'arrivée du Plan de transport montre un réveil de l'administration Tremblay, signe que les citoyens ont un impact. C'est heureux, et il faut continuer en ce sens.

Question de temps

Le Plan de transport proposé s'appuie sur l'horizon défini dans le document *Imaginer • Réaliser Montréal 2025*, plaquette finalisée en mai 2006⁸ et faisant suite au Plan d'Urbanisme de 2005. Nous faisons donc face à un horizon de 18 ans maximum. C'est trop court en terme de prospective et de planification urbaine.

Bien sûr, les nombres clairs et nets sont attirants. Pourtant, le 400^e anniversaire de Québec a lieu l'an prochain, en 2008. Pourquoi donc se contraindre selon « l'image » d'une date. On a choisi 2025 car 2050 « faisait » trop loin.

De son côté le Plan de transport se fixe un horizon de 20 ans (soit 2027). Ceci serait correct si l'on n'affrontait pas un retard considérable (40 ans depuis Expo 67, 31 ans depuis les Jeux Olympiques de 1976).

Double proposition

Le Plan de transport de la Ville de Montréal devrait par conséquent se donner deux meilleures cibles, ou plus exactement une double cible réaliste.

Plan préliminaire (2007-2037)

Le Plan doit démarrer au plus vite, car nous sommes très en retard. Il existe, entre autres, bien des problèmes à régler à court terme, en attendant des solutions plus durable. Donc, au lieu d'un horizon bancal 2006-2025 devenu 2007-2025, ou trop court (2007-2027), soyons cohérents, et planifions selon les normes optimales de planification. Encore là, certains choisissent un terme de 25 ans, car $4 \times 25 = 100$. C'est arbitraire. Au vu de l'histoire récente de Montréal, 30 ans me paraît un horizon plus fonctionnel.

Car, conformément au document de la ville sur Plan de transport, ce dernier sera de toute façon révisé régulièrement : suivi annuel, quinquennal, etc. Donc un plan de 30 ans est également réévalué en cours de... route.

Plan final (2010-2040)

Puisque l'on préfère les dates plus faciles à retenir, et c'est tout à fait compréhensible, pourquoi ne pas faire d'une pierre deux coups ?

L'administration du maire Tremblay a le mérite de lancer à la fois un vaste programme et un vaste exercice (au sens d'exercice démocratique) avec son Plan de Transport. On peut donc dire que ce plan est pour l'instant à l'essai. Vu les années de retard accumulées en termes de planification urbaine (ce n'est nullement un reproche à la présente administration), il serait souhaitable de tester la version actuelle du plan, pendant un certain temps (tout en réglant les urgences), et de la finaliser pour de bon en ciblant un horizon facile à retenir : **2010-2040**.

Nous savons en outre que les élections municipales doivent avoir lieu fin 2009. Il me semble en conséquence des plus logiques de mettre le plan actuel à l'essai, en concertation sincère avec les deux autres partis municipaux majeurs, Vision Montréal et Projet Montréal, ainsi qu'avec un maximum d'intervenants clés - oubliant toutefois, pour ce qui est des décisions (quitte néanmoins à les entendre) les « juges et partis » que sont certains lobbies, certaines associations, etc.

8. **NB** : l'administration devrait dater clairement ses documents, ce qui n'est pas le cas ici.

Prospective

J'en prends le risque, bien qu'étant le premier à constater les erreurs de prévisions de divers « prospecteurs » - pour ne pas dire futurologues. Peut-être visaient-ils trop loin. Ce que je tente ici n'est pas d'affirmer des avenir certains, mais d'établir des probabilités qui devraient faire réfléchir les décideurs, ou infléchir leurs orientations.

Sur 30 ans, bien des changements peuvent intervenir. Certains sont hors de notre contrôle. Mais il en est d'autres que l'on peut favoriser, ou contrecarrer.

Transport-Montréal et situation mondiale

- D'ici 5 à 10 ans, Montréal sera peut-être la cible d'attentats terroristes. Le danger est très important actuellement, et il faut donc investir fortement mais aussi, intelligemment, dans sa prévention. Par contre...
- D'ici 10 ans, la déviation intégriste de l'Islam devrait faire long feu (si c'est l'inverse, nous aurons d'autres préoccupations que la question du transport). Entre temps, la nouvelle administration américaine devrait s'être rapprochée du « concert des nations ». Les deux phénomènes seront concomitants.
- Donc la conjoncture mondiale devrait revenir à l'ouverture, malgré un échange vigoureux entre les grandes puissances et autres pays influents (États-Unis, Europe, Russie, Chine, Inde, Brésil, Iran-Iraq-Turquie, Regroupement de quelques pays africains). La plus grande incertitude demeure sans doute la Russie.
- D'ici 10 ans, la conscience environnementale et subséquemment, sociale, auront fortement augmenté. Donc globalement le contexte serait très favorable à la concrétisation d'un plan de transport résolument collectif, écologique et favorisant l'humain et les relations humains, grâce en outre à la « spécificité québécoise ».

Transport-Montréal et nord-est américain

- Le Québec, indépendant ou non, va continuer de s'affirmer. Donc, côté transport, il devrait mieux maîtriser ses cartes.
- D'où une plus grande importance du train et du bateau dans les transports à moyenne et longue distance.
- Effort généralisé de cet ensemble continental vers une énergie plus propre.
- Impact du réchauffement climatique, notamment sur le passage maritime potentiel dans l'Arctique. Au pire, cela pourrait affecter la rentabilité de la Voie maritime du St-Laurent; au mieux, alléger l'impact du transport de marchandises dans la région montréalaise (tout en souhaitant que rien n'affecte fortement nos amis Inuit).
- Si les municipalités et gouvernements locaux s'y mettent, on peut envisager un vaste développement du transport collectif municipal, régional et interrégional.
- Le Québec et les autres administrations favorables devraient parler fortement pour le passage à l'énergie propre, à tous les niveaux, soit d'origine hydraulique, éolienne, solaire et autre.
- Planification de l'économie et de l'emploi : 30 ans pour préparer l'industrie du camionnage (tout comme l'agriculture, etc.) à de grands changements. Le transport lourd régional et interrégional doit revenir aux moyens de transport les moins polluants (et les plus efficaces) : bateau, train, train léger ou tramway, etc. Le camionnage est seulement une industrie complémentaire. Au niveau local, le camion sera électrique ou ne sera plus.

Technologie - Montréal, Québec et Ottawa

La technologie et le politique (sans parler des lobbies industriels précédemment évoqués) se tiennent très fortement quand on parle de développement économique régional et national. Je dois donc combiner ces deux aspects.

- D'ici 30 ans et bien avant, si le gouvernement du Québec le veut vraiment (et certains partenaires), plusieurs réalisations majeures pourraient être accomplies dans le domaine du transport électrique.
- En fait, il est inconcevable, avec cette richesse qu'est Hydro-Québec, avec ses ressources d'expertise humaine et de technologie, d'une taille exceptionnelle pour le petit pays que nous sommes, que depuis 40 ans, le Québec n'ait pu développer de nouvelles technologies dans le domaine du transport.
- En passant, on ne peut continuer à tolérer que certains profiteurs ou leurs larbins parlent de privatiser Hydro-Québec, quand on connaît la lutte épique qu'il fallut mener pour mettre au pas les anciennes compagnies privées d'électricité, qui exploitaient et trichaient à qui mieux-mieux. Une entreprise d'État a ses défauts, mais elle est essentielle, particulièrement dans un pays toujours menacé, tel le Québec.
- En outre, nous n'avons pas seulement Hydro-Québec, nous avons aussi Bombardier, une entreprise qui ne cesse d'obtenir à l'étranger des contrats pour des trains, des trains légers, des tramways.
- Qu'avons-nous obtenu ici de NOS deux compagnies, en termes de transport : zéro!
- Donc Montréal (avec l'aide d'autres villes comme Québec, Trois-Rivières, Hull, Sherbrooke, et de divers partenaires, sans oublier la région métropolitaine animée par Laval et Longueuil) doit EXIGER d'Hydro-Québec, Bombardier et compagnies associées, avec l'aide du gouvernement du Québec, voire du gouvernement canadien, un plan de développement de différents véhicules et moyens de transport appropriés, et de nouvelles technologies :
 - Adaptation économiques des différents moyens de transports électriques développés ailleurs par Bombardier (train, train léger, tramway);
 - Développement intensif du transport propulsé par énergie solaire;
 - Voiture hybride ou électrique québécoise;
 - Voiturette électrique publique pour le centre-ville et les quartiers centraux;
 - (D'où taxi électrique). Etc.

Revenons à la prospective au sens strict.

- D'ici 10 ans, le Québec doit et peut se doter de véhicules de transport individuels et collectifs électriques et non polluants.
- D'ici 30 ans, l'industrie du camionnage doit se préparer à évoluer, et à perdre de la place dans le domaine du transport à moyenne et longue distance. C'est pourquoi l'horizon de 30 ans est important. On parle ici d'une réelle génération. Le métier de camionneur et de camionneuse est en soi un beau métier. Mais celui de conducteur de train électrique aussi. Je ne veux en aucun cas heurter quiconque. Mais quand l'automobiliste et le camionneur se mettent en travers de l'évolution sociale, désolé, il faut contrer. On doit tout de même se rappeler que la grève des camionneurs, bien orchestré par Washington, a mené au renversement du gouvernement démocratique du Chili.
- Comme certains gros agriculteurs, comme certains industriels pollueurs, l'industrie du camionnage doit se reconverter vers : une activité locale et micro-régionale complémentaire de l'industrie ferroviaire, en reconstruction; une activité non polluante qui pousse au développement du camion hybride et électrique, du tramway de transport de marchandises, etc.

- D'ici 30 ans, les avions atterriront-ils encore à Dorval, ou le referont-ils à Mirabel? Je fus des opposants à l'appropriation des terres de Ste-Scholastique, pour construire l'aéroport de Mirabel. Mais une fois Mirabel en route, il fallait aller jusqu'au bout et construire une liaison ferroviaire rapide. P.E. Trudeau a erré en chemin, sur ce plan comme sur bien d'autres. Ne développons pas d'infrastructure lourde vers Dorval. Améliorons le provisoire, en attendant de retourner à Mirabel pour de bon.

Sous le signe du C

Changement radical

Dans l'esprit de son Plan d'urbanisme, puis de sa stratégie Montréal 2025, l'administration en place nous propose un Plan de transport impressionnant, c'est le moins qu'on puisse dire. Changement radical certes : priorité absolue au piéton, au transport collectif (TC) et au transport actif (TA); réduction importante de la place de l'automobile en ville, dans un excellent esprit de développement durable.

On voudrait crier « BRAVO ! ». MAIS plusieurs aspects nous en empêchent :

1. Le Plan prévoit 21 chantiers prioritaires, l'idée est excellente, mais **le choix et l'organisation des chantiers laissent fortement à désirer sur plusieurs plans.** J'y reviens plus loin.
2. Le Plan parle de changement radical en faveur du piéton, du TC et du TA. Soyons donc conséquent. Ceci implique un **MORATOIRE**, plus encore un **ARRÊT IMMÉDIAT ET TOTAL DE TOUT DÉVELOPPEMENT ROUTIER**. Pas d'autoroute 25, pas d'autoroute Notre-Dame, etc.
3. Certes, on s'en rend compte dernièrement, beaucoup d'infrastructures routières sont devenues dangereuses avec le temps. Il est donc essentiel de réparer ce qui doit être réparé. Par ailleurs on peut bonifier, embellir, insérer des mesures d'apaisement du trafic. Point.
4. Le Plan évoque fortement la poussée de l'auto-partage, à la manière de Communauto. Une solution beaucoup plus souple et prometteuse, selon moi, que le covoiturage. **Mais l'auto-partage n'apparaît pas dans les chantiers.**
5. **On continue de penser transport au lieu de circulation** (des personnes, d'abord, puis des objets). Il semble que l'industrie du transport fasse peur, ou soit très puissante. Donc on veut tout faire pour favoriser la libre circulation des camions. Et l'on travaillera sur le sujet de concert avec l'industrie (pas les citoyens). Au lieu que le chantier prévu à cet effet se penche pour de bon sur l'avenir du transport des animaux, plantes, objets et marchandises, avec ou sans camion.
6. Le Plan de transport est un gros document, de haute qualité, mais pas à la portée de tout le monde. On ne fournit pas de résumé, faute de temps sans doute. Mais pourquoi ce manque de temps, justement? **Pourquoi un plan si important est-il soumis si rapidement, durant l'été ?** Combine-t-on, encore, belle prospective et petite politique (faute de temps, on ne pourra entraver notre approche) - voir section Consultations.

Consultations

J'aborde ce sujet car il touche de plein fouet la démarche du Plan d'urbanisme et celle du présent Plan de Transport.

Trop souvent, les consultations publiques ont lieu à des moments peu appropriés pour la participation populaire ou citoyenne. Est-ce voulu ou non? Parfois oui, c'est évident. Parfois, peut-être pas.

Ceci est d'ailleurs vrai pour la présente consultation. On parle d'une politique essentielle pour Montréal et sa région. Donc, en aucun cas ne devrait-on expédier une consultation sur ce sujet en quelques jours. L'administration, de quelque parti qu'elle soit, devrait fournir un maximum de temps, et un maximum d'informations à la population pour que celle-ci intervienne de manière optimale.

En aucun cas, il n'est acceptable qu'une administration consulte « à la sauvette ». Ceci nous a valu quelques monstruosité, de l'Îlot Voyageur à la pseudo-consultation sur l'agrandissement du stade des Alouettes, etc. Cette petite politique doit disparaître. Place à la parole citoyenne, bien organisée.

Proposition

Toute consultation de la population par la Ville ou un arrondissement devrait, sauf en cas d'extrême urgence, se tenir entre les mois de **mars à mai** et de **septembre à novembre**. Ceci octroie six mois par année à la consultation, et permet à l'administration de planifier adéquatement les événements et d'informer correctement la population.

Toute consultation doit se tenir en des lieux et à des heures favorisant au maximum la participation citoyenne.

Chantiers

Le Plan de transport propose 21 chantiers prioritaires. L'idée est excellente. Mais plusieurs chantiers sont mal choisis, certains doivent être regroupés et d'autres, aussi essentiels qu'oubliés, doivent absolument être ajoutés. Je propose en conséquence l'organisation suivante.

Chantier 1. Concertation politique

Le Plan de transport est, nous l'avons souligné, un moment charnière. Personne ne doit rater cette étape. Donc les trois partis municipaux (Union Montréal, Vision Montréal et Projet Montréal) doivent collaborer étroitement. Le Plan doit dépasser le niveau de la politique partisane, d'autant que, globalement, les positions des trois partis se rapprochent - en particulier celles du parti du maire Tremblay et de celui de Richard Bergeron.

Pour l'instant, par contre, Vision Montréal ne fait pas honneur à son appellation et manque le coche. En effet, Vision reproche à M. Tremblay ses « idées de grandeur », ne veut pas de tramway au centre-ville, et privilégie le court terme et le terre à terre. Comme vision, on repassera. Mais donnons la chance au coureur et espérons que, en toute honnêteté, les responsables de l'ancien parti de M. Bourque accepteront de contribuer à l'élaboration d'une politique de transport urbain digne des 30 prochaines années.

Pour ce qui est de Projet Montréal et de son chef Richard Bergeron, je n'ai guère d'inquiétude. M. Bergeron est tout près à collaborer. Ses critiques sont extrêmement précises, fondées, techniques. En conséquence, l'administration Tremblay doit les considérer avec le plus grand sérieux, en ayant à l'esprit, non sa stratégie de réélection en 2009, mais l'intérêt de Montréal.

Proposition

Rencontres intensives entre les responsables des trois partis municipaux, encadrées par l'avis d'experts indépendants, aboutissant à un plan consensuel temporaire, le plan 2007-2037, à mettre en vigueur au plus vite puisque ce plan ciblerait les actions les plus urgentes (2007-2009). Ceci constituerait un fait d'armes pour la politique montréalaise, dont tous les politiciens honnêtes sortiraient grandis.

Qui donc aura le pouvoir en 2009? C'est une autre question. Les gens voteront pour le parti dont ils pensent qu'il sera le plus fiable pour mener à terme le Plan d'urbanisme, le Plan de transport, etc. Ils voteront sur le plan 2010-2040. Et même, entre partis ayant tous à cœur le « bien-être durable » de Montréal, il pourrait y avoir des élus sans opposition. Pour cela, les humains qui se cachent derrière les politiciens doivent se parler et établir des relations sincères. Qui sait, il peut y avoir davantage d'affinité ou de sympathie entre certains membres de partis différents qu'entre membres du même parti.

En toute modestie, je crois que le Plan de transport de l'administration Tremblay, corrigé par les critiques brillantes et constructives de Richard Bergeron et de Projet Montréal, intégrant quelques suggestions de Vision Montréal et, bien sûr, tenant compte de mes précieux commentaires comme de ceux d'autres intervenants, deviendrait le Plan de... circulation (ou de déplacement) de tous les Montréalais et de toutes les Montréalaises (île et région métropolitaine incluses).

Chantier 2 – Concertation civique

Parallèlement à l'échange entre « politiciens », soutenus dans leurs efforts de compromis par des experts neutres, la société civile doit se réunir. Car quand bien même les « politiques » et les spécialistes de toutes sortes réussiraient à produire un Plan de circulation correct et valable en théorie pour les années à venir, **ce Plan ne fonctionnera pas si la population n'y croit pas.**

On dit que les gens sont cyniques envers les politiciens et les décideurs de toutes sortes. Il n'y a pas si longtemps, il semblaient encore, étonnamment, avoir davantage confiance envers les gens d'affaires. Mais ces récentes années, ces derniers, à l'image de Conrad Black et Vincent Lacroix, en ont pris pour leur rhume.

Oui, bien des politiciens sont corrompus (comme bien d'autres citoyens). Oui, il est difficile de croire en qui que ce soit. Mais ce cynisme généralisé est un peu trop commode. Cela évite peut-être de se questionner soi-même. Cela ne justifie pas que l'on vote en si faible proportion aux élections, pire encore aux élections municipales et scolaires! On a, dit-on, les politiciens que l'on mérite. On a aussi, pourrait-on dire, les citoyens que l'on mérite. J'ajouterais que dans une société démocratique comme la nôtre, les citoyens et les citoyennes ont... la société qu'ils et elles méritent.

Parlons nous de Montréal, du Québec, de la société occidentale (ou riche) en général ? Je parlerai strictement de la société montréalaise, partiellement représentative des autres. Pas parfaite, mais sans doute meilleure ou plus vivable que bien d'autres. Néanmoins...

Néanmoins, à Montréal comme ailleurs, le civisme est moribond. Même s'il existe plein de très bonnes personnes et de très bonnes organisations qui font plein de bonnes et belles choses. L'individualisme règne en maître. Les gens ne savent plus de quel côté du trottoir marcher, ce qui provoque quotidiennement d'inutiles « rencontres » (je pense toujours à certain type d'accommodement pour les gauchers); on ne dit plus merci quand quelqu'un vous tient la porte. Etc. Cela signifie que les parents ne transmettent plus ces valeurs à leurs enfants. Et par-dessus cela, sont arrivées les technologies de la communication individualiste (du walkman au cellulaire, maintenant le I-Phone, etc.). On croise désormais, quotidiennement, des... extraterrestres.

Venant de piétons, cela est agaçant. De la part de cyclistes, encore plus agaçant, un peu dangereux. De la part d'automobilistes, agressant et dangereux. Monsieur ou madame ne peut clignoter en faisant son virage, à cause de son cellulaire. Cela devient insupportable, comme le chante si bien « Plume ». Il y eut jadis des sociétés dites frivoles. Nous vivons désormais dans une société « frivorole » (de l'anglais « free-for-all »).

Mais, compte tenu qu'un camionneur au volant est plus dangereux qu'un automobiliste, lui-même plus dangereux qu'un cycliste, lui-même plus dangereux qu'un piéton :

1. Il faut redécouvrir ou réinventer le civisme⁹ pour notre ville du XXI^e siècle, en commençant par les humains ordinaires, les piétons.
2. Les piétons doivent obtenir le pouvoir d'inculquer ce civisme aux cyclistes et autres humains sur véhicules non motorisés (et les cyclistes entre eux).
3. Tous les non-motorisés doivent pouvoir rappeler les règles de ce civisme aux humains motorisés.

« Que ce chantier s'impose, sinon la société implose ».

Chantier 3 – Refonte du Code de la circulation

Le mal nommé *Code de la sécurité routière* doit être fortement révisé, car il ne correspond pas à la réalité actuelle. Il est souvent flou, mal construit, mal pensé. Montréal doit donc demander de toute urgence au gouvernement du Québec une refonte dudit code (on peut se demander comment se fait-il que ce

9. Hélène Bellanger, *Le civisme*, Éditions Autrement 2002.

gouvernement n'y ait pas encore pensé). À défaut, Montréal peut demander un amendement majeur et constituer son propre code, en attendant que Québec se réveille.

Ce chantier est lui aussi essentiel. Car on reproche aux personnes, notamment aux piétons, de ne pas respecter ce code. Ne serait-ce pas plutôt ce code qui ne respecte pas les piétons. De toute façon, il est inacceptable, sauf cas exceptionnel, de sanctionner les piétons. Ceci constitue d'ailleurs un vice majeur de la soi-disant Charte du piéton de la Ville. Le parti Projet Montréal, dans sa propre Charte des piétons, a réglé la question de manière beaucoup plus simple et claire. Avis aux intéressés.

Exemple d'amendement fondamental nécessaire au code actuel : *Un piéton a droit de traverser toute rue ou artère urbaine, autre qu'une autoroute ou une voie réservée, sans nuire volontairement au trafic des véhicules et en autant que sa condition physique et mentale le lui permette. Pour ce faire il doit regarder attentivement des deux côtés et traverser rapidement, après s'être assuré qu'aucun véhicule ne risquait de le menacer.*

Le code actuel est mal nommé, car il ne s'occupe pas juste de sécurité, loin de là. Il devrait s'appeler plus simplement Code de la route. Quant au code souhaité, ce devrait être un CODE DE LA CIRCULATION.

Dans ce code, on trouverait d'abord une introduction éclairante et des définitions de base. Puis on passerait au chapitre Les piétons, où l'on établirait avant tout leurs droits d'êtres humains, ainsi que leurs (maigres) responsabilités. Ce chapitre inclurait bien entendu le cas des piétons « assistés ».

Puis on passerait aux Cyclistes et autres usagers de la route sur véhicule non motorisé (patins, planche, etc.). Là, c'est un peu plus complexe, quoique Vélo Québec ait réussi à résumer en deux paragraphes l'essentiel de ce qui devrait constituer le code civique du cycliste.

En passant, le code actuel propose diverses définitions, mais aucune pour piéton, bicyclette (ou cycliste), patins (ou patineur-patineuse), véhicule (général). Il est donc victime d'un grand manque de précision, et impose la quasi inexistence des véhicules non motorisés. Signalons que le Plan de transport de la Ville parle des vélos, terme totalement ignoré par le code. Quand on parle d'arrimage entre outils, ou entre politiques, voici un bon exemple.

Le code est totalement dépassé. À le lire, 99 % des cyclistes seraient hors la loi le soir. Par ailleurs, que propose-t-il quand il y a confusion entre piétons et automobilistes et que pour une rare fois, les premiers s'imposent de par leur nombre. Exemple : rue Ste-Catherine à une heure de pointe du magasinage. Va-t-on donner une contravention à 50 piétons d'un seul coup? Pauvres policiers, votre tâche est ingrate. La réalité est qu'à un tel moment, la rue Ste-Catherine devrait être piétonnière!

Un dernier exemple, parmi les meilleurs, de ce code désuet :

CHAPITRE VI - DISPOSITIONS DIVERSES RELATIVES À L'USAGE DES CHEMINS PUBLICS

Interdiction.

499. Nul ne peut faire usage sur la chaussée de patins, de skis, d'une planche à roulettes ou d'un véhicule-jouet. (1986, c. 91, a. 499.)

Une situation qui s'aggrave : le rapport entre cyclistes et piétons

Un effet pervers et conjugué de la domination automobile et de la perte de référence civique réside désormais dans l'attitude de plus en plus envahissante et arrogante de nombreux cyclistes envers les piétons. On retrouve ici le pendant de notre rebelle en automobile. Il est maintenant sur deux roues, roule n'importe où, dans n'importe quel sens, frôle humains (adultes et enfants) et animaux. Sa chaussée préférée est bien entendu le trottoir, même si la chaussée voisine est vide! Le cycliste rebelle fonce dans les parcs remplis de monde, tel le Parc Lafontaine un samedi ou un dimanche. Il ignore les passages pour piétons. Il fonce, comme il foncerait à 150 km/h sur une autoroute. Cette évolution, qui s'accélère, doit cesser. Cette cause doit être discutée et réglée rapidement, tant au chantier No 2 qu'au Chantier No 3. Oui, un cycliste peut et doit être

sanctionné par une contravention, car il est dangereux. Le sujet doit aussi être diffusé grâce au Chantier No 4. Citons ici, pour finir, les deux excellents paragraphes du *Code d'éthique cycliste* de Vélo Québec, simples et clairs mais malheureusement non suivis par tant (et de plus en plus) de cyclistes.

*Faut-il vraiment rappeler qu'il est interdit de rouler sur les trottoirs ? Ils sont réservés aux piétons.
Mais nous apportons ici un bémol : à notre avis, pour des questions de sécurité,
les enfants de 8 ans et moins peuvent rouler à vélo sur le trottoir à une vitesse raisonnable (10 km/h).
Les parents qui les accompagnent devraient rouler sur la chaussée à une vitesse similaire.
Deuxième bémol : il peut être indiqué, également pour des questions de sécurité, de rouler momentanément
sur le trottoir lorsqu'on se retrouve en zone vraiment inhospitalière pour les cyclistes.
Mais la meilleure recommandation que nous pouvons vous faire est de choisir un itinéraire
sur des rues tranquilles et où vous vous sentirez à l'aise,
quitte à faire un petit détour pour éviter un boulevard ou un carrefour dangereux.*

*Si vous roulez dans une zone partagée avec les piétons,
adaptez votre vitesse au rythme des plus lents, soit les piétons.
Il est extrêmement désagréable, voire dangereux pour un piéton
de se faire frôler par un cycliste qui zigzague à vive allure.
Le principal reproche que nous font les piétons est d'utiliser l'espace qui leur est réservé.
Faites un effort et, si vous devez utiliser une piste partagée avec les piétons,
mettez-vous à leur place et ralentissez la cadence.*

Chantier 4 - Plan de communication

Il ne s'agit pas simplement d'un moyen visant à favoriser la mise en place des divers chantiers. Il doit s'agir d'un chantier en soi-même. Un autre chantier essentiel, si l'on veut que la population de la région montréalaise embarque.

Car il faut convaincre, entre autres :

- des piétons, des cyclistes et des automobilistes;
- des résidents des quartiers centraux de Montréal, des résidents éloignés et des « banlieusards » (pour caricaturer disons : convaincre des 514 et des 450);
- des écologistes progressistes, des conformistes, des gens d'affaires, des conservateurs.

Etc. etc.

Ce Plan de communication doit accompagner subtilement et intelligemment les étapes d'implantation du Plan de transport. Il doit préparer la population, la faire évoluer, l'inciter à participer, à aider, à retrouver le civisme dont elle a besoin « sans oser l'avouer ».

Chantier 4 - Réseau de tramways (ex 1^{er} chantier)

Évidemment, je suis pour. La question est celle du dosage, de la vitesse d'implantation, du coût, de la préparation de la population. Il devrait y avoir discussion entre Messieurs Tremblay et Bergeron. Un compromis intelligent devrait être trouvé, car on joue ici beaucoup sur les mots. On parle d'un réseau initial de 20 km réalisé en phases successives (il me semble que 20 km, cela devrait se faire pratiquement d'un seul coup), puis qui *pourrait* se développer vers l'est et le nord... Quelle imprécision !

En attendant, il y aura les mesures prioritaires pour autobus, sur 240 km d'artères... (9^e chantier dans le Plan de transport). L'ensemble (incluant aussi le cas du TC aux alentours du Pont Champlain - 7^e chantier) devrait donc constituer un seul et même chantier :

- implantation initiale de quelques voies stratégiques de tramway;

- voies réservées et mesures favorables à un réseau d'autobus, en bonne partie préalables à l'implantation de futures voies de tramway;
- ceci incluant le pont Champlain, à inspecter et aménager en vue de l'implantation d'un tramway sur ce pont.

On dit et redit dans le Plan de transport que celui-ci doit s'arrimer avec le Plan d'urbanisme. On dit vouloir faire les choses bien, dans l'ordre des priorités, et selon un point de vue global.

Malheureusement, trois cas récents contredisent cette bonne volonté affichée :

1. Îlot Voyageur : consultation bâclée par l'arrondissement Ville-Marie, destruction sauvage d'une résidence, cachoteries, plans inexacts, non-respect du zonage en vigueur - et l'on veut intégrer cet éléphant blanc au Plan de transport; c'est inquiétant.
2. Aménagement du boulevard St-Laurent. Une catastrophe. Oui, il devait y avoir réfection. Mais on a accolé à cette réfection une ronflante ambition de réaménagement moderne, soulignant l'héritage historique de la Main. En plein milieu de l'effort de réflexion qui a conduit du Plan d'urbanisme au Plan de transport, et qui intègre désormais un réseau de tramways, on a oublié d'en réinstaller un sur le boulevard. C'était une occasion en or, pour le maire Tremblay, de montrer sa volonté nouvelle d'aménagement de la ville. Au lieu de cela, on aura toujours le bon vieil autobus 55, peut-être déguisé en trolleybus?
3. Les commerçants et les résidents en ont assez bavé. Il est donc quasi inimaginable de rouvrir la chaussée pour installer la voie de tramway. Il fallait tout faire d'un coup. Néanmoins, cela suggère peut-être une solution intéressante. Puisque l'administration pense établir un tramway sur l'avenue du Parc, pourquoi ne pas en installer un également sur St-Denis? Ces deux voies seraient concurrentes jusqu'aux environs de Jean-Talon, puis se rejoindraient et continueraient vers le nord... sur St-Laurent. Entre Sherbrooke et Laurier, St-Denis est une rue large, aux trottoirs trop étroits, mais pourtant fort achalandée. Elle constitue un exemple type d'aberration urbaine : mélange contradictoire et conflictuelle de grand lieu public, piétonnier et touristique, et d'artère routière à trop haute vitesse. C'est un axe humain et urbain à apaiser de manière prioritaire. Donc, Monsieur Tremblay, vous avez en bonne partie raté St-Laurent (non, ne vous fâchez pas, ça arrive à tout le monde), reprenez-vous avec Parc et St-Denis!

Pour conclure : tirons un trait sur le passé - sans l'oublier. Repartons à neuf. Bonifions honnêtement ce plan de transport, en laissant de côté les politacailleries. Cela vaut aussi pour Vision Montréal, qui semble manquer le bateau : eh oui, le nouveau tramway est un atout pour le centre-ville - veuillez lire sur le sujet, et vous rallier aux deux autres partis.

Chantier 5 - Navette vers l'aéroport Dorval (ex 2^e chantier)

On comprendra que pour des raisons « historiques », j'appellerai toujours cet aéroport Dorval. Comme je l'ai évoqué dans le chapitre Question de temps, je suggère qu'aucune infrastructure lourde ni coûteuse ne soit implantée. Que l'on trouve une solution légère et économique, oui. Mais n'investissons pas plus qu'il faut dans cet aéroport dangereusement placé, et donc le trafic devrait être allégé. Le véritable aéroport de la région de Montréal demeure Mirabel. Quand il rouvrira, je propose qu'on l'appelle l'aéroport Rudeau, en quasi hommage à l'homme qui l'a fait naître, mais a négligé de le faire grandir, peut-être dans l'intérêt de Toronto. Le T manquant vaudra pour l'oubli du système de transport rapide qui aurait permis à Mirabel de continuer à prospérer de nos jours.

Chantier 6 - Métro (ex 3^e, 4^e et 5^e chantiers)

Tout ce qui concerne le métro devrait être réuni en un seul chantier. Oui, il faut moderniser le métro, l'embellir de nouveau, faire disparaître l'invasion publicitaire, conserver quelques commerces mais chasser le « bad food ». Oui au prolongement jusqu'à Pie IX, qui pourrait rapidement devenir un carrefour pionnier de diverses voies de transport en commun (métro-tramway-bus), de transport actif, ainsi qu'un exemple de réhabilitation urbaine (habitat, commerces, services, etc.).

Chantier 7 - Les autobus (ex 5^e et 8^e chantier)

Peu de commentaires ici (faute de temps notamment). Le SRB devrait être traité avec le chantier Tramway.

Chantier 8 - Covoiturage (ex 6^e chantier)

À encourager, certes, mais pas trop d'énergie là-dessus. Encourager les institutions et entreprises en ce sens. Mettre davantage d'énergie sur le chantier suivant.

Chantier 9 - Auto-partage

Cette perspective est beaucoup plus prometteuse que le covoiturage. Malheureusement, le Plan de transport a oublié d'en faire un chantier prioritaire, malgré la forte croissance de ce transport alternatif. Donc on l'ajoute comme chantier prioritaire.

Chantier 10 - Corridor Bonaventure - Pont Champlain (ex 7^e chantier)

Un tramway sur le Pont, si cela est techniquement réalisable.

Chantier 11 - Plans de gestion des déplacements

Comme le covoiturage. Intéressant, mais pas trop d'énergie là-dessus.

Chantier 12 - Rue Notre-Dame

Comme je l'ai dit plus haut : changement radical de perspective, donc MORATOIRE sur tout développement routier. Aménager l'espace en termes humains et écologiques. Régler le problème de la circulation par le développement du transport en commun.

Chantier 13 - Train de l'Est (ex 12^e chantier)

Bonne intention, sans doute. Faut-il un train ou un tram-train? Il faut demander aux experts. Par ailleurs, cela soulève un autre aspect combinant transport et urbanisme. L'effet pervers du développement du transport en commun de qualité vers la banlieue et la grande banlieue est que cela risque d'encourager encore une fois l'étalement urbain, au détriment de Montréal, des milieux naturels et des terres agricoles.

Proposition

L'ensemble des municipalités de la région de Montréal établit un MORATOIRE sur tout développement concourant à l'étalement urbain. Désormais, les municipalités périphériques vont favoriser le développement de leur centre-ville et la densification de l'habitat urbain, quitte à construire davantage en hauteur afin de protéger les espaces naturels et agricoles environnants.

Chantier 14 - Doubler le réseau cyclable (ex 13^e)

D'accord avec tout ce qui peut et doit être fait pour améliorer le réseau cyclable. Désengorger ses voies principales. Augmenter la protection des cyclistes face à l'automobile. Sensibiliser les cyclistes et augmenter la protection des piétons face aux cyclistes. Instaurer un code cycliste clair à même le nouveau code de circulation. Sanctionner fortement les cyclistes non respectueux des piétons. Ne pas mettre trop d'énergie à court terme sur le réseau hivernal.

Chantier 15 - Charte du piéton, caractère piétonnier des quartiers centraux (ex 14^e et 15^e)

Une partie du chantier Charte du Piéton devrait aller au Plan de communication. Et comme d'autres l'ont dit, cette charte doit être amendée. Cessons d'accuser les piétons. Mettons-les en garde, protégeons-les, oui.

Que la police intervienne si nécessaire face à quelques énergumènes. Mais pour l'essentiel, selon le nouveau Plan de transport, le piéton est maître de l'espace urbain, dans la limite du raisonnable. L'administration actuelle doit émerger de sa confusion. Et que l'on piétonnise totalement ou partiellement plusieurs rues ou portions de rue où le besoin est évident.

Chantier 16 - Sécurité des déplacements (ex 17^e)

En premier lieu, encore une fois, le Code de la circulation doit être revu, corrigé et actualiser. Pour le reste, ce chantier doit devenir **Apaisement de la circulation**, avec toutes les mesures qui s'imposent.

Chantier 17 - Réseau routier (ex 18^e)

Comme je l'ai dit plus haut : réfection des infrastructures dangereuses au plus vite, certes.

Pour le reste MORATOIRE sur tout développement. Tout investissement doit consister en embellissement, renaturalisation et apaisement de la circulation.

Chantier 18 - Transport des marchandises et déplacements à vocation économique (ex 19^e)

MORATOIRE sur le développement du camionnage et sur tout développement routier.

Vaste chantier de réflexion et d'action pour augmenter la part du transport non polluant (train régional, tramway-marchandises, etc.). Préparer l'industrie du camionnage à une forte réduction d'ici 30 ans.

Le chantier doit impliquer tous les acteurs de la société.

Chantier 19 - Gouvernance et financement (ex 20^e et 21^e)

Important chantier ici encore. Montréal doit s'imposer. Aide d'une association de villes comparables. Collaboration accrue entre les villes de Montréal et de Québec (2008 sera une bonne occasion).

Oui aux péages s'ils sont bien conçus, et ont un effet d'apaisement de la circulation, voire un effet anti-bouchons. Sinon, taxes ou autres mesures de financement accru par les usagers de Montréal non résidents de la ville.