

MÉMOIRE PRÉSENTÉ À LA

COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL MUNICIPAL SUR LE
TRANSPORT, LA GESTION DES INFRASTRUCTURES ET
L'ENVIRONNEMENT

PAR

**LE COMITÉ DES RÉSIDANTES ET DES RÉSIDANTS DE
L'AVENUE CHRISTOPHE-COLOMB**

**ÉTUDE
SUR LA
RÉVISION DU RÉSEAU ARTÉRIEL**

PROPOSÉE PAR LE SERVICE DES INFRASTRUCTURES, DU TRANSPORT ET DE
L'ENVIRONNEMENT

VILLE DE MONTRÉAL

12 AVRIL 2007

PRÉSENTATION DU COMITÉ

Le comité des résidentes et des résidents de l'avenue Christophe-Colomb existe depuis plus de dix-sept ans. Il poursuit encore aujourd'hui les mêmes objectifs qu'à l'origine, concernant la problématique de l'auto dans le quartier et plus particulièrement sur notre rue. Ces objectifs avaient à l'époque été communiqués aux résidents de la rue qui les avaient appuyés par voie d'une pétition de près de 500 noms ; pétition qui fut déposée à la Ville. Cet exercice s'était soldé, au début des années 90, par l'élaboration d'un *Plan de circulation du Plateau* et sa mise en place partielle. Force est de constater aujourd'hui que l'exercice est à actualiser ; sinon à refaire. Pour le comité, l'avenue Christophe-Colomb est, et doit être considérée par la Ville, comme une voie locale, à caractère exclusivement résidentiel. Le Plan d'urbanisme de 1992 (chapitre du Plateau Mont-Royal) reconnaissait d'ailleurs cette réalité.

Le Comité Christophe-Colomb est associé activement au regroupement « *comité circulation du Plateau* » parrainé par la Maison d'Aurore et qui réunit des représentants d'une douzaine de rues du quartier. Il participe également à la coalition « circulation-ville », parrainée par le CRE-Mtl.

Nous canalisons actuellement nos efforts dans la campagne de sensibilisation « *NOTRE RUE, UN MILIEU DE VIE* » ; campagne qui vise à redonner aux citoyens, la qualité de vie que l'automobile leur a enlevée en milieu urbain.

LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL MUNICIPAL SUR LE TRANSPORT, LA GESTION DES INFRASTRUCTURES ET L'ENVIRONNEMENT

La commission est chargée d'acheminer cette consultation publique sur le sujet de la re-qualification du réseau artériel et de formuler ses propres recommandations quant aux propositions faites par Le Service des infrastructures, du transport et de l'environnement (le SITE). Ces recommandations seront par la suite acheminées vers les instances d'agglomération (Commission et Conseil).

La Commission fait état, dans ses documents de présentation, de la considération suivante et je cite :

- L'objectif de cette assemblée est de présenter l'hypothèse que l'on souhaite mettre de l'avant et qui prévoit intégrer au réseau artériel actuel toutes les collectrices du réseau local comportant un circuit d'autobus. En suggérant cette option, la commission s'engage à promouvoir le transport en commun et l'environnement dans une optique de développement durable.

Nous reviendrons plus tard sur cette affirmation dont on ne retrouve pas de véritable justification dans les documents fournis par le service ou la Commission.

LA RE-QUALIFICATION DU RÉSEAU ARTÉRIEL ENTREPRISE PAR LA VILLE DE MONTRÉAL

Le SITE a entrepris une étude de re-qualification du réseau routier de la ville. Il a soumis différents scénarios à la consultation publique. Dans les documents de présentation préparés par le SITE, on fait état, entre autre, de deux considérations, à l'effet :

- Qu'il est nécessaire de réviser le réseau artériel administratif pour tenir compte des changements au réseau routier en constante mutation.
- La modification du réseau artériel permettrait d'orienter les investissements et actions de la Ville sur l'ensemble de son territoire en fonction de ses politiques (Plan de transport, Plan d'urbanisme, etc.).

On ne voit pas ici non plus d'éléments permettant de relier l'intérêt du réseau de transport en commun et cette volonté de re-qualifier le réseau routier de la ville. Quant à la «mutation du réseau routier»; nous préférons le voir évoluer à la baisse plutôt qu'en constante augmentation.

La véritable raison de cette démarche se retrouve plutôt dans une recherche d'équité dans le partage des responsabilités (et par conséquent des coûts) entre les arrondissements et l'agglomération. Il faut savoir que l'intervention sur les rues locales (déneigement, réfection, etc.) est de la responsabilité des arrondissements, tandis que l'intervention touchant les artères, relève de l'agglomération. Comme de nombreuses voies de circulation de la ville sont utilisées de façon abusive par des automobilistes de toute l'agglomération, il devenait de plus en plus inéquitable de faire défrayer les coûts associés à cet usage par les seuls résidents des arrondissements montréalais.

La logique et la pertinence de la démarche sont évidentes, mais c'est l'approche utilisée qui est fort discutable.

Si des iniquités sont causées par une certaine utilisation de l'espace urbain, comme c'est le cas ici, où certains utilisateurs occasionnent des coûts supportés exclusivement par d'autres; il faut réfléchir au problème pour ce qu'il est, c'est-à-dire un problème de finance publique et non un problème de mauvaise dénomination de voies de circulation. La modification du statut de certaines voies, fut-il purement «administratif», aura des impacts sur la vie future de ces rues. Par exemple, dans le futur, toute revendication des citoyens d'une «artère administrative» à l'égard d'un élément technique quelconque qui est sous la responsabilité de l'agglomération, pourrait résulter en une fin de non recevoir de la part de cette dernière. Pour l'agglomération, cette ancienne collectrice sera maintenant devenue une «artère».

LA «COLLECTRICE» CHRISTOPHE-COLOMB

Comme nous l'avons souligné au début du présent mémoire, les résidents de l'avenue Christophe-Colomb considèrent toujours leur rue comme étant une voie locale, à caractère exclusivement résidentiel. Leurs revendications de 1990 en ce sens sont toujours d'actualité et cette réalité avait d'ailleurs été formellement reconnue par l'administration municipale dans son Plan de circulation du Plateau de 1991 et son Plan d'urbanisme de 1992.

La Ville a reconnu que le transit automobile était beaucoup trop important sur Christophe-Colomb ; que la vitesse véhiculaire était trop grande et que son Plan tenterait de régler ces problèmes. L'implantation du Plan ne fut que partielle et fut par la suite abandonnée.

Il y a un an ou deux, en catimini, malgré la reconnaissance du problème, la Ville a modifié le statut de l'avenue Christophe-Colomb pour lui conférer celui de rue collectrice. Cela s'est fait en cachette, sans consulter les citoyens et surtout, sans le publiciser.

Il est inadmissible qu'une volonté populaire aussi forte, exprimée par 500 résidants d'un tronçon de rue, soit à ce point reniée et ignorée par la Ville de Montréal.

Cela montre que la gestion de la circulation sur le *réseau routier montréalais* est réalisée sans tenir compte de la présence de l'humain dans l'équation. On parlera de fluidité, de gestion, de débit, de vitesse, mais jamais on ne soulèvera les nombreuses nuisances causées par la circulation en milieu fortement urbanisé. La pollution par les émanations, par le bruit, par les poussières ; les dangers de la trop forte vitesse, le stress, la dégradation du milieu de vie, etc. ne sont pas des considérations retenues. Les gestionnaires du réseau montréalais réfèrent toujours au *Code de la route* (judicieusement re-baptisé depuis *Code de sécurité routière*). Faut-il rappeler que nous sommes en ville et qu'il n'y a pas de «routes» ici ; il n'y a que des rues. Si l'être humain gêne l'automobiliste dans sa traversée de la ville ; eh bien ! c'est à l'auto de s'adapter ; pas aux enfants ou aux personnes âgées.

Ailleurs, dans le document du SITE, à l'égard des caractéristiques physiques, opérationnelles et d'utilisation des voies collectrices, on peut lire les données suivantes :

- Une collectrice présente de 4 à 6 voies de circulation (notre rue en a 1 + 2 stat).
- Les accès y sont partiellement limités (notre rue a des accès multiples).
- La vitesse affichée doit être de 50 Km/h (notre rue est affichée 40 Km/h)

Seule la caractéristique «d'utilisation» de notre rue ne cadre pas avec le statut de rue locale. On lit dans le document que l'utilisation d'une rue collectrice se situe dans la fourchette de 1 000 à 15 000 voitures par jour. C'est effectivement le ratio supporté par notre rue. Toutefois, cette sur utilisation ne cadre pas du tout avec les autres caractéristiques de la rue et ne se réalise pas d'une façon «naturelle» ; elle est plutôt le fait d'un flot de circulation expressément canalisé sur notre rue. On a arbitrairement dirigé les voitures sur une rue qui n'a pas les caractéristiques pour le supporter. On a transformé une rue locale en artère dont on ne peut plus se passer ! Les résidants disent non et exigent d'être pris en compte.

Le SITE mentionne également que ces futures «artères administratives» doivent se situer idéalement à plus de 800 mètres d'une véritable artère. Or, l'avenue Christophe-Colomb se situe à respectivement 525 et 640 mètres, des rues Saint-Denis et Papineau. Également, ce nouveau statut débiterait à la rue Laurier en laissant un vide entre Saint-Grégoire et Laurier. Le Plan de circulation préparé par la Ville en 1991 prévoyait justement que le statut de collectrice de Christophe-Colomb (pour la partie au nord de Saint-Grégoire), cessait à Saint-Grégoire et que la circulation venant du nord était alors re-dirigée vers les artères Saint-Denis ou Papineau, pour la poursuite de leur trajet vers le centre-ville.

Dans le contexte de l'arrondissement Plateau Mont-Royal, la proposition du SITE touche 7 rues ou tronçons de rue, qui sont considérées comme collectrices et qui possèdent un service de transport en commun (TC) :

- L'Avenue du Mont-Royal
- La rue Rachel
- La rue Laurier (jusqu'à Brébeuf à l'est)
- La rue Brébeuf (en bordure du parc Laurier)
- L'Avenue Christophe-Colomb

- La rue DeLaroche
- La rue Masson (de Papineau vers l'est)

Ces nouvelles «artères» s'ajoutent aux 8 artères nord-sud très importantes et aux 5 artères est-ouest que l'on retrouve déjà dans l'arrondissement. Pour une largeur moyenne totale de notre arrondissement de 2,9 Km, cela nous donne déjà un espacement moyen de 362 mètres entre les artères (une distance de 800 à 1600 mètres est recommandée). On ne peut pas dire que notre arrondissement soit dépourvu de voies de circulation à haut débit. Il faudrait peut-être commencer à songer à limiter les voitures dans notre quartier !

Notre comité ne croit pas que le vocable «artère administrative» soit inoffensif et sans conséquences à moyen et long terme. Nous pensons que le problème budgétaire, à la base de cette analyse par la Ville, doit être réfléchi et réglé d'une autre façon qu'en modifiant le statut des voies de circulation.

CONCLUSION

Notre comité, au nom des 500 résidentes et résidents qui ont signé notre pétition originale, considère que :

- L'avenue Christophe-Colomb est essentiellement une rue résidentielle ; qui devrait retrouver son caractère local, comme le préconisait d'ailleurs le Plan de transport préparé par la Ville de Montréal en 1991.
- L'avenue Christophe-Colomb ne rencontre pas les considérations mentionnées à l'étude du SITE (outre la ligne de TC) pour devenir une «artère administrative». Elle ne possède pas non plus, les caractéristiques physiques et opérationnelles pour maintenir la charge qu'on lui impose.
- Le Plan de déplacement urbain, actuellement en préparation dans l'arrondissement Plateau Mont-Royal, vise justement à ré-évaluer toute la question des déplacements et du partage équitable de l'espace public entre ses utilisateurs et qu'en ce sens, il est prématuré de modifier la nature du réseau avant d'en connaître les conclusions.
- l'approche préconisée pour régler un problème budgétaire ne devrait pas passer par une bonification «administrative» du statut de certaines rues ; modifications qui auront des conséquences sur la qualité de vie de ces milieux.
- La présence de la ligne d'autobus no. 14 devrait faire l'objet d'une évaluation de la part de la STM quant à la pertinence de maintenir ce service dans sa forme actuelle, qui utilise des véhicules standards, qui circulent à vide la très grande majorité du temps. C'est une situation idéale pour faire preuve d'innovation et de créativité et en profiter pour faire évoluer la prestation de transport en commun sur ce genre de rue.

Notre comité s'adresse donc à la Commission du Conseil sur les transports, les infrastructures et l'environnement pour lui faire la requête de retrancher l'avenue Christophe-Colomb de la proposition du SITE à l'effet d'en modifier son statut de rue «collectrice» à celui «d'artère administrative». La question de la révision du statut de rue collectrice à celui de rue locale sera discutée dans un autre forum.

Le comité avenue Christophe-Colomb : Diane Barbeau, Christian Boulais (Rues pour Tous), Gabriel Deschambault, Marcel Dubé, Monique Lapointe, Normand Lapointe, Cécile Lemire