

Montréal, le 08 avril 2007

Objet : mémoire de l'Association Habitat Montréal (AHMtI) sur la proposition de révision du réseau artériel

Nous devons avouer que nous ne comprenons pas tellement le lien entre la proposition de révision du réseau artériel présentée et le concept et principe du développement durable. Mise à part son évocation dans le communiqué, nous ne voyons rien dans la documentation soumise qui nous permette de comprendre comment ce principe de développement sera actualisé par la révision du réseau artériel proposée. Si c'est que cela permettra de mieux entretenir les rues destinées à supporter le transport collectif, et bien, cela n'a de développement durable que le nom car les problèmes du transport collectif aujourd'hui ne résident pas dans la qualité de l'entretien des rues.

Qui plus est, nous sommes forts méfiants face à cette proposition parce que, traditionnellement, les services de la voirie de la ville de Montréal ont toujours géré les artères en fonction de l'écoulement de la circulation automobile (ce qui est d'ailleurs attesté par la diapositive no 5 du document «revision_reseau_artériel.pdf» auquel nous avons eu accès) et fort peu en fonction de la circulation de celle des piétons, des cyclistes ou du transport collectif. Par exemple, la voie réservée pour les autobus sur la rue Pie-IX n'est toujours pas en service car les gestionnaires de la circulation sur le territoire de la ville de Montréal refusent de considérer l'installer dans le sens des flots de circulation en période de pointe pour ne pas réduire la capacité de circulation des automobiles. Pour prendre ce même exemple de la rue Pie-IX, on y a synchronisé les feux de circulation à plus de 60km/heure dans la portion au sud de la rue Sherbrooke malgré les dangers de la vitesse des automobiles pour les piétons et cyclistes. Et les responsables de la voirie ont par ailleurs pratiquement été toujours sourds aux demandes répétées de citoyens pour des mesures d'apaisement de la circulation sur des artères (l'exemple de la rue Hochelaga, à l'est de l'autoroute 25, est à peu près le seul exemple qu'il est possible de citer pour ce qui est de la réduction de capacité automobile sur une artère de la ville).

Si cette nouvelle proposition de classement permet le même type de traitement des piétons, des cyclistes, du transport collectif et des résidents au profit de la circulation automobile, nous y sommes farouchement opposés.

Propositions :

Après avoir clarifié le lien entre la proposition de révision du réseau et le développement durable, nous proposons que cette révision intègre les éléments suivants, si la révision est toujours jugée appropriée :

1. Les nouvelles artères créées par la transformation des anciennes collectrices à une nouvelle classe d'artères où la circulation automobile n'est plus la priorité, et où les déplacements en modes collectifs et actifs sont LA priorité;
2. Des objectifs clairs de réduction des volumes de circulation automobile sur l'ensemble du réseau artériel (i.e. chacune des artères) par rapport à la situation actuelle;
3. Des objectifs clairs d'augmentation de la fréquentation du transport collectif et des transports actifs sur le réseau artériel;
4. De nouvelles dispositions permettant des aménagements sur l'ensemble du réseau artériel (i.e. chacune des artères) privilégiant systématiquement les transports collectifs et actifs : voies réservées pour le transport collectif créées à même les réserves de capacité actuelles, pistes ou bandes cyclables, traverses piétonnières systématiques (aux intersections ayant présenté des accidents au cours des cinq dernières années), claires, et protégeant les piétons, et ainsi de suite.

Ces quelques éléments, nous les jugeons nécessaires, au nom d'une nouvelle redéfinition et intégration du transport, de l'aménagement urbain, de la santé publique et de l'environnement. Ils le sont également afin que les citoyens qui vivent à Montréal occupent une place prépondérante dans la planification des transports à Montréal, dans une véritable perspective de développement durable. Ces éléments ne doivent donc pas qu'être pris en compte ou souhaités. À notre avis comme ceux grandissants de tant d'intervenants et de citoyens montréalais, ils constituent désormais des impératifs, à mettre en œuvre rapidement et surtout, concrètement.

Patricia Clermont, Luc Ferrandez et François Gagnon
Co-fondateurs
Association Habitat Montréal (AHMTI)