

QUÉBEC EN FORME
VIS TON ÉNERGIE



Région Montréal

Plan de transport 2007 **«Réinventer Montréal»**

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



Le 29 août 2007



Québec en Forme – Région Montréal
8615, boulevard Saint-Laurent
Bureau 302
Montréal (QC) H2P 2M9

Téléphone : 514-384-9427
Télécopieur : 514-278-1926

Courriel : bturbide@quebecenforme.org

WEB : www.quebecenforme.org

Représentant :
Bertrand Turbide, Agent régional de développement

Nos acquis depuis 5 ans...



Qui sommes-nous...

Québec en Forme est actif depuis 2002 dans huit (8) régions administratives du Québec, dont Région Montréal. Sa mission est de soutenir des communautés qui s'engagent dans le développement d'une vision commune et dans la mise en œuvre d'actions durables favorisant une vie saine et active, chez les enfants de quatre (4) à douze (12) ans provenant surtout de milieu défavorisé, principalement par l'activité physique et sportive. Actuellement, Québec en Forme soutient à Montréal huit (8) communautés locales via des Comités d'action de milieu (CAM), fruit de la concertation entre les acteurs des milieux scolaire, municipal, de la santé, communautaire et sportif.

Nous rejoignons actuellement 21 469 enfants via 52 écoles primaires, dans les quartiers suivants :

- ☑ Ahuntsic,
- ☑ Bordeaux-Cartierville,
- ☑ Côte-des Neiges,
- ☑ Hochelaga-Maisonneuve,
- ☑ Lachine,
- ☑ Montréal-Nord,
- ☑ Parc-Extension et
- ☑ Saint-Michel.

Présentement, au nombre des priorités et préoccupations régionales identifiées avec l'ensemble de nos partenaires montréalais, le manque d'infrastructures sportives nous amène à proposer aux enfants des activités à l'extérieur dans l'optique de «jouer et être actif dehors». Par conséquent, cet axe de développement exige des conditions optimales pour assurer des déplacements actifs sécuritaires pour les enfants dans leur quartier, vers les sites de jeux.

Vos et nos perspectives

...



Monsieur André Lavallée, responsable de l'aménagement urbain et du transport au comité exécutif de la Ville de Montréal, lors de son allocution du 17 mai dernier, s'exprimait en ces termes : « Désormais, nos choix en matière de transport doivent impérativement refléter les nouvelles attentes des citoyens par rapport à l'environnement, les gaz à effet de serre, la qualité de l'air, la santé, la sécurité, l'ambiance de nos quartiers, l'équité sociale et la qualité des aménagements urbains. En conséquence, nous proposons que le transport collectif et actif s'impose à Montréal comme le moyen qui sera privilégié par les personnes pour se déplacer sur le territoire de l'Île ou y accéder. »

Globalement, à Québec en Forme, ces éléments sont à la base de nos interventions et de la mobilisation que nous stimulons et soutenons afin d'accomplir notre mission actuelle. Le Plan de transport s'arrime à plusieurs aspects fondamentaux de notre mission et des objectifs que nous partageons avec nos quelque 120 partenaires locaux et régionaux de Montréal.

Nos préoccupations sont orientées sur la concertation au sein des communautés pour mener des actions durables auprès des jeunes et des familles. Elles sont de plusieurs ordres :

- Enfants, familles.
- Milieux scolaires et milieu de vie.
- Équité sociale.
- Déplacement actif.
- Sécurité.
- Santé et saines habitudes de vie.

Par ailleurs, dans la foulée du Plan de transport, il nous apparaît essentiel, pour livrer chacun des Chantiers en temps, de se doter de mécanismes de suivis, de contrôles et d'ajustements...car 10 ans c'est vite passé...dans une optique de développement durable.



Les Chantiers :

Dans le cadre de Québec en Forme, c'est dans l'action que nous avons soutenu, de concert avec nos partenaires la mise en place d'initiatives locales par l'intermédiaire des Comités d'action de milieu (CAM). Dans cette perspective, nous avons porté notre attention et identifié des arrimages possibles avec quatre chantiers proposés dans le Plan de transport, soient :

- **Chantier 13** : Doubler le réseau cyclable de Montréal en sept ans.
- **Chantier 14** : Mettre en œuvre la Charte du piéton.
- **Chantier 16** : Redonner aux résidents des quartiers montréalais la qualité de vie qui leur revient.
- **Chantier 17** : Accroître la sécurité des déplacements.

* * *

Chantier 13 – Doubler le réseau cyclable de Montréal en sept ans

Le réseau cyclable artériel que le Plan vise à amener à 800 km d'ici sept ans...c'est bien, mais à l'échelle de nos milieux d'intervention nous nous préoccupons du réseau cyclable «capillaire», celui qui mène aux écoles, aux parcs, aux centres sportifs, etc. et qui suppose le partage des voies de circulation à proximité de la résidence des jeunes et de leurs parents. Nous souhaitons que cette dimension soit prise en compte dans les aménagements à construire, à optimiser ou à adapter afin de sécuriser les déplacements de proximité. La notion de «quartiers verts» semble prendre en considération ces aspects de notre préoccupation...nous le souhaitons ardemment.

Dans le Plan, on mentionne à la page 16 que «Montréal veut favoriser l'utilisation du vélo comme moyen de transport utilitaire.» La préoccupation au plan de la dimension «utilitaire» est juste, mais nous croyons que la dimension purement récréative de l'activité physique spontanée devrait également être considérée et englober les dimensions loisir, culture et tourisme liées à la pratique du vélo. Car, estimons-nous, l'activité physique doit être au cœur du quotidien des citoyens et, qui plus est, il est impératif que les déplacements actifs s'effectuent en toute sécurité dans leur milieu de vie.

Dans un autre ordre d'idées, nous souhaitons que la Ville veille à synchroniser les travaux des divers maîtres d'œuvre qui occupent notre sous-sol (exemple : Hydro-Québec, Bell, Vidéotron, Ville, etc.) afin de réduire les travaux menés à répétition sur plusieurs années aux mêmes endroits, sacrifiant ainsi la qualité des revêtements et par conséquent la sécurité des piétons et des cyclistes.

Chantier 14 Mettre en œuvre la *Charte du piéton*

Le Plan signal : «À l'échelle de l'Île, cela se traduit par une baisse constante de la part modale de la marche en pointe du matin depuis 1987, notamment chez les moins de 17 ans pour qui la marche comme mode de déplacement principal est passée de 52 % en 1993 à 45 % en 2003 pour les distances de moins de deux kilomètres. En ce qui a trait aux déplacements effectués à pied et à vélo vers l'école, ils atteignent 40%, un pourcentage qui diminue aussi continuellement.»

Ces statistiques nous préoccupent nous aussi au plus haut point et nous interpellent pour orienter nos actions. Comme le laisse entendre le présent Plan de transport à la page 71 : «La Ville favorisera le développement d'un partenariat avec le milieu universitaire, plus particulièrement avec les écoles d'urbanisme et de génie du transport, ainsi qu'avec la Direction de santé publique, l'Institut national de santé publique et l'organisme Québec en Forme.», nous entendons, de concert avec nos partenaires locaux et régionaux, contribuer et participer, à l'intérieur des moyens à notre disposition, à la mise en œuvre de la *Charte du piéton* dans les quartiers où nous serons présents.

Nous reconnaissons la qualité des travaux qui ont mené à la rédaction de la *Charte du piéton* depuis de nombreux mois, mais par-dessus tout nous apprécions son inclusion dans le présent Chantier. Toutefois, nous espérons que son application sera suivie de près et dûment appliquée.

Un bémol. Nous doutons sérieusement que les investissements en immobilisation, à hauteur de 33 550 000\$ concentrés durant les cinq premières années et nul pour la période de 5 à 10 ans de l'application du Plan suffiront. Nous serions espérons minimalement des investissements dans les mêmes proportions que ceux injectés pour le réseau cyclable; soit un investissement d'environ 20 M\$ pour la période 5-10 ans. Nous questionnons ce choix.

Chantier 16 – Redonner aux résidents des quartiers montréalais la qualité de vie qui leur revient

À la page 97 du Plan, on peut y lire : «La problématique de circulation de transit est plus criante dans les quartiers anciens où la grille de rues orthogonales facilite l'accès à des axes parallèles de moindre importance. Ce sont dans les quartiers anciens où l'on trouve aussi les plus fortes densités de circulation. Les ruelles sont parfois utilisées pour contourner la congestion.

Les expériences internationales ont démontré que l'implantation de mesures réduisant la vitesse et les volumes de circulation améliore de façon significative la sécurité des déplacements et la qualité de vie des quartiers. La sécurisation progressive des quartiers incitera les résidents à opter davantage pour la marche.»

Sur le volet des ruelles, nous remarquons que la pratique d'activités physiques spontanées dans les ruelles est notoire à Montréal. Ainsi, l'appropriation par les citoyens de ces espaces de circulation est essentielle pour la sécurité des enfants, afin de leur permettre de jouir d'un espace de jeu sécuritaire directement près (accolé) du lieu de résidence.

Au-delà des ruelles, le manque d'infrastructures sportives, lesquelles sont concentrées dans des parcs et des établissements, oblige à des déplacements entre la résidence et ces lieux de pratiques (orientées ou spontanées). Nous estimons que des mesures d'apaisement doivent être appliquées afin de réduire les obstacles et dangers et ainsi favoriser les pratiques d'activités physiques localement.

Pour le Chantier 16, qui est au cœur de la dynamique sociale de Montréal, aucun budget n'a été identifié à ce jour. Ainsi, nous souhaitons que des projections budgétaires soient déposées afin de lancer rapidement ce Chantier et de l'arrimer aux autres Chantiers.

Chantier 17 – Accroître la sécurité des déplacements

La vulnérabilité des personnes, notamment les jeunes, qui utilisent les modes de transport actif nous préoccupe. Les mesures proposées nous semblent adéquates. Toutefois, nous souhaitons que les mesures d'apaisement qui seront adoptées et appliquées soient bien adaptées pour agir efficacement sur les volumes et les débits de circulation des véhicules.

Dans cette veine, nous reconnaissons la valeur des campagnes de promotion et la qualité et l'abondance de la signalisation prévue au Plan. Toutefois, nous préconisons l'usage de moyens dissuasifs concrets comme, par exemple, des dos d'âne, l'installation de bac à fleurs ou autres infrastructures pour réduire la largeur des voies routières. Ces moyens ont des effets directs localisés aux abords des zones publiques comme les écoles, les parcs, etc.



Nos recommandations :

- 1- Assurer la représentation et l'implication de représentants des villes, des arrondissements et des quartiers de l'agglomération de Montréal dans les divers Comités d'action de milieu (CAM) de Québec en Forme, comme c'est le cas actuellement dans les 8 CAM en place à Montréal ;
- 2- Que la Ville se dote d'un canal privilégié de communication pour fournir l'état d'avancement des travaux de chacun des Chantiers ;
- 3- Que la Ville permette à ses partenaires impliqués directement ou indirectement dans la réalisation du Plan de transport à s'exprimer chaque année sur l'état d'avancement des travaux de chacun des Chantiers.