

Audiences publiques sur le Plan de mobilité durable

Recueil des mémoires

TOME 3

Novembre 2010

VILLE DE
QUÉBEC

TABLE DES MATIÈRES

TOME 3. MÉMOIRES INDIVIDUS

Bélanger, Caroline – Ménard, Geoffroy 3
Bélanger, Philippe 16
Bellemarre, Michel 19
Bérubé, Denis – Gosselin, Marc – Miller, Ghislain 21
Blouin, Marc-Olivier – Boissinot, Mathieu – Mazerolle, Louis 29
Bolduc, Jean-Pierre 34
Bourque, Louis 39
Cadoret, Véronique – Fortin, François – Guérette, Jean 110
Castano, Sergio-Nicolas – Lafrenière, Jérôme 118
Cloutier, Gilles 122
Coll, Marie-Hélène 125
Derriennic, Jean Pierre 129
Desgagné, Jean-Marie 132
Dion, Martin 135
Dufaux, François 174
Dumas, Michèle 185
Gagné, Pierre 194
Grenier, Pascal 200
Guérette, Anne 201
La Rochelle, Johane 212
Labarthe, Martial 217
Larochelle, Pierre 221
Laveau, Nicole 255
Lavoie, Émile 259
Lefebvre, Pierre 261
Lemieux, Ferdinand 264
Leroux, Pierre 265
Lortie-Keating, Jean-Thomas 275
Mackey, Paul 288
Marquis, Bernard 292
Plante, Beaudoin 305
Quirion, Étienne 313
Roberge, Gilles 399
Rochefort, Marc 403
Théroux Rancourt, Guillaume – Van Neste, Myriam 405
Therrien, Manon 407
Tran, Philippe 410
Vaillancourt, Maryse 424
Vézina, Claude 426
Vincens, Marion 430

Valoriser le vélo à Québec
pour une mobilité efficiente et équitable

Mémoire présenté à
la consultation publique sur
le plan de mobilité durable

Rédigé par:

Geoffroy Ménard
geoffroy.menard.1@ulaval.ca
et
Caroline Bélanger
caroline.belange@gmail.com

Québec, le 27 septembre 2010

Nous sommes deux citoyens de Québec dont la qualité de vie est fortement réduite par la présence démesurée des automobiles dans notre environnement immédiat. Le plan de mobilité durable est notre dernier espoir de voir la situation s'améliorer rapidement, avant que nous nous résignons à aller habiter ailleurs. Cependant, celui-ci est concentré sur le transport en commun et néglige de considérer le transport actif comme le meilleur moyen de déplacement. Voici donc notre perception de la situation et des suggestions qui, pensons-nous, pourraient améliorer la situation.

Contenu:

1. Constat sur la présence de l'automobile à Québec
2. Le transport en commun: mieux, mais pas une panacée
3. Constat sur la place accordée au transport actif
4. Pourquoi le vélo est un meilleur moyen de transport
5. Des propositions pour améliorer la situation

L'automobile, source d'externalités, coûte très cher

1. **L'automobile étant trop volumineuse pour rien, elle est innefficace dans des espaces denses.** La congestion causée par les automobiles retarde aussi les utilisateurs du transport en commun et les piétons et les cyclistes. Également, elle requiert beaucoup d'espace pour le stationnement. Trop d'espaces sont sacrifiés aux innombrables stationnements partout dans Québec, il n'y a pas moyen de poser le regard quelque part dans la ville sans avoir une file de voitures qui gâche la vue. Trop de gens utilisant leur auto, ils sont toujours à la recherche de stationnements au centre-ville. On ne peut pas continuer comme ça à sacrifier toujours plus d'espace pour faire toujours plus de stationnement, masquant les symptômes de la surpopulation automobile: la vraie solution réside dans la création d'alternatives efficaces.

2. **L'automobile pollue, nuisant à la santé de tous**. Tout le monde devrait tenter l'expérience un jour de se déplacer à vélo aux côtés des files d'automobile, en plein trafic à l'heure de pointe. Ils constateront que la qualité de l'air est un réel problème quand on n'est pas assis dans une auto et qu'on déploie un effort physique pour se déplacer. Voici des chiffres évoquateurs : l'Institut national de santé publique estime, dans son rapport de 2008 intitulé « Estimation des impacts sanitaires de la pollution atmosphérique au Québec[1] » que la pollution est responsable de 1974 décès prématurés, 414 visites à l'urgence pour des problèmes respiratoires et 246 705 journées de symptômes d'asthme, annuellement. Une estimation conservatrice#. De plus, les non-automobilistes sont davantage exposés aux gaz d'échappement, et les cyclistes en subissent davantage la nuisance à cause de leur respiration accrue due aux déploiements d'efforts physiques.

   Un autre problème, criant à Québec, auquel il faudrait s'attaquer dans une perspective

1 http://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/817_ImpactsSanitairesPollutionAtmos.pdf

de développement durable: le moteur au ralenti. La plupart des automobilistes ignorent (ou méprisent) la limite réglementaire de 3 minutes de roulement au ralenti. Il n'est pas rare de voir des voitures vides stationnées dans la rue boucaner pendant plusieurs dizaines de minutes, incommodant les passants autour. Les gens abusent du démarrage à distance, et beaucoup font tourner leur moteur quand ils vont faire une commission, s'arrêtent quelque part ou attendent quelqu'un, même quand c'est pour beaucoup plus longtemps que 5 minutes. La pollution sonore est aussi une externalité non négligeable de l'automobile. Il peut réellement diminuer la qualité de vie de résidents qui habitent à proximité des rues très passantes.

3. **L'automobile est dangereuse pour les autres usagers**. En particulier, les automobilistes se déplaçant en ville exposent les usagers des transports actifs à des collisions potentiellement mortelles. À noter: l'automobile fait des victimes chez les cyclistes disproportionnellement par rapport à leur part modale: **alors que la part modale du vélo est entre 1 et 2%, 5% des victimes de la route sont des cyclistes**[2]. Ce constat devrait nous ouvrir les yeux sur la nécessité de séparer autant que possible les réseaux utilisés par les cyclistes des réseaux utilisés par les automobiles.

   Chaque véhicule est un danger potentiel pour les autres, et les utilisateurs du transport actif en particulier subissent un risque plus élevé alors qu'ils y contribuent que très peu au gaz à effet de serre. Ainsi, les usagers du transport actifs sont autant victimes, sinon plus, des embouteillages, de la toxicité et du danger posés par l'hégémonie automobile. De plus, beaucoup d'automobilistes ont des comportements dangereux en particulier pour les cyclistes, tels que faire des virages sans clignoter et s'arrêter trop loin derrière la ligne d'arrêt.

4. En conclusion, l'automobile coûte cher, tant individuellement que socialement. Elles ont un impact plus grand sur l'espace routier (congestion et stationnements), la sécurité et la qualité de l'air : ils consomment davantage de ce bien public qu'est l'infrastructure de transport. Il nous apparaît donc normal **que tout le monde participe au financement du transport en commun**, qui est une partie essentielle de cette infrastructure profitant à tous.
   L'automobile détruit la vie de rue, isole les gens, pollue la ville, gêne les gens par son bruit et tache la beauté de la ville. Une ville avec une moindre qualité de vie n'incite pas les gens a rester. La journée sans ma voiture, démontre qu'il est possible de vivre sans voiture, mais que sans les infrastructures il est difficile d'adopter ce mode de vie.

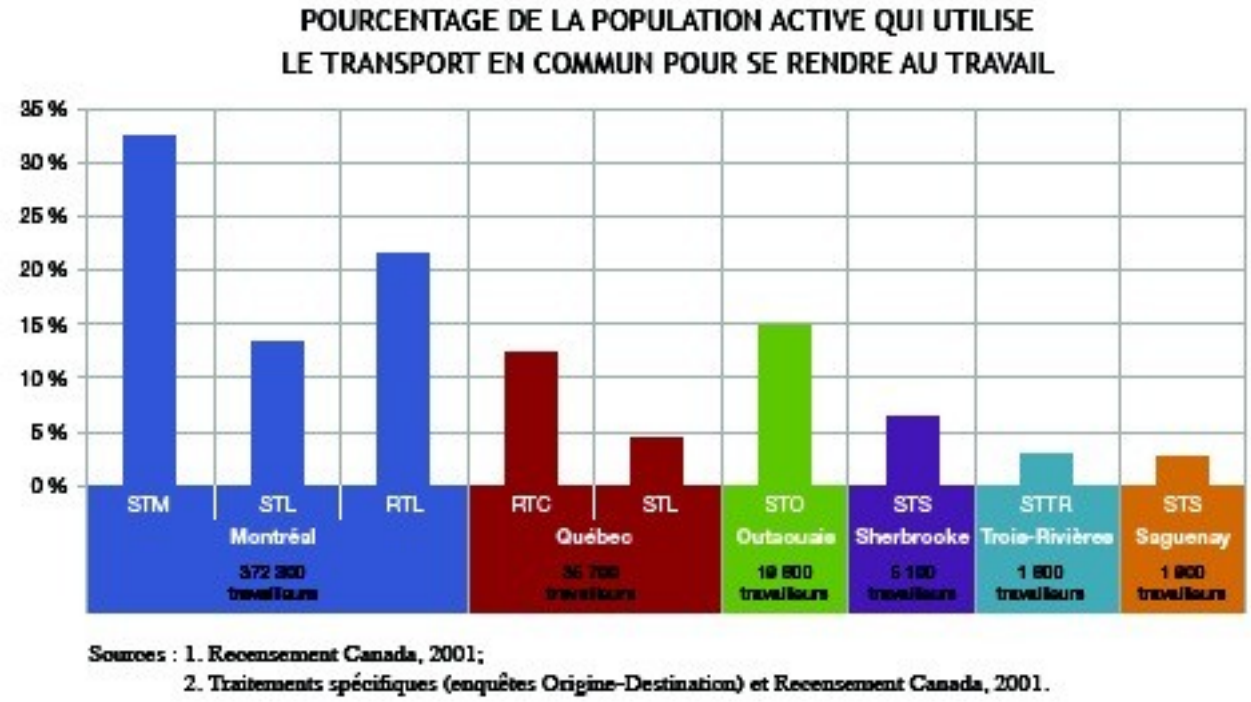
Si vous désirez "prévenir l'accroissement des problèmes de congestion routière", alors il faudrait penser à sortir l'automobile du centre-ville.

2 http://www.saaq.gouv.qc.ca/publications/prevention/bilan_routier_2009.pdf

Le transport en commun est pertinent

Le développement du transport en commun permettant d'enlever des voitures de la circulation, il permet une meilleur fluidité routière et une meilleure accessibilité du stationnement, ce qui profite à ceux qui continuent d'utiliser leur véhicule individuellement.

Or, ce mode de transport est toujours sous-utilisé à Québec, comme en témoigne le graphique suivant:



(*Source: Association du transport urbain du Québec*)

Le comité de mobilité durable a fait du bon travail pour faire des recommandations pertinentes pour la ville de Québec en matière de transport collectif. Cependant, le focus a justement été trop limité sur le transport collectif, qui n'est pourtant pas une panacée.

Le transport en commun, comme l'automobile, est coûteux, polluant et dangereux pour les autres usagers. Il n'est pas très rapide, surtout pour les déplacements longs nécessitant des transferts, et il n’est pas pratique pour les déplacements courts et imprévus.

En bref, c’est mieux que l’auto, mais ce n’est pas le mode de transport le plus efficient, le plus économique ni le plus écologique.

Le vélo est sous-utilisé

Le potentiel du vélo comme moyen de transport demeure largement sous-exploité: **1% des déplacements utilitaires s'effectuent à vélo**. Les piste cyclables en ce moment servent bien les baladeurs du dimanche, mais sont peu utiles pour ceux qui effectuent tous leurs déplacements quotidiens à vélo. En particulier, il y a une insuffisance de pistes cyclables de qualité, bien conçues au niveau logistique. L'absence de pistes cyclables dans les rues importantes (Saint-Jean, Chemin Sainte-Foy, Saint-Joseph, 3e avenue) contribue à ce taux d'utilisateur trop bas. Beaucoup considèrent que le vélo reste un moyen de transport risqué pour ses usagers, dans l'état actuel des choses. Il est temps de développer une ville où l'on peut respirer sans gaz d'échappement. C'est pourquoi le projet tramway et le développement des pistes cyclables au centre-ville serait l'idéal comme développement.

Certaines personnes donnent comme excuse qu'il est dangereux de se déplacer à vélo parce qu'il n'y a pas d'infrastructures, donc se déplacer à vélo implique de circuler au travers les automobiles. Les autorités donnent comme excuse pour ne pas investir dans les réseaux cyclables que le vélo a une part modale négligeable. Il faudra bien commencer quelque part. De plus en plus de gens se déplacent à vélo, mais ce moyen de transport est toujours très loin de prendre la place qui lui est dûe. Il est boudé chez nous, principalement pour des raisons culturelles.

Le vélo est pourtant le moyen de transport idéal en ville! Sa valeur est largement sous-estimée, car il:

1. Ne cause pas de traffic. On peut faire circuler de façon fluide une densité beaucoup plus importante d'usagers cyclistes que d'automobilistes.
2. Ne gâche pas le paysage
3. Moins massif, plus maniable, donc moins dangereux
4. Ne pollue pas: pas de gaz toxiques, pas de bruit, pas d'huile qui coule ni de carcasse polluante
5. Monopolise beaucoup moins d'espace de stationnement que l'automobile
6. Bon pour la santé de ses usagers
7. Est efficace: pas d'attente de démarrage de moteur ou d'arrivée d'autobus, accélération rapide et une vitesse de croisière de 20 à 30 km/h qui peut être atteinte en quelques secondes.
8. Est utilisable neuf mois par année
9. Est économique: coûts variables presque nuls, équipement de départ peu dispendieux comparativement à l'automobile

En résumé, le coût individuel et social (c'est-à-dire incluant les externalités) du vélo est beaucoup moins élevé que celui de l'automobile.

Pour ces raisons, **le vélo doit être considéré comme le moyen de transport privilégié pour le centre-ville**. Une approche intégrée et à long terme doit accorder plus de place au cyclisme utilitaire. Des villes de l'Europe, *de taille similaire à Québec*, ont une part modale du vélo beaucoup plus respectable, comme Strasbourg (17%)[3].

3 http://www2.ademe.fr/servlet/KBaseShow?sort=-1&cid=96&m=3&catid=16322

Les usagers de la route, les infrastructures et les règlements doivent lui accorder le respect qu'il mérite, ce qui n'est pas le cas actuellement.

Il serait grand temps que la ville de Québec priorise les modes de transport actifs et favorisent leur utilisation. Au-delà de la simple question d'équité d'accès aux différents usagers de la route, **l'essor des transports actifs est conditionnel à la société durable**. Tout cela est très réalisable, du moment qu'on y met un minimum de volonté.

Des propositions

Pour faire en sorte que plus de citoyens se déplacent à vélo, il faut changer les infrastructures et les règles de circulation pour améliorer la sécurité et l'efficacité de ce moyen de transport. Il faut aussi entamer une transition culturelle, nécessaire à l'éveil de la populace endormie. Nous proposons donc les idées suivantes qui, pensons-nous, sauraient améliorer l'efficacité et la sécurité des transports actifs sur nos voies publiques.

Améliorer les infrastructures

Voici des propositions qui, croyons nous, contribueraient à offrir aux cyclistes des voies sécuritaires, correctement signalées et bien entretenues.

- Beaucoup de voies sont repavées prochainement dans la ville. Il devrait-être impératif d'incorporer systématiquement une voie cyclable aux rues qui sont refaites. Idéalement, les voies automobiles, cyclistes et piétonnières sont séparées (photo).



- Les pistes cyclables doivent être efficaces pour les usagés. **Nous avons besoins de circuits en ligne droites, entre tous les points stratégiques de la ville jusqu'aux banlieues.** Il est déplorable qu'à Québec, il n'y ait pas de voie cyclable en ligne droite reliant le centre-ville et l'Université. On doit se contenter de lignes peintes qui sinuent dans les petites rues et font de grands détours.
    - Sur la rue Saint-Jean (au complet), pourquoi ne pas bloquer totalement l’accès aux voitures?

- Le chemin Sainte-Foy emprunté par de nombreux étudiants est un vrai danger pour les cyclistes. Une solution serait **d'enlever une voie pour faire un sens unique et libérer de l'espace pour une piste cyclable allant dans les deux sens** (photo).



- Dans beaucoup de rues à deux voies par sens, la voie de droite est inutilisable par les automobilistes à cause des voitures stationnées en permanence, pare-choc à pare-choc, ce qui monopolise environ le 2/3 de la voie. Une piste cyclable claire pourrait être peinte pour utiliser le reste de la voie (photo). Cela faciliterait la cohabitation en rendant le partage clair, et cela rappellerait également aux automobilistes stationnés de faire attention quand ils ouvrent leur porte.



- La plupart des artères de la ville n'ont pas de voie cyclables. À défaut d'avoir une voie séparée, les transports actifs, la vitesse maximale sur ces voies devrait être de 30km/h pour permettre la sécurité de tous. Ceci pourrait être appliqué dans la plupart des rues du centre-ville.
- **Les voies cyclables sur les artères urbaines rapides doivent avoir une largeur de 1,5 m et être délimitées par des poteaux.**
- Dans les intersections à fort débit piétonnier, il devrait à long terme y avoir des trottoirs traversiers: les passages piétonniers ne descendent pas dans la rue, la rue monte au niveau du trottoir. Cela a comme conséquence de ralentir le débit automobile et cycliste à une vitesse plus raisonnable et favoriser la priorité aux piétons, et de décourager le transit automobile lourd là où il n'a pas sa place.
- Il faut investir pour mettre **des stationnements à vélo** partout dans la ville, il est injuste que les automobiles soient si bien servis et que les cyclistes n'aient rien. Les stationnements de vélo prennent beaucoup moins de place. La facilitation du stationnement est un levier important du développement de l'usage.
    - Éventuellement, dans les endroits à fort achalandage, des stationnements à vélo avec toits peuvent être aménagés (photo)



Source: http://www.ville-bourges.fr/forum/topic/bourges-a-velo-1

- Le long des bâtiments, des barres peuvent être installées permettant d'y cadenasser des vélos (photo). Cela procure des stationnements pratiques, à faible coût et qui prennent peu d'espace.



- Quand l'installation de « racks » s'impose, il serait de mise d'en choisir qui sont bien conçus: idéalement, un rack n'a pas seulement un espace dans lequel glisser la roue mais une barre quelconque qui permet d'y cadenasser le cadre du vélo.



- Pour améliorer la fluidité du trafic, automobile ou cycliste, les ronds-points (photo) devraient être privilégiés et pourraient progressivement remplacer plusieurs feux rouges et arrêts. Ceux-ci permettent une meilleure fluidité des déplacements et une cohabitation sereine.



- Là où il n'y a pas de rond-point, une lumière séparée pour le vélo aide à dissiper la confusion sur les droits et obligation des cyclistes (photo).



À propos de René-Lévesque vs Père-Marquette

Nous sommes directement concernés par l'axe Vieux Québec-Université. Résidant entre le chemin Ste-Foy et René-Lévesques, nous préférons emprunter les petites rues comme Père-Marquette. Il y a moins de voitures, moins d'asphalte, et plus d'arbres. On y est plus en sécurité et on y respire mieux. Pour notre sécurité et notre santé respiratoire, nous préférons ne pas côtoyer un nombre important de voiture, comme il serait le cas sur René-Lévesque. De plus, si Père-Marquette était convertie en piste cyclable et serait seulement ouverte aux automobiles pour la circulation locale, cela améliorerait la qualité de vie des résidents sur cette rue. C'est pourquoi nous préférons utiliser Père-Marquette comme voie de transit.

L'aménagement d'une voie cyclable sur René-Lévesque procurerait une voie rapide aux cyclistes et serait intéressant pour l'essor de ce moyen de transport. Mais **si René-Lévesque est choisie, des mesures doivent avoir été prises préalablement pour diminuer la circulation automobile afin qu'elle n'aille pas augmenter dans les rues parallèles**. Nous habitons entre le centre-ville et l'université et nous redoutons particulièrement l'augmentation du trafic automobile dans notre rue. Il faut donc prendre des mesures pour éviter ces effets pervers.

En ce qui concerne la piste cyclable Père-Marquette, il faut redresser son trajet actuel qui fait faire des détours importants, en particulier entre les rues Eymard et Madeleine-de-Verchères. Il faut également ajuster la signalisation pour que les arrêts aux rues transversales deviennent des « céder le passage aux cyclistes », afin que les cyclistes utilisant P.-M. n'aient pas à faire un arrêt à chaque coin de rue.

En dernier lieu, précisons que pour nous il ne devrait pas être question de devoir choisir entre avoir une voie cyclable sur Père Marquette ou une sur René-Lévesque. Il n'est tout simplement pas normal que l'une ou l'autre n'en ait pas.

Modifier les règles de circulation

- Aux intersections, **la priorité devrait être donnée aux usagers du transport actif:** piétons et cyclistes. Actuellement, la grande majorité du temps quand un automobiliste arrive à une intersection avant un cycliste, il attend que le cycliste passe, même si celui-ci est à plusieurs mètres de la ligne d'arrêt. Le cycliste arrête quand même car c'est au tour de l'automobiliste, qui est arrivé avant, d'y aller en premier. Les deux perdent leur temps à attendre après l'autre, alors que l'automobiliste aurait du y aller quand c'était son tour. Ainsi, même si les cyclistes veulent respecter le code de la route, ils sont souvent contraints à le violer à cause du comportement automobiliste. Aussi bien dans ce cas formaliser la priorité au cycliste et celui ci n’aura plus à s’arrêter inutilement.

- Les vélos, puisqu'ils sont silencieux et non dangereux, sont moins dérangeants dans les petites rues résidentielles que les automobiles. Il faut à tout prix **décourager la circulation de transit dans les rues qui n'y sont pas dédiées**, par exemple Père-Marquette et Saint-Jean. Par le fait même, il faudrait donner **priorité aux vélos dans ces rues** et exempter les cyclistes de faire les arrêts. Par défaut, chaque arrêt à l'intersection de rues résidentielles devrait impliquer « priorité aux cyclistes » et

« circulation locale seulement ».

- Le vieux Québec « l'autre côté des murs » devrait être, dans la mesure du possible, fermé à la circulation automobile durant l'été. C'est un secteur historique qui fait la réputation de Québec. Elle prétend être l'Europe de l'Amérique du Nord, pourtant en Europe dans les villes de même taille on ne trouve pas une aussi grande présence d'automobile, surtout de la grosseur de celles qu'on trouve ici. D'autres villes fortifiées à forte activité touristique, comme Visby en Suède, empèchent l'accès des automobiles au quartier historique-touristique à l'intérieur du mur pour la saison estivale. Les rues sont pleines de touristes à pied et à vélo, ce qui confère aux lieux une ambiance paisible et saine. Le charme du Vieux Québec y gagnerait beaucoup.

Faire de la sensibilisation

- **Encourager la culture cycliste**: la ville devrait faire une campagne de sensibilisation pour faire comprendre aux citoyens que le vélo est un moyen de transport efficace à considérer, que les cyclistes ont autant droit que les automobilistes d'utiliser les rues.
- Auprès des employeurs afin qu'ils préconisent encouragent chez leurs employés les déplacements à vélo ou en transport en commun. Ceci peut inclure des incitatifs à installer des stationnements à vélo.
- **Encourager le civisme au volant**. Par exemple, encourager les automobilistes à utiliser leurs clignotants quand ils tournent, à respecter les priorités des autres usagers, et décourager l'abus du moteur au ralenti.
- **Donner l'exemple**. Les autorités municipales encouragent les citoyens à utiliser les alternatives à l'automobile alors que les membres de l'administration se déplacent presque tous en voiture, comportement jugés comme incohérents par beaucoup de détracteurs des transports alternatifs. « A Bruxelles, le secrétaire d'Etat à la mobilité, Pascal Smet, qui a pris ses fonctions en septembre 2004 a délaissé sa voiture au profit du vélo et des transports publics »[4]

En dernier lieu, nous suggérons que la ville fasse respecter ses règlements sur le moteur au ralenti[5]. Les agents de police doivent commencer à porter attention aux véhicules stationnés allumés. Les amendes qui pourraient être distribuées en grand nombre (étant donné le viol systématique du règlement par les automobilistes) serait une source de revenu appréciable et permettrait de décourager cette pratique irrespectueuse.

4 http://users.swing.be/ecotopie/villapie.html
5 http://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/reglements_permis/docs/moteur_ralenti/reglement_ravq337_moteur_ralenti.pdf

Pour approfondir

Le rapport de l'Institut national de santé publique : http://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/817_ImpactsSanitairesPollutionAtmos.pdf

Démonstration de la transition à Stockholm : http://www.youtube.com/watch?v=33T7VxT2O40

Richard Bergeron. Des autos, des autoroutes et des politiciens de bien mauvaise foi. Le Devoir, 5 août 2010: http://www.ledevoir.com/societe/consommation/293760/des-autos-des-autoroutes-et-des-politiciens-de-bien-mauvaise-foi

Louis-Gilles Francoeur. Stockholm – vivre sans embouteillage. Le Devoir, 25 septembre 2010: http://www.ledevoir.com/environnement/actualites-sur-l-environnement/296924/stockholm-vivre-sans-embouteillage

Dans certaines villes d'Europe, une grande proportion des déplacements se font à vélo, ce qui permet une fluidité impressionnante du trafic. On peut visionner un exemple frappant sur http://www.youtube.com/watch?v=n-AbPav5E5M

Note: les photos dont la source n'est pas précisée ont été prises par Geoffroy Ménard à Uppsala, en Suède.

Consultation sur le plan de « mobilité durable » ou sur le plan de « débilité durable »?

- Philippe Bélanger, Charlesbourg -

Débilité définition

1.grande faiblesse.

2.caractère d'une chose contraire à la raison, au bon sens.

3.(psychologie) débilité mentale : faiblesse des facultés intellectuelles.

Nous assistons avec ces consultations à d'édifiants plaidoyers reflétant clairement des attaques contre les contribuables et leur utilisation de leur véhicule, contre leurs libertés de mouvement. Ceci étalé dans un verbiage, une langue de bois qui donne la nausée, aussi vide que ces nuages pelletés par soit des organismes subventionnés, des employés parasites lobbyistes à notre crochet à nous les contribuables, certains qui sont payés pour venir porter leurs doléances, cela pendant que nous les travailleurs, futures victimes de ces plans de **rétrogradation sociétale**, n'avons pas tous le temps entre travail, couches, garderie, dodo, de venir prendre une de nos rares journées de congé pour expliquer à nos élus sensés nous représenter combien il est inquiétant de voir tous ces vautours comploteurs en action.

Que ce soit contre nos automobiles, contre le nombre de pièces nous pourrons nous permettre dans nos futures maisons, combien petits seront les terrains dont nous devrons nous satisfaire pour voir grandir nos enfants, il y a toujours quelque chose à détruire pour ces grands maîtres de la vertu environnementale. Bien sûr, ces vautours comploteurs ont tous un œil sur les montants qui seront « investis » pour saboter l'avenir de notre ville, comme cela a été fait ailleurs, question d'avoir sa part du gâteau, en contrats et/ou en futures consultations pour les futurs problèmes à régler, **créés par des consultations « plantées » comme celles-ci, souvent monopolisées par des extrémistes.**

On entend ces exclamations: « Restreindre le stationnement! » « Moratoire! » « Couper des voies de circulation! » « Tramway! » Plusieurs avenues semblent déjà choisies, des plans circulent déjà, au-delà des intérêts de la population de la majorité silencieuse, le mot clef est: **RESTRICTIONS**.

Mon père a été élevé dans Saint Sauveur. Le progrès qu'il a accompli à force de persévérance dans ses

études et dans son travail avec le bond que la société a accompli entre les années 40 et 70, l'a amené à acheter une maison en banlieue pour le confort de sa famille en 1976. Promettre un retour à Saint Sauveur et aux transports collectifs à nos descendants est non seulement un **net recul,** mais aussi une **inéquité intergénérationnelle**. Ce n'est que le fantasme d'une infime minorité grano pseudo durable-équitable, **c'est une imposture de les laisser parler pour tous.** Les théories dites « progressistes » du quotidien Le Soleil servent peut-être très bien l'égo bien-pensant d'une bourgeoisie de Sillery, **mais sont hors du système solaire quand à la pratique de la vie de tous les jours** de Limoilou, Charlesbourg et de Lac Saint-Charles, trois endroits où j'ai résidé.

Mon épouse, est une immigrante, née en Union Soviétique sous Brejnev. Ses parents ingénieurs n'avaient pas les moyens d'avoir une Lada, dont le prix d'achat était fixé trop haut, parce que l'état communiste improductif n'en avait pas assez. Une famille dont les deux parents travaillaient, avec deux enfants, étaient contraints d'habiter dans un appartement plutôt basique, dans des tours en béton, des logements distribués par l'État. Bien sûr, les apparatchiks eux avaient des maisons et des Volga, voitures avec moteur V8. Nous avons tous vu après la chute de l'URSS les « rouges » devenir verts en surface, tels des melons d'eau. L'idéologie totalitaire, antidémocratique, survit aujourd'hui dans les fantasmes RESTRICTIFS des écologistes qui monopolisent l'espace public, grâce à leurs intérêts idéologiques et beaucoup de temps libres à effectuer de la « sensibilisation ». Aujourd'hui une nouvelle taxe sur l'automobile, moins de stationnements, rendre difficile l'accès au centre ville... Demain, un régime qui contrôlera encore plus nos vies pour le supposé plus grand bien de la nature **et d'une classe de privilégiés près du pouvoir.**

Oui, nous sommes coupables de faire rouler l'activité économique à l'aide de nos voitures, dans cette société où le parasitisme institutionnel semble de plus en plus prendre le dessus et **asphyxiant toujours davantage la mince marge de manœuvre qui reste aux simples citoyens** honnêtes et utiles, familles, contributeurs des fonds publics.

Aux décideurs je fais une mise en garde: Si servir le citoyen c'est de lui retirer des services, retirer de sa liberté de choix, en lui faisant toujours payer plus, pour des infrastructures **sciemment voulues inadéquates, contraignantes,** pour oblige à faire les déplacements dans des paniers à salades comme il y a un siècle, préparez vous à une résistance devant cette dictature en voie d'implantation.

L'étalement urbain est une autre solution douce, avec inconvénients, les fusions de 2002 n'auront

qu'aidé à éloigner davantage les familles du centre et ensuite de la première couronne, de plus en plus hostile, inabordable, surtaxée, ennemis à leur épanouissement.

J'imagine très bien des citoyens qui ont décidé de se défendre devant les attaques répétées contre leur niveau de vie, leur confort amplement mérité après avoir payé impôts, taxes, taxes municipales, taxes sur l'essence, immatriculation, taxes de transport en commun sur l'immatriculation, et stationnement. Je suggérerais une fois les dommages faits à notre vies, des recours collectifs à la fois contre les institutions, que contre les organismes d'exaltés subventionnés, ainsi que contre les entreprises qui ont planté des idées pour obtenir des contrats publics lucratifs, influençant le cours des décisions, ce pour perte de jouissance, atteintes aux libertés, perte de temps cumulées et permanentes.

Sur le site de la Ville de Québec, j'ai lu en entête « Se déplacer autrement », ce qui indique déjà une orientation prise...: **Non, je ne veux pas me déplacer autrement...** et je vous promets que je me déplacerai ailleurs si cela devient impossible au centre-ville de Québec.

L'automobile ne doit pas devenir le privilège des classes supérieures. La dictat de la lutte à l'automobile mené par ces extrémistes antis-liberté doit être anéanti pour le bien public. Les institutions, les dirigeants doivent travailler pour le bien commun, cela implique surtout qu'ils doivent agir de façon éclairée pour la majorité, pas selon une **mode du jour** quasi-religieuse exprimée dans des médias constamment déconnectés à la sauce de ces théories fumantes. Ce genre de consultation devrait être mis dans le contexte que la majorité des gens n'y a pas accès, n'a pas le temps et/ou la volonté de prendre la parole dans une assemblée publique pour se faire huer, regarder croche, par des ayatollahs de la verdure et des lobbyistes professionnels en mission. Une telle consultation publique ne devrait jamais être une légitimation d'**un processus qui passe outre le suffrage universel** d'une élection ou d'un référendum, sur une question aussi importante que la dérive idéologique totalitaire d'une dé-démocratisation des transports individuels. Parce qu'au delà des discours creux remplis de belle phrases pour la vertu environnementale, c'est bien de cela dont il est question ici aujourd'hui.

NON au « Boulevard vert »

Oui, peut-être un tramway

Jamais au détriment de la liberté de choix des citoyens.

Mémoire sur le «Plan de mobilité durable»

Pertinence d'un tramway

Prédictions démographiques

Le maire Labeaume nous vend son projet de 1.5 milliard (deux dans la réalité des dépassements de coût) sous le signe de la rentabilité. Il extrapole la construction de 22,000 nouvelles unités d'habitation dans le sillage de son joujou. Celles-ci seront habitées par des jeunes familles attirées à Québec. Il ne fait aucun doute que depuis 2008, Québec jouit d'un nouveau dynamisme... mais deux ans c'est bien peu pour extrapoler une courbe démographique de vingt ans. D'autres courbes nous prédisent un vieillissement et un déclin de la population de Québec. Faut-il ici rappeler les erreurs du passé? En 1976 (dans l'exubérance Olympique) on inaugurait l'Autoroute Dufferin-Montmorency. Le maire J-Gilles Lamontagne donnait foi aux prédictions démographiques de l'époque, qui prédisaient une population dépassant le million d'habitant à Québec pour le tournant du millénaire. Que s'est-il passé? Ça n'a pas été le cas et on a dû démolir à grands frais en 2007, des bretelles d'autoroutes construites. En sera-t-il de même pour le tramway? Devra-t-on arracher les rails posés?

Le tramway... du passé

Le tramway est pour moi une technologie du passé, pourquoi y revenir? Bien sûr le tramway avait alors fait ses preuves avec le relief particulier de notre ville, notre climat et nos chutes abondantes de neiges... mais c'était à une autre époque. Un temps où l'esthétisme urbain n'était pas une priorité. C'était avant que l'on enfouisse à grand frais les fils électriques dans le Vieux Québec, pour le rendre conforme à l'idée que l'on se fait d'une ville du «Patrimoine Mondial». Depuis ce temps est apparu bien sûr une nouvelle génération de tramways alimentés par leurs rails (comme à Bordeaux), mais... ceux-ci sont particulièrement sensibles aux chutes de neige. Si on opte pour le tramway, nous avons donc le choix entre un véhicule laid et performant, ou un beau tramway... mais toujours en panne. D'ici vingt ans d'autres technologies vont apparaître. Toshiba annonçait pour mars 2008, une batterie rechargeable (SciB) se chargeant 90% de sa capacité en cinq minutes, et d'une durée de vie de dix ans. Des autobus (ou tramways sans rail) équipés de cette batterie, pourraient se recharger à des bornes sur leur parcours. Cinq minutes d'attente ne sont pas plus longues que les délais pour ajuster les correspondances entre les autobus aujourd'hui.

L'autobus: souplesse et adaptabilité

Dans un monde idéal, nous pourrions développer l'autobus et le tramway, dans le réseau de transport en commun. Cependant dans l'état des finances publiques actuel, l'un se développera forcément au détriment de l'autre. Bien sûr le tramway libérera quelques autobus, mais ceci est négligeable en rapport au coût astronomique de celui-ci. Une infime portion des sommes engouffrées dans le tramway, pourraient améliorer de façon notable le transport en commun par autobus. Avec les grands événements du 400ième (spectacle de Paul McCartney), le RTC a développé une expertise le transport des foules. Lors de tous les grands événements, on détourne certains autobus pour les desservir. Le tramway n'a pas cette flexibilité. Qui améliorera de façon notable l'offre touristique de Québec, les grands événements desservis par l'autobus ou le tramway comme attrait touristique?

L'attrait du transport en commun

Je suis un usager du transport en commun (qui l'utilise depuis plus d'un quart de siècle). Les adeptes du tramway se présentent comme les défenseurs du «transport durable». Peut-être sont-ils davantage les promoteurs des intérêts de fabricants (Bombardier) ou de firmes d'ingénieurs-conseil (Roche). Les usagers du transport en commun sont sensibles aux points suivants: le coût, la fréquence et le confort d'utilisation, déjà disponibles avec les autobus... mais pouvant être améliorés. Le succès de «l'Écolobus» et de la «Navette Desjardins» à coût réduit ne fait plus de doute, et renforce le lien entre prix modique et popularité. Avec une infime portion du coût du tramway, on pourrait offrir l'autobus gratuitement à tous pendant des années. À moins trente sur le boulevard René-Lévesque, nous préférons un autobus à tous les dix minutes, à un (beau) tramway... aux trente minutes. Avec notre interminable hiver, des abribus chauffés, ajoutent beaucoup de confort à l'utilisation du transport en commun... toujours à une fraction du coût du tramway. Quelle est donc la véritable alternative verte économiquement viable: l'autobus ou le tramway?

Transport en commun et monopole syndical

Il suffit de recouper les courbes d'utilisation du transport en commun et l'historique des conflits syndicaux au RTC, pour ce rendre à l'évidence: les grèves ont tué le transport en commun. À chaque fois que l'amélioration du service augmentait la fréquentation, une grève venait anéantir ces progrès. La France nous donne un exemple à ne pas suivre: un monopole syndical dans le transport en commun. Les grèves dans ce secteur viennent paralyser régulièrement ce pays. Devons-nous mettre tous nos «œufs dans le même panier», favoriser à tout prix le transport en commun (syndiqué) et décrier l'automobile? La prudence et les leçons du passé nous indiquent le contraire.

Michel Bellemare
3437 Chemin Royal
Québec, P.Q.
G1E 1W5

tél: 418 663 1528
courriel: michelbellemare55@gmail.com

Document présenté à la ville de Québec le 29 septembre 2010

MÉMOIRE SUR LE COVOITURAGE

Par : Ghislain Miller, Denis Bérubé et Marc Gosselin

TABLE DES MATIÈRES

A) Projet de covoiturage

B) Coût d'utilisation d'une automobile

C) Les tendances du covoiturage au Canada et à l'étranger

D) Nouveaux sondages de l'Association Canadienne Des Automobilistes

E) Conclusion

A) PROJET DE COVOITURAGE

Cela fait déjà prêt de quinze ans que nous pensons à ce projet. Les facteurs qui donnent confiance à notre projet sont : l'augmentation de l'essence année après année, l'augmentation du trafic et du gaz à effet de serre, tous ces facteurs favorisent notre projet.

Ceci est un projet de service. Il consiste à un service de jumelage d'automobilistes afin que ceux-ci puissent se véhiculer par groupe de deux, trois ou quatre personnes aux heures de pointe pour diminuer la densité des véhicules.

Ce qui nous différencie de nos compétiteurs, c'est qu'aucune autre compagnie n'offre ces services pour couvrir les heures de pointe.

Nous voulons couvrir tous les territoires où il y a des bouchons de circulation, en commençant par la ville de Québec.

On pourra alors avoir accès à ce produit par un abonnement internet et un partenariat avec de nombreuses entreprises de différents secteurs d'activités.

L'équipe du maire Labeaume propose comme solution à l'engorgement des principales artères de la ville de Québec l'implantation d'un tramway. Même si ce projet nous apparaît alléchant à première vue, nous croyons qu'il ne rencontrera pas le but fixé par ses auteurs.

B) COÛT D'UTILISATION D'UNE AUTOMOBILE

Les coûts de l'essence se fondent sur une moyenne nationale des prix au mois de juin de 2008 de 1.10 $ du litre, ce coût reflète la tendance moyenne actuelle du marché. Le montant dépensé en carburant reflète l'achat d'essence ordinaire sans plomb en fonction d'une combinaison d'achat à 100 % en libre service.

Coûts de fonctionnement annuels moyens par kilomètre		
Coûts de fonctionnement	**Moyenne par kilomètre**	
	Cobalt LT	**Grand Caravan**
Carburant	12,65cents	16,52 cents
Entretien	2,36 cents	2,82cents
Pneus	1,49 cents	1,91 cents
Total	**16,50 cents**	**21,25 cents**

Coûts annuels pour une distance de 18000 Km		
Coûts de propriété	**Coûts annuels**	
	Cobalt LT	**Grand Caravan**
Assurances	1741.00$	1644.00$
Permis de conduire et immatriculation	118.00$	120.00$
Dépréciation	3661.00$	5504.00$
Coût de financement	942.00$	1331.00$
Total annuel **Montant par jour**	**6462.00$** **17.70$**	**8599.00$** **23.56$**

SOURCE : CAA édition 2009

Le coût des assurances se fonde sur un cas de déplacement domicile-travail un exemple type de couverture d'assurance : moins de 16 kilomètres parcourus par jour pour aller au travail et en revenir et il ne s'agit pas d'un jeune conducteur.

C'est pour ces raisons de coûts annuels importants que nous suggérons le covoiturage en groupe de deux, trois ou quatre.

C) LES TENDANCES DU COVOITURAGE AU CANADA ET À L'ÉTRANGER

Contexte :

Aujourd'hui, le covoiturage semble connaître une renaissance. Attisée à nouveau par le coût élevé de l'essence (le prix moyen en juillet 2008 était de 1,40$), la recrudescence du covoiturage a été facilitée par la plus grande prise de conscience du public des incidences de la pollution atmosphérique sur la santé et le climat, par une hausse du

nombre de voies réservées aux véhicules à occupation multiple à travers le pays et par la perspective de nouvelles taxes provinciales ou fédérales sur le carbone.

Tendances :

Covoiturage était jadis synonyme de navette journalière, c'est à dire qu'un groupe d'employés partageait le même véhicule pour se rendre à la même destination. Le besoin de choix de déplacements hebdomadaires est encore au cœur des services fournis par de nombreux systèmes de covoiturage, même si le covoitureur d'aujourd'hui veut bien davantage qu'un simple moyen de se rendre au travail.

Constitution de réseaux sociaux :

Certains défenseurs sont d'avis que le covoiturage permet de nouveaux rapports sociaux dans une société de plus en plus déconnectée.

Besoins des enfants :

Les parents commencent par choisir les familles qu'ils connaissent pour qu'elles adhèrent à leur système de covoiturage. Une fois que les membres du covoiturage ont accepté d'y participer, les parents saisissent alors le nombre de places disponibles et les besoins de transport de leurs enfants.

Obstacles :

Les trois obstacles les plus courants au covoiturage sont :

- les préoccupations personnelles pour la sécurité
- le manque de flexibilité et de contrôle
- les efforts qu'il faut faire pour organiser un groupe de covoiturage

La plupart des services de covoiturage occasionnels permettent aux utilisateurs de préciser les lieux et les dates.

Organisation :

De nos jours, l'établissement d'un groupe de covoiturage peut souvent se faire avec quelques clics de la souris d'un ordinateur ou par téléphone.

Avantage :

- économies d'argent

- avantages pour la santé (réduction du nombre de véhicules sur la route),
- meilleure qualité de l'air, abaissement des émissions de GES.
- moins d'encombrement de la circulation

En général, les groupes de covoiturage réguliers obtiennent les meilleurs résultats lorsque les gens :

- vivent à proximité les uns des autres
- parcourent une distance suffisante jusqu'au travail
- travaillent ensemble ou à proximité les uns des autres
- ont des horaires de travail agréables
- s'entendent bien
- utilisent systématiquement le covoiturage

SOURCE : Transport Canada

D) NOUVEAUX SONDAGES DE L'ASSOCIATION CANADIENNE DES AUTOMOBILISTES

Les automobilistes veulent jouer un rôle de premier plan pour réduire les gaz d'échappement. L'environnement reste au cœur des préoccupations des ménages et ce, malgré la récession.

Selon le sondage, 56% des Canadiens croient que la réduction de l'impact environmental en matière de conduite automobile aurait une grande incidence positive sur l'état de l'environnement en général, et 34% des répondants déclarent que cela aiderait un peu. Les résidents du Québec sont encore plus catégoriques. En effet, 67% d'entre eux affirment qu'un tel geste entraînerait des effets très positifs.

Impact des hausses prévues :

L'augmentation de la taxe sur l'essence de 1 cent par année, échelonnée sur 4 ans, et soumise par ailleurs à la hausse de la taxe de vente du Québec, aura un impact au bout du compte d'environ 6,5 cents sur le prix du litre d'essence. Avec la permission octroyée par le gouvernement aux grandes régions métropolitaines de Montréal et Québec de prélever une surtaxe supplémentaire de 1,5 cent le litre pour leurs besoins en transports collectifs, les automobilistes de ces régions pourraient voir l'impact global de cette mesure porté à plus de 8,0 cents le litre au 1er avril 2013.

E) CONCLUSION

Les nouvelles technologies et les arrangements de covoiturage contribuent à répondre aux automobilistes d'aujourd'hui.

Tandis que le covoiturage fait un retour en force comme forme populaire de transport quotidien, notre mémoire servira d'approche à ses bienfaits ou à ses nombreux avantages.

Alors que la voiture continue d'être le moyen de transport le plus fréquemment emprunté pour les déplacements quotidiens, on constate une baisse de la proportion de véhicules à un seul occupant depuis cinq ans, qui est passée de 73,8% des travailleurs en 2001 à 72,3 % en 2006.

Lorsque le litre coûtera 2.00$ l'unité et qu'il faudra plus d'une heure pour que les travailleurs se rendent à leur endroit de travail, ceux-ci penseront sans doute à se regrouper à plusieurs dans le même véhicule afin de diviser leurs coûts de fonctionnement par deux, trois ou quatre selon le cas.

Nous n'appuyons pas vraiment le projet du tramway parce que celui-ci ne permettra pas aux travailleurs de se rendre à leur lieu de travail aux heures de pointe. Prenez le cas du travailleur qui part de Lévis et qui veut se rendre dans un centre industriel, il devra prendre le tramway jusqu'à Québec et quant même prendre l'autobus par la suite.

De plus, c'est un projet de un milliard et demi et celui-ci ne diminuera pas le nombre grandissant d'usagers des artères telles que l'autoroute de la Capitale, le boulevard Robert Bourassa et le boulevard Henry-IV.

Le covoiturage, tel que nous le proposerons, aura un effet incitatif que n'a pas le projet du tramway qui exigera des mises de fonds considérables.

L'investigateur de ce projet est

Ghislain Miller
802 Ave Royale
Québec(Québec)
G1E 1Z4
418-380-4923
Harley980@oricom.ca

En collaboration avec

Denis Bérubé Ing.
Et
Marc Gosselin

La mobilité durable et la réinvention de l'espace public : une contribution réciproque

Mémoire présenté dans le cadre des consultations publiques portant sur le Plan de mobilité durable

Par
MARC-OLIVIER BLOUIN
MATHIEU BOISSINOT
LOUIS MAZEROLLE



Source : http://www.inekon-trams.com/portland_streetcar.html

27 SEPTEMBRE 2010

Qui sommes-nous ?

Marc-Olivier Blouin : Bachelier en urbanisme, Université du Québec à Montréal, étudiant à la maîtrise en science de l'architecture (Design urbain), Université Laval.

Mathieu Boissinot : Bachelier en urbanisme, Université de Montréal, étudiant à la maîtrise en science de l'architecture (Design urbain) et à la maîtrise en aménagement du territoire et développement régional, Université Laval.

Louis Mazerolle : Bachelier en urbanisme, Université de Montréal, étudiant à la maîtrise en science de l'architecture (Design urbain), Université Laval.

Introduction

Le plan de mobilité durable est présenté alors que l'agglomération métropolitaine de Québec est aux prises avec des problèmes de mobilité. Les perspectives démographiques laissent présager une dégradation de la situation. Le statu quo est difficilement envisageable.

Dans les dernières décennies, on calculait et planifiait en fonction des véhicules et non des besoins de la population. Actuellement, les déplacements à Québec se font majoritairement en voiture, souvent par manque d'alternatives crédibles, par nécessité ou par simplicité. La dépendance automobile nuit à la qualité de vie des citoyens et à l'attractivité de Québec. La population doit changer cette perception qu'un déplacement doit automatiquement être effectué en voiture. Se déplacer autrement doit être naturel et normal, au même titre que de prendre sa voiture. L'aménagement doit rendre possible, évident et facile le fait de se déplacer par des modes de transport alternatifs.

Analyse

Le plan de mobilité durable répond dans l'ensemble assez bien aux problématiques de mobilité. L'aspect structurant qu'il ajoute au réseau de transport est l'ajout de deux lignes de tramway qui deviendront la colonne vertébrale du réseau de transport collectif. Le plan fait part d'un lien entre le transport et l'aménagement. Il n'est pas seulement conçu dans une simple logique de transport, mais de façon plus globale en associant les deux. Cependant, il ne tient pas compte de l'arrimage et du réel dialogue entre ces deux composantes indissociables. Nous voulons donc mettre un accent particulier sur l'intégration des nouvelles infrastructures de transport dans les milieux urbains, et inversement l'adaptation des secteurs à l'égard du tramway, ce qui, selon nous, est le point faible et pourtant primordial du Plan de mobilité durable.

En premier lieu, la planification du tramway devrait dépasser celle d'un corridor de transport. Le plan n'accorde pas suffisamment d'importance aux milieux dans lesquels passera le tramway. Pourtant, pour que ce dernier devienne un élément structurant de la ville, il est primordial qu'il fasse partie intégrante et qu'il participe réellement à la dynamique des quartiers, nouveaux comme anciens. En fait, les stations du tramway, au-delà d'être des points d'arrêts seulement conçu pour monter et descendre du tramway, doivent être des centres de quartiers. Des

endroits où des générateurs d'activités et des services de proximité se situent. Non seulement les activités, mais les quartiers eux-mêmes doivent se retourner vers le tramway pour en tirer tout son potentiel.

Dans un second temps, il est important de considérer que les utilisateurs du transport collectif sont d'abord et avant tout des piétons. Les utilisateurs du futur système de tramway devront inévitablement parcourir une certaine distance à pied, ou en vélo, au début et à la fin de leur trajet. C'est dans cette optique que l'interface entourant les stations prend toute son importance. Ainsi, il faut que ces milieux soient d'abord conçus pour les piétons, d'autant plus qu'il y aura une convergence de ceux-ci à proximité des stations. Les projets de tramways réalisés récemment, par exemple dans les villes de Bordeaux et de Grenoble, incluaient des mesures sur la création et la valorisation de l'espace public en faveur d'une circulation douce au sein même de la planification des transports. Le Plan de mobilité durable ne semble pas donner une attention aussi importante à la redéfinition du domaine public ainsi qu'à l'affirmation et l'engagement de l'autorité publique dans la prise en charge de cette redéfinition. C'est pourtant dans cet aspect que se trouve, selon nous, le gage de réussite d'une réelle mobilité durable à Québec.

Solution

Pour s'assurer d'une mobilité plus durable, des aménagements exemplaires axés sur la « marchabilité » des milieux devront accompagner les projets de transport en commun, et plus particulièrement du tramway, de façon à ce que celui-ci revête pleinement son rôle structurant pour l'agglomération. L'aménagement de ces espaces devrait prendre en compte les aspects suivants :

‣Que chaque station fasse partie d'une place publique. Celle-ci est un espace par excellence pour le piéton en étant à la fois un espace de détente et d'activités, où ces utilisateurs ont une grande liberté de mouvement. Si la place est bien conçue, ces critères assureront un certain confort à la fois pour l'utilisateur de la place comme pour l'attente du tramway. On devrait être en mesure de retrouver, autour de cette place, des générateurs d'activités tels que des commerces de proximités, des équipements publics, des services et une forte densité de population. La place peut être utilisée comme centre de quartier, pour des activités culturelles et communautaires. La station de tramway combinée à un lieu de rassemblement au centre d'un quartier créera un effet de synergie où la population s'appropriera l'espace et le nouveau paradigme de mobilité. L'apport constant de personne sur la place amènera une animation constante, la rendant conviviale et sécuritaire. De façon plus concrète, les bâtiments doivent s'orienter et encadrer correctement l'espace public en plus d'offrir une transparence au rez-de-chaussée. Pour s'assurer de leur bonne réalisation, l'autorité publique devrait être au cœur de la conception de ces espaces.

‣Qu'une ramification de rues et de sentiers soit conçue afin de rendre les places publiques et les stations de tramway rapide d'accès pour les piétons. Cela nécessite une trame perméable. L'accès doit permettre et favoriser les déplacements de piétons de tous les âges et toutes les conditions. Un travail devra être fait afin de s'assurer que les traverses et les feux piétons soient à

l'avantage des piétons, donc qu'ils n'aient pas à pas à attendre plusieurs minutes avant de pouvoir traverser une rue.

‣Que des infrastructures pour les cyclistes soient mises en place afin de promouvoir l'intermodalité et agrandir la zone d'influence des stations. De telle sorte une population résidant hors du rayon de « marchabilité » aura accès au nouveau mode de transport moyennant une courte distance à vélo. Pour ce faire il faut s'assurer que des pistes et des bandes cyclables soient raccordées aux réseaux et mènent efficacement à la station dans une logique utilitaire. Une fois à destination, il est primordial qu'il y ait des espaces pour stationner les vélos de façon sécuritaire. Idéalement, il faudrait songer à faire plus qu'un simple support à vélo. Des espaces protégés, des casiers, des douches seront éventuellement nécessaires aux stations les plus importantes.

Conclusion

En n'abordant le volet de la redéfinition de l'espace que par le réaménagement des voies de circulation, sans de considération sans pousser la réflexion plus loin et en ne mettant que très peu d'accent sur la relation entre le tramway et l'espace public, le Plan de mobilité durable prend un parti qui peut rendre plus difficile l'atteinte des objectifs. Beaucoup d'autres exemples dans le monde ont réussi à créer ce dialogue entre transport et aménagement urbain. Ces réussites étrangères d'implantation de tramways ne devraient-elles pas inspirer la ville à prendre cette direction de façon plus affirmée? Si nous ne changeons pas la façon dont nous construisons nos villes, ne risquons-nous pas un échec à l'égard du changement de rapport à la mobilité de la population? Ne risquons-nous pas de passer à côté des objectifs de diminution de la part modale de l'automobile?

Pour atteindre les objectifs du Plan de mobilité durable, l'aménagement urbain doit être revu en fonction du piéton. Selon nous, chaque station doit être vue comme un nœud où converge une grande quantité de gens. De ce fait, le domaine public doit être plus qu'un simple espace relié aux transports. Il doit être partie intégrante des milieux urbains et participer à son dynamisme. Ainsi, aménagement et transport seront réellement arrimés. Nous sommes bien conscients que ce ne sera pas possible que toutes les stations mettent en place la totalité de nos suggestions, mais chacune d'elle devrait quand même répondre aux critères énoncés du mieux possibles.

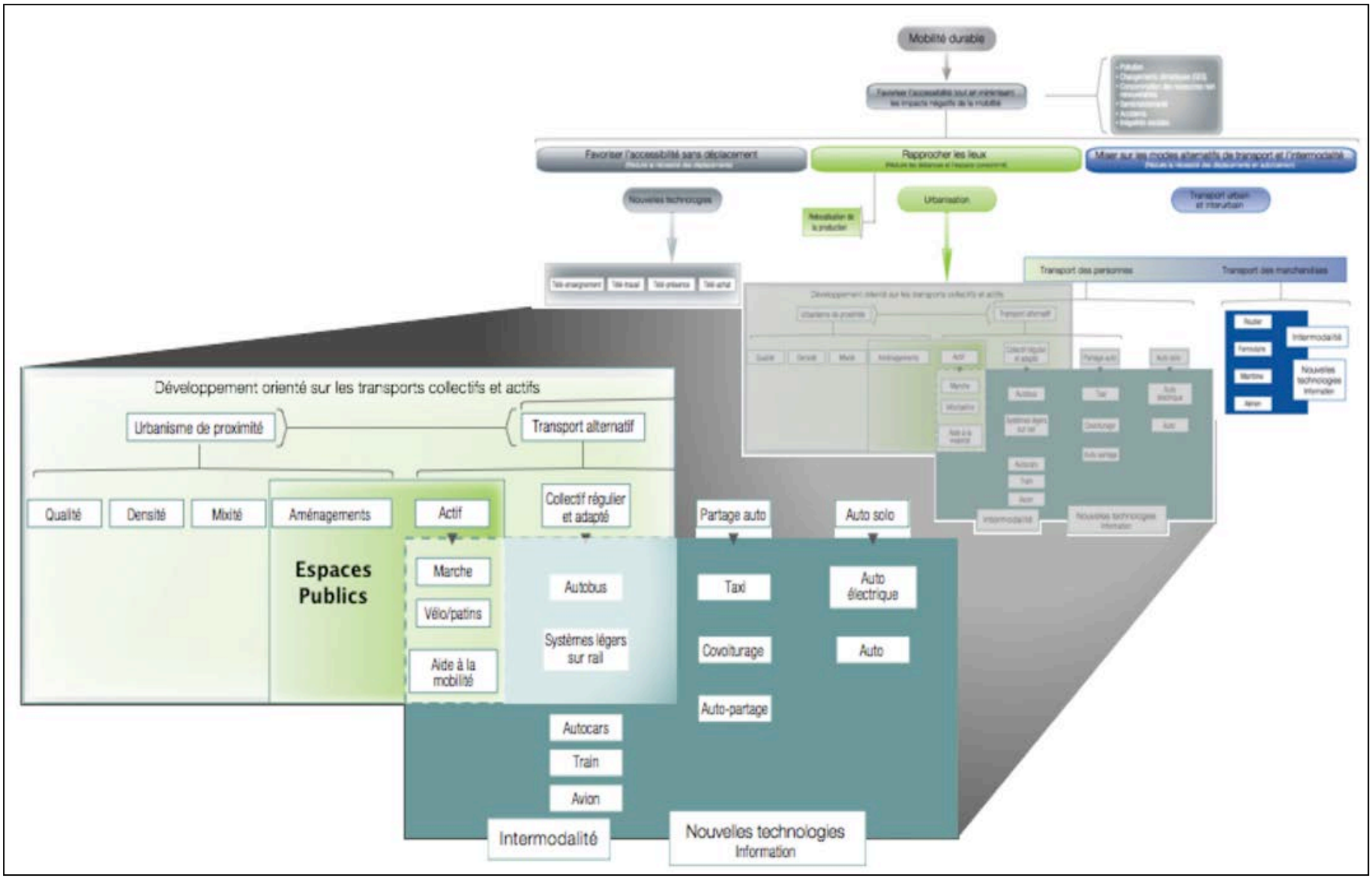


Figure 1 : Représentation schématique modifiée de l'annexe 5 sur l'organisation de la mobilité durable qui accorde une place prédominante au rôle de l'espace public et de la marchabilité des quartiers.

Québec, le 29 septembre 2010

Commentaires suite à l'assemblée du mardi 28 septembre 2010 aux Centre de loisir Montcalm

À qui de droit,

N'ayant pu prendre la parole à cette assemblée, je vous fais part de mes commentaires sur le projet d'aménagement du boulevard René-Lévesque.

Le quartier Montcalm ne se limite pas aux seules rues René-Lévesque et Cartier. On parle ici d'un quartier, donc de plus d'un ou deux pâtés de maison. Et qui dit quartier dit aussi milieu de vie. Ceci constitue donc les prémisses des remarques et commentaires qui suivent. Nos devons penser à mettre au centre des notions *développement durable* et *mobilité durable* la notion de **qualité de vie** plutôt que de faire un débat sur l'unique prémisse « performance et efficacité ».

Tel que relevé par un citoyen lors de l'assemblé, on ne devrait pas aborder le développement de notre quartier à partir d'une notion de transit (autos, vélos, motos, autobus, camions, etc) et d'efficacité du transport en commun mais plutôt comme un milieu de vie pour un grand nombre de résidents (hommes, femmes et **enfants**) et de commerçants qui ont tous à coeur la qualité de vie dans le quartier.

Il faut ici préciser et considérer ce qu'est le boulevard René-Lévesque sur le territoire de Ville de Québec **ce qui n'est fait nulle part dans le plan de mobilité durable**.

1- Ce boulevard est à la haute ville ce que le boulevard Charest est à la basse-ville: l'artère de circulation principale.

2- Il traverse aussi plusieurs quartiers dont celui qui nous intéresse: le quartier Montcalm.

Il ne faut donc pas perdre de vue dans nos réflexions ces deux points importants.

Propositions faites dans le plan de mobilité durable

- Rapidité et fiabilité du transport en commun
- Piste cyclable
- Sens unique (direction est-ouest) et voies réduites pour tout autre type de véhicule

On peut d'ores et déjà se demander si ces trois points trouverait des défendeurs si on les proposait sur le boulevard Charest. Poser la question c'est y répondre sauf en ce qui concerne le transport en commun. Mentionnons ici que le but n'est pas de rejeter à priori les deux autres propositions mais de les situer dans un contexte de projet sur une artère principale.

<u>Rapidité et fiabilité du transport en commun: haut rendement</u>

1- Problèmes entre De Salaberry et De Bourlamaque

Arguments apportés lors de l'assemblée:

- L'étranglement (goulot) sur René-Lévesque cause problème pour le transport en commun
- Plus de 700 autobus passent quotidiennement à cet endroit
- Donc nécessité d'extensionner les heures de voies réservées

Étranglement routier :

Ce qui semble être un problème pour l'efficacité et la rapidité du transport en commun (l'étranglement routier) constitue géographiquement ce qui délimite en grande partie le secteur central du quartier Montcalm sur cette artère. Le représentant du RTC nous a parlé pour cet endroit de vitesse réduite pour les autobus. Eh oui, si cet étranglement permet de réduire la vitesse tant des autos que des autobus et autres véhicules, les concepteurs de ce tronçon routier étaient des **visionnaires**. Ils nous disent encore aujourd'hui: vous entrez dans un quartier où vivent des gens: ralentissez et prenez le temps de nous visiter!!! Ça c'est penser qualité de vie plutôt que de penser vitesse, rapidité et efficacité bref haut rendement sur un tronçon de moins de 1 kilomètre. Est-ce qu'aujourd'hui cette idée prévaut encore...sauf pour le transport en commun? Oui si l'on ne pense qu'à faire <u>transiter</u> le maximum de personne entre 2 points dans une philosophie de haut rendement.

700 autobus quotidiennement et extension des heures de pointes:

Il n'a nullement été précisé quel est le pourcentage de ces 700 autobus qui passe **déjà aux heures de voies réservés** (la majorité..enfin on l'espère) versus le débit en dehors des heures de voies réservés actuellement. Ce débit en dehors des heures actuelles de voies réservées justifie-t-il une voie réservée de 7hres à 18hres? Ou ne pense-t-on encore qu'à faire <u>transiter</u> le maximum de personne entre 2 points?

Le quartier Montcalm n'est pas un endroit de transit et de haut rendement mais un milieu de vie!!! Pensez-y s.v.p. Ce n'est pas un ralentissement sur moins de 1 kilomètre qui mettra en péril l'efficacité du transport en commun.

<u>Piste cyclable</u>

Par définition, une piste cyclable n'est pas une autoroute pour vélo. C'est un endroit où *les adeptes de la bicyclette de tous âges peuvent exercer sécuritairement la pratique du vélo en se déplaçant d'un point A vers un point B soit pour l'exercice d'un loisir ou comme moyen de transport.*

Lors de l'assemblée, tous les intervenants sur ce points ont parlé uniquement de « transport en vélo » entre les 2 points soit l'Université Laval et le Vieux Québec (ceci implicitement et parfois clairement). Est-ce que cette piste cyclable n'a comme vocation qu'une utilité de transport ou pourrait-elle aussi être proposée et conçue comme d'autres pistes: à fonction multiples, 7 jours sur 7?

À noter que personne n'a pensé que des enfants (voire des familles) seraient aussi intéressés par cette voie cyclable. Aucun intervenant n'a abordé ce sujet autrement qu'en parlant de lui-même et de ses besoins de transport.

Nous parlons bien, nous osons l'espérer, d'une voie cyclable pour usagers multiples pas seulement pour des étudiants et des travailleurs désirant transiter entre deux points. Si l'on tient compte des plus jeunes utilisateurs et des familles du quartier, le boulevard René-Levesque serait-il la voie la plus adéquate pour installer une piste cyclable? En rive ou au centre de la voie!!!

L'alternative proposée sur Père Marquette semble un choix plus judicieux qui assurera une meilleure sécurité pour TOUS.

Sens unique (direction est-ouest) et voies réduites pour tout autre type de véhicule

Revenons brièvement sur la qualité de vie d'un quartier et sur l'impact qu'un sens unique aura sur cette dernière pour les résidents de ce quartier.

On nous parle de mobilité et l'on propose dans les faits de la réduire. En effet, quel impact un sens unique direction est-ouest aura-t-il sur la vie des gens du quartier? Ne fait-on pas que solutionner les problèmes des uns pour en créer à d'autres?

Le boulevard René-Lévesque n'est pas seulement une voie de circulation pour les autos. Il sert aussi aux autobus (qui ne seront pas soumis au sens unique), aux ambulances, aux pompiers, aux policiers, aux livreurs et taxis (pour les commerces mais aussi pour les résidents), etc. Quel est l'impact sur les services d'urgences? Les ambulances seront-elles retardées lorsque nécessaires (les minutes et les secondes comptent dans beaucoup de cas)...ainsi que les pompiers...les policiers? Rien n'est mentionné à ce sujet!!! À croire que l'on n'a même pas considéré cela. On nous parle facilement de transport versus la mobilité mais on ignore la réalité de la population qui vit dans le quartier Montcalm. Restreindre la circulation sur René-Levesque c'est aussi restreindre la qualité de vie et la sécurité de toute la population d'un quartier.

Et que dire de l'augmentation du trafic que cela va créer dans les rues autour de René-Lévesque. On revient à la pensée magique: « ben voyons il n'y aura pas de répercussions! ». Comme si en mettant la circulation est-ouest les gens vont se décourager de prendre leur auto pour entrer en ville. Constat: les stationnements sont subventionnés par moultes employeurs (gouvernements et entreprises privées). Ben voyons...vous verrez... ils vont prendre l'autobus! Pensée magique que tout cela. Ils vont tenter de se faufiler par les petites rues et n'en seront que plus impatients d'où augmentation du risque d'accidents et diminution de la qualité de vie des résidents.

C'est la qualité de vie des citoyens du quartier qui va en prendre un coup tant au niveau de leur sécurité (services d'urgences, augmentation du trafic, du risque d'accidents et du stationnement dans les rues avoisinantes, etc) que de l'accès à leur quartier pour eux et pour leurs invités. Bref, on sort du quartier Montcalm par René-Lévesque et on y entre par les petites rues.

Un sens unique devient une réduction de la mobilité des résidents du quartier et des autres citoyens qui viennent ou passent par ce quartier. Et cela deviendra durable.

Les plans de développement du transport en commun dans le Plan de mobilité durable!

Parler de mobilité durable c'est aussi parler de développement durable, et vice versa. Mais ces deux notions qui vont de paire ne sont pas synonyme. En regardant le document de consultation sur le Plan de mobilité durable force est de constater la confusion entre ces deux concepts. À preuve le projet de tramway que l'on y décrit. Il montre entre autre que des quartiers de haute densité ne sont même pas considérés et qu'ils ne vont pas de paire avec le tramway. Donc on ne considère même pas la mobilité durable pour les résidents de ces quartiers. Seul le développement de nouveaux quartiers est considéré.

Aujourd'hui versus demain

Serait-il pensable d'avoir aujourd'hui un discours rationnel et logique en pensant à demain. En effet, le projet d'aujourd'hui sur le boulevard René-Lévesque nous est présenté comme étant entre autre nécessaire pour l'efficacité du transport en commun. On n'y parle que des autobus d'aujourd'hui en donnant comme arguments le grand nombre et les problèmes rencontrés. On nous parle de l'importance du transport en commun sur cette artère, des problèmes rencontrés et de solutions à court terme. Mais on ne nous parle jamais de ceux de demain comme si aujourd'hui nous avions une pensée magique qui réglera les problèmes de demains (affluence, $ du pétrole, frais d'opération, etc.).

En effet, un regard sur les plans de développement proposés au Plan de mobilité durable montre que le tramway ne desservira pas cet important axe routier qu'est René-Lévesque sur lequel on met beaucoup d'emphase aujourd'hui. En tout cas on ne fait aucune projection possible d'alternatives de transport en commun sur cette artère. Comme si l'autobus était la seule voie d'avenir. Ce qui laisse croire plutôt à une réaction à des problèmes plutôt qu'à une action proactive pour le développement futur.

Certes, on nous propose un tramway qui passe par le boulevard Charest en citant le potentiel de développement. Tout cela est bien beau mais la notion développement durable diffère de celle de mobilité durable. À ne pas confondre! La population de Québec aimeraient certainement voir que cette distinction est faite dans ce qui lui est proposé. Oui au développement supporté par du transport en commun mais aussi oui à la mobilité durable pour les secteurs où le nombre de déplacements présents et futurs justifient un tel plan de mobilité.

Conclusion

L'intention ici n'était pas de promouvoir le statuquo mais d'élargir le débat à d'autres considérations que celles proposés dans le documents de consultation sur le Plan de mobilité durable.

Le contenu de ce dernier, bien que louable, limite les interventions en vue d'établir un plan de mobilité durable à des solutions portant sur des problèmes biens ciblés et sur des projets de développement de quartier. Le tout sans tenir compte des quartiers existants et des « réels » besoins de développement visant à assurer la mobilité durable des citoyens actuelles de plusieurs de ces quartiers dont celui de Montcalm.

Bravo pour l'axe Charest (p75), bravo au développement du St-Roch et du centre-ville (p76) et bravo pour tout! Mais que cela ne se fasse pas au détriment de certains autres quartiers de la ville. D'une part, la ville nous parle de stopper l'étalement urbain dans son document de mobilité durable et d'autre part elle permet actuellement le développement de quartiers tel Les Méandres près des Galleries de la Capitale tout en y développant un parcours métrobus dans ce secteur en élargissant à coup de millions $ le boulevard Lebourgneuf sans créer de sens uniques ce qui aurait été moins coûteux..

Alors pourquoi vouloir réduire la mobilité de ses citoyens du centre-ville et du quartier Montcalm.

Je termine en vous précisant que je suis un commerçant du quartier. Je vis 7 jours par semaine avec les gens de ce quartier depuis plus d'une décennie, je partage mon quotidien avec le leur. À certains égards, je suis plus longtemps dans le quartier le jour que plusieurs d'entre eux qui s'absentent pour le travail ou toutes autres raisons. Pour moi un commerçant de ce quartier est autre chose qu'une personne se préoccupant uniquement de business. C'est aussi un résident du quartier qui n'y dort peut-être pas mais qui y vit à longueur de journée. C'est donc le voisin de tous les autres, une personne pour ne pas dire en empruntant un slogan publicitaire qui n'est pas le mien: me voisins retrouvent chez moi même un ami.

Mon intervention est faite essentiellement sur cette approche et dans ce contexte.

Jean-Pierre Bolduc
Boutique de café Aux Mille Grains
1032, avenue Cartier
Québec (Québec)

Cell: 418-455-3256

La ville du transport actif et interactif: Propositions d'aménagement pour le quartier de la Petite Patrie, et considérations sur la gestion de la circulation et la composition urbaine montréalaise

Mémoire produit en guise de contribution citoyenne par Louis Bourque, bachelier en urbanisme, et *présenté dans le cadre des consultations publiques tenues par la Ville de Québec* sur le plan de déplacement durable, en guise de considérations sur la planification des déplacements actifs.

Septembre 2010

Préambule

L'auteur aimerait faire bénéficier les commissaires et le public de sa réflexion sur la pratique et la planification de déplacements non-motorisés en ville. Une part importante des considérations et recommandations contenues dans ce document ont une portée universelle. C'est le cas des parties 2 et 4 de ce document, énonçant quelques principes d'allocation, de localisation de tracés dédiés et de composition urbaine favorable aux déplacements actifs. Ce document fut produit dans le contexte d'une volonté connexe mais non concerté entre mairie et groupes citoyens, d'apaiser la circulation automobile et de promouvoir les déplacements actifs.

Les parties 1.2 et 3 du document forment une analyse et un plan (non-illustré, mes excuses) de déplacements actif, ou leur application *territorialisée*. Malgré sa propriété locale et montréalaise, certaines façon de concevoir les problèmes et d'y porter un jugement pourraient être intéressantes au lectorat de Québec. Pour allègement, l'auteur a tenté de repérer (en gris clair) les éléments plus spécifiques aux quartiers de Montréal. La teneur à l'occasion dialectique du document tient compte de l'évolution perçue et conjointe du parc et de la conduite (des moeurs) automobile, et de la fonction politique de l'appropriation de l'espace urbain. La civilité de l'espace public de la rue, où la démonstration de puissance excessive semble devenir la norme à Montréal (forte croissance de la part des VUS) comme à Québec (présence croissante de voitures modifiées), en est une préoccupation éminente. Cela, parce qu'elle est coeur de la capacité d'user la voie de façon non-motorisée, et promue par cet usage.

L'auteur habite des quartiers centraux de Montréal depuis 12 ans, et a habité les 21 premières années de sa vie à Québec, surtout en banlieue puis au centre-ville. Il détient un baccalauréat en urbanisme et peut être contacté à l'adresse suivante : louibourque@gmail.com

Merci! En espérant vous inspirer.

Contenu

Partie 1 : Éléments saillants du territoire et de sa pratique

1.1 : Introduction : La planification des déplacements cyclables dans la Petite-Patrie : un processus rare, des bénéfices aux limites d'un danger à maîtriser. P.5
1.2 : Conditions de pratique d'attributs saillants de l'espace du quartier
1.2.1: La dangerosité objective de l'environnement des viaducs ferroviaires P.9
1.2.2 : La dangerosité subjective des viaducs ferroviaires P.10
1.2.3 : La dangerosité et l'intérêt accrus des artères commerciales P.12
1.2.4 : La dangerosité et la centralité des axes Est-ouest de l'arrondissement P.13

1.2.5 : La part la plus sûre du parcours : le petit axe Nord-sud P.14
1.3 : Le vélo et les déplacements urbains actifs
1.3.1 : La nature du vélo urbain P.14
1.3.2 : Du déplacement utilitaire au déplacement ludique: *quatre objectifs pour maximiser le potentiel urbain du déplacement cyclable* P.14

Partie 2 : Concepts clés, objectifs et parti d'aménagement

2.1 : Le vélo et les déplacements urbains actifs
2.1.1 : La nature du vélo urbain P.14
2.1.2 : Du déplacement utilitaire au déplacement ludique: quatre objectifs pour maximiser le potentiel urbain du déplacement cyclable P.15
2.2 : Saisie de la grille de rues en fonction de ces objectifs de déplacement P.17
2.3 : Critique sommaire du projet de parcours dédiés P.18
2.4 : Partis fondamentaux d'aménagement : entre deux directions d'une trame : sécuriser ou dédier P.19

Partie 3 : Critiques et propositions d'aménagement, entre ensembles usés du quartier

3.1 : Les déplacements Nord-sud dans et depuis la Petite-Patrie: critique et propositions d'aménagement
3.1.1a : Les déplacements Nord-sud *à l'ouest de la rue Saint-Denis*: réflexion critique P.19
3.1.1b : Pour desservir et relier l'ouest de la Petite-Patrie du nord au sud: propositions d'aménagement P.21
3.1.2a : Les déplacements Nord-sud *à l'est de la Petite-Patrie* : réflexion critique P.23
3.1.2b : Pour desservir et relier l'est de la Petite-Patrie du nord au sud : propositions d'aménagement P.26
3.2 : Les déplacements d'est en ouest dans l'arrondissement RPP depuis la Petite-Patrie: réflexion critique et propositions d'aménagement
3.2a : Les déplacements actifs *d'est en ouest dans l'arrondissement* RPP: réflexion critique P.31
3.2b : Pour desservir l'arrondissement d'est en ouest : propositions d'aménagement P.33
3.3 : Au delà Rosemont-Petite-Patrie et ailleurs
3.3.1 : Au nord de RPP : Du Métropolitain à la voie du CN P.38
3.3.2 : Au sud de RPP et de l'île de Montréal: la priorité aux déplacements Est-ouest P.39

Partie 4: La gestion des circulations, de la contrainte à la proposition culturelle : fonction de la forme et de l'usage de la voie, de la force et de ses représentations sur la cohabitation

4.1 : Introduction: La drave du cycliste, celle d'un danger rapproché P.42
4.2 : La gestion du stationnement
4.2.1 : la gestion du stationnement comme mesure de garde aux proximités P.43
4.2.2 : La gestion du stationnement comme mesure de construction de la visibilité P.45
4.2.3: La dévotion de tracés : une mesure d'exception concurrente au règlement du stationnement P.46

4.3 : La répartition des mesures et la portée de l'aménagement: fonction de l'étendue des blessures et de l'insécurité P.49

4.4 : L'intersection : une mesure de gestion temporelle d'une dangerosité proximale et diffuse P.50
4.5 : L'espace dévolu au cyclisme: un résidu anormal, instable et codé de force, entre usage et règles tacites de la route P.48
4.6 : La route: lieu par excellence de déviance et de recomposition normative P.52
4.7 : L'apaisement actif de la circulation P.58
4.8 : L'apaisement passif de la circulation P.60
4.8.1 : L'apaisement passif de la circulation et l'accès universel: de la borne à la création de sens et d'usages répondant aux motifs de l'usage de l'automobile P.62
4.9 : Conclusion P.66

Références citées P.68
Appendice P.70

Remerciements à Sarah Chênevert-Beaudoin, agente de revitalisation urbaine intégrée pour le district St-Édouard (arrondissement Rosemont-Petite-Patrie) pour son soutien à la production de ce document.

Partie 1 : Éléments saillants du territoire et de sa pratique

Introduction : La planification des déplacements cyclables dans la Petite-Patrie : un processus démocratique rare, des bénéfices aux limites d'un danger à maîtriser.

Le choix des équipements et des systèmes, l'aménagement de la ville et l'acheminement des infrastructures déterminent la forme du territoire, valident le choix d'un véhicule, induisent des usages et proposent des repères; ils allouent également des accès privilégiés, et valorisent usages et territoire singuliers à la mesure de leurs investissements. La forme urbaine étant dotée d'inertie, de contraintes d'usage et d'expression, un puissant facteur de mise en ordre des comportements, accès coutumes et structures sociales en résulte. En ce sens, l'aménagement joue un rôle déterminant sur la vie sociale, sur la capacité de se déplacer et d'accéder; il est également un acte politique éminent, lequel doit être soumis à la population.

La mairie de l'Arrondissement Rosemont-Petite-Patrie prévoit dédier des tracés cyclables et implanter des mesures d'apaisement de la circulation dans l'arrondissement, en portant une attention initiale au quartier de la Petite-Patrie. Puisque le nombre de piétons et de cyclistes blessés par collision automobile est en augmentation depuis 1997 à Montréal (après avoir diminué depuis 1975), ce choix apparaît judicieux. Il l'apparaît particulièrement si l'on considère le fait que l'arrondissement RPP arrive au troisième rang sur 27 quant au nombre de piétons et de cyclistes blessés, et que le quartier apparaît le plus dangereux de l'arrondissement pour ces deux catégories d'usagers (DSP, carto2005: 21,22,113,114). Or, la localisation des tracés dédiés et des dispositifs d'apaisement forme un arbitrage exerçant une grande influence sur la sécurité, l'accessibilité et l'apprentissage des (jeunes) cyclistes. À Montréal, elle s'exerce dans un contexte de ressources rares qu'il faut résolument augmenter. Notamment si l'on considère que la région de Montréal consacrait à l'automobile 21,6 Milliards de dollars en dépenses annuelles étendues (Bergeron, 2003: 51). Comme il s'agit de choisir des parcours rares justifiant l'investissement, leur implantation doit être soigneusement planifié afin de valoriser certains attributs du territoire et de former un réseau le plus cohérent possible pour le plus grand nombre.

Le choix des équipements et des systèmes, l'aménagement de la ville et l'acheminement des infrastructures déterminent la forme du territoire, valident le choix d'un véhicule, induisent des usages et proposent des repères culturels et normatifs. Ils allouent également des accès privilégiés et valorisent usages et territoire singuliers à la mesure de leurs investissements. La forme urbaine étant dotée d'inertie, de contraintes à l'usage et à l'expression publique, un puissant facteur de mise en ordre des comportements, accès coutumes et structures sociales en résulte. En ce sens, l'aménagement joue un rôle déterminant sur la vie sociale, sur la capacité de se déplacer, d'accéder et de s'identifier à une collectivité; il est donc un acte politique éminent, autant qu'un exercice d'imagination qui doit être soumis à la population.

Même la planification territoriale, que l'on assimilera à la technique par sa portée anticipatrice et son échelle étendue demeure ancrée dans l'imagination, l'arbitrage et la traduction culturelle. Pour ces raisons, cette planification profitera de consultations à échelle plus et moins fine et à intervalle dans le temps.

Dans les quartiers montréalais, on comprendra l'importance accordée à la consultation dans la nécessité de rompre avec les pratiques qui consistent à refaire la rue à partir de normes identiques (coûteuses à actualiser à défaut d'expertise centrale). Également dans le manque apparent de cohérence entre programmes municipaux qui consistent à intervenir à grands frais sur la voie pour apaiser, verdir, augmenter le prestige, abaisser la température, gérer le stationnement ou refaire les tuyaux... En autant d'opération distinctes et souvent, à l'échelle d'un arrondissement. Plus généralement, l'importance de la consultation se trouve aussi dans la dérive de l'aménagement par fonctions physiques (circuler, habiter, etc.) et moments d'une vie ou d'une ville, assimilé *techniquement à des fins politiques (Québec fut un manifeste de ce modèle et en est structurée).* Dérive caricaturée par celle du grand habitat normalisé, ou du pavillon sans rapport intime à l'espace public ni médiateurs sociaux, sans intendance ni rapport communautaire aux facteurs de sa reproduction. Espère-t-on à raison que ces affres de l'urbanisme soient conjurés par une démarche aussi compréhensive qu'intersubjective et sensible. Que la consultation continue garantisse ces deux qualités permissives et porteuses de cohérence.

Puisque des projets de tracés semblent être imaginés avec soin par l'arrondissement Rosemont-Petite-Patrie, et en réponse à des demandes populaires, le présent document vise moins à proposer des dispositifs qu'à analyser le territoire en fonction des figures déjà imaginées, des raisons qu'elles portent logiquement, et les rapporter à des principes et à des propositions d'aménagement. Cela, pour en faire ressortir la justesse logique, envisager d'autres options et offrir des considérations recevables pour débat ou utiles au maniement des outils. Ce document s'adresse donc à l'administration (locale, centrale) et à la citoyenneté (la communauté), en vue de l'élaboration d'un plan substantiel d'apaisement de la circulation et de développement du transport actif. Il comporte un biais cyclable et s'intéresse à la pratique du cyclisme à tout âge. En fait, *il porte le biais de l'aménagement urbain en fonction du transport actif et de l'interactivité*. Soit celui de conditions socialement et culturellement qualifiantes de l'économie post-industrielle dans une ville socialement et culturellement riche comme comme l'est Montréal, où les écarts croissants de revenu, la plus grande pauvreté matérielle, le vieillissement de la population et le coût croissant de l'énergie altèrent la validité du pacte automobile. Il s'inscrit à différentes échelles (comme tout exercice d'urbanisme), mais *depuis* le quartier de la Petite-Patrie

Aménager la ville existante s'agit d'intervenir sur un objet doté d'une formidable inertie, à la fois usé, contraignant et signifiant au quotidien; sur un objet portant les termes de sa reproduction. En ce sens, l'aménager s'agit autant de répondre à un besoin de ressources qu'à produire des marqueurs de sens neuf, et à conduire l'arbitrage de l'accessibilité et de la visibilité.

L'aménagement des pistes et autres parcours alternatifs doit donc *répondre à des caractéristiques locales des lieux et aux besoins des gens liés*. Ainsi, en plus de *répondre à une demande de déplacement local*, établir ou rétablir une *cohérence géographique entre plusieurs sous-ensembles urbains* enclavés, et arrondissements. Ces caractéristiques tiennent à la localisation des écoles et des familles, aux itinéraires des enfants et des conducteurs de même qu'aux comportements types et motivations des conducteurs. La démarche doit tenir compte des comportements sociaux, de la perception qu'ont ces usagers à l'égard de leur itinéraire et de leur coexistence. Elle doit donc *comprendre ou transformer la culture parentale et automobiliste* à l'égard des personnes utilisant la voie avec leur corps (Torres, 2009; Lewis, 2009). Il importerait en ce sens de recenser ces comportements, parcours et perception à partir de méthodes répondant aux objectifs des enfants et des parents. À cet égard, Juan Torres, Prof. à l'Institut d'urbanisme offre des références multiples dans un article intitulé: « L'enfant et la ville; aménager pour grandir ensemble ». Les travaux de Chombard de Lauwe, Calmettes, Lynch, Muntanola et Bronfenbrenner pourraient aussi servir de repères méthodiques. Ainsi, les pistes doivent être conçues dans l'optique d'une mobilité active et partagée entre échelles et âges, à moins d'en augmenter grandement le nombre et déterminer spécifiquement la vocation et l'importance (de les hiérarchiser).

Les déplacements des plus jeunes vers les écoles doivent être sécurisés et explicités (aux adultes surtout), autant en guise de protection de l'intégrité personnelle que de soutien à l'acquisition d'une compétence environnementale et sociale. Cela, par des pistes cyclables mais aussi d'autres modalités comme le partage et l'aménagement du trottoir. Les parcours dédiés offrent l'occasion de faire de la ville prise comme extension de l'école, la dernière s'étant souvent définie comme un microcosme de la ville.

Ainsi, généralement mais surtout d'est en ouest (sens où la circulation est intense et problématique, sur des voies à dominances non-résidentielle), la planification des déplacements doit porter attention à l'*intégration des parcours scolaires aux usages de la voie* publique (commerciaux, sociaux, civiques...) en intervenant sur les volumes et vitesses du trafic, le genre de circulation, de pratique de la ville et de disposition à autrui (directement ou par l'usage de l'espace). En cela, la promotion du transport actif se justifie en elle-même, notamment par l'accommodement physique des déplacements actifs en famille, typiquement de proximité. L'*intégration du jeu* (au sens de transformation symbolique du monde) et de ses appuis tangibles au domaine public, de place pour la voix de de même que d'*objets à connotation civile mais affectables* par les plus jeunes peut faire partie d'un éventail de mesures intégratives pour les jeunes, signalétiques pour les adultes.

Dans la Petite-Patrie, la planification des déplacements Nord-sud doit porter une attention particulière à l'*enclavement ferroviaire*, ainsi qu'à l'importance du centre-ville, du Plateau et du Mile-end comme générateurs de déplacements. Les grands axes commerciaux constituent une destination sur toute leur longueur donc un motif important de circulation active, allant de pair à une circulation motorisée importante, de patrons diversifiés sinon complexes entre eux. On devrait donc autant chercher à assurer la *desserte des commerces* et destinations apparentées, autant que de *protéger les cyclistes de la circulation intense et problématique* des voies commerciales. Cela, Notamment par des voies cyclables disposées sur les rues tertiaires immédiatement voisines; sinon par l'apaisement et la simplification de la circulation et du stationnement des environnements commerciaux.

Pratiquement et dans cette optique, les parcours proposés par le projet de piste semblent comporter un souci de cohérence régionale et correspondance à l'usage actuel et réel du territoire, y compris scolaire. Ils semblent cependant propres à canaliser les cyclistes sous les viaducs ferroviaires et du coup, sur les axes artères commerciales lourdes, ou de transit pur comportant les débits et vitesses les plus importants; cela induisant des dangers redoutables. Depuis ou approchant les traverses, il semble également propice à conduire les cyclistes à travers le transit longitudinal confiné par la voie ferrée. Tout cela créant des cohabitations périlleuses évitables, un contexte moins fécond pour l'esprit, moins favorable à la socialisation, et souvent dangereux à moindre utilité.

En effet, on doit supposer que le tracé prévu destine les circulations actives sur les traverses ferroviaires en tranchée de Christophe-Colomb et de Saint-Laurent, vers les pistes Brébeuf et Clark dans le Plateau Mont-Royal (PMR), elles-même problématiques. Sinon qu'il oblige à circuler sur ces grands axes depuis ou à travers la Petite-Patrie. Par comparaison, un ou deux passages à niveau ferroviaires pour piétons, situés sur des petites rues, en y dédiant des tracés continus entre Petite-Patrie et les quartiers du centre pourraient s'avérer être beaucoup plus sûrs, commodes et rassurants. Cela, à l'instar des passages piétons aménagés sur la voie-ferrée du CP depuis la rue Ball (parc Jarry) et sur la voie du CN dans l'axe Lazard-Jasper vers l'école St-Georges, près du coeur civique de VMR. Notons d'ailleurs que Chambord forme un corridor scolaire aussi important et beaucoup plus sûr que Christophe-Colomb, où les écoles gagnent à être abordées par des voies plus sûres de part et d'autre (notamment depuis Boyer). Le cyclisme sur Bellechasse (soit vers et depuis les tranchées sous les voies-ferrées) n'aurait plus la même raison d'être et le maintient du réseau vert (voie du CP) agirait comme distributeur Est-ouest vers les petites voies Nord-sud de façon entièrement sécuritaire (sans voitures). En direction Est-ouest, l'analyse de la structure urbaine et des conditions de circulation laisse voir que la desserte active des coeurs de la vie de quartiers (depuis Beaubien, Saint-Zotique et Masson), de concert au réseau vert déjà existant assurerait une meilleure valorisation et répartition des bénéfices à moindre danger que Bellechasse. Cela, en distinguant l'apaisement du fait de dédier un tracé cyclable.

Des axes à la fois peu carrossés, favorables à l'interactivité et propice à la desserte des écoles et des commerces devraient donc être recherchés pour y implanter ou relayer une piste. La pertinence des tracés actuellement dédiés dans l'arrondissement PMR devrait donc elle aussi être remise en cause.

1.2 : Conditions de pratique d'attributs saillants de l'espace du quartier

1.2.1: La dangerosité objective de l'environnement des viaducs ferroviaires

L'environnement routier des traverses est objectivement est subjectivement très dangereux. Son utilisation par la Ville de Montréal pour y canaliser les circulations cyclables suggère que ce danger soit aussi mal compris que sous-estimé. D'où les détails offerts de sa pratique offerts ci-dessous:

Sous la voie-ferrée, le trottoir et la tranchée routière sont difficilement praticables, et extrêmement dangereuses. D'abord vu *l'étroitesse des trottoirs* enserrés sous le viaduc et sa tranchée; des proximités inquiétantes en sont générées. On le constate sur Christophe-Colomb où des enfants sachant à peine manœuvrer un vélo (peut-on espérer autrement lorsqu'une piste unique relie deux parcs) titubent à quelques décimètres de conducteurs atteignant 70km/h (sans clôture séparatrice). Si l'on pense que le train ne s'arrêterait pas à temps devant un cycliste, force est de constater que les voitures non plus, lancées sous les ponts ferroviaires. La tranchée routière est elle-même un facteur d'accélération automobile qui s'ajoute au caractère uniquement fonctionnel, non-civilisé, aveugle, fluide, voire *fort* du paysage. Pour l'automobiliste, cet environnement forme une «licence complète», une incitation à la démonstration de puissance non-étrangères au statut donné à l'automobile par la voie rapide, qui possède des caractéristiques comparables aux traverses. Ainsi, dans la tranchée serrée, les automobiles frôlent les cyclistes à plus grande vitesse (une vitesse défiant tout temps de freinage préventif). Les propensions à la délinquance routière sont également exacerbées; lorsqu'on s'engage sur la chaussée qui plonge, les grondements automobiles font craindre la mort.

En extension, la *configuration «semi-autoroutière»* de l'abord des traverses *,* c'est-à-dire les accès et sorties latérales sans arrêt ou à faible déviation de *tous* les grands axes Nord-sud, menace les cyclistes s'engageant sur ces grands axes, parfois depuis les trajets d'évitement qui leurs sont propres (notamment depuis la piste cyclable du CP ainsi qu'à travers le stationnement de la Place de la Mode). Cette configuration procure des proximités inusitées en milieu urbain, une intimidation notable de la part des conducteurs ainsi qu'une exacerbation des conduites dangereuses: des dépassements serrés entre véhicules atteignant soudainement de grandes vitesses voulant se positionner. Ces manœuvres sont difficilement prévisibles pour les cyclistes devant franchir les accès rapides, ou devant traverser l'axe en des lieux non-indiqués.

… Car à ce danger s'ajoute *l'intensité des conflits et de l'intimidation prenant place aux intersections en croix (orthogonales) avoisinantes*. Cela, vu *l'importance du transit confiné y accédant, après avoir longé les emprises ferroviaires depuis leur voies.* Transit longitudinal cumulant sur Bernard, Van-Horne, Bellechasse et DesCarrières et Saint-Grégoire). Vu ce trafic (accru plus qu'ailleurs aux heures

de pointe), la traverse licite des axes Nord-sud aux intersection voisinant les viaducs donne lieux à des confrontations beaucoup plus dangereuses (ou intimidantes) que la traverse illicite à un moment d'inoccupation de la voie, à distance appréciable d'une intersection. Souvent, la dangerosité d'une traverse licite provient elle-même d'un positionnement inusité ou illicite du cycliste: la vitesse et l'impatience de la circulation à l'entrée et à la sortie des environnements trans-ferroviaires est telle qu'il est périlleux d'aborder conformément le grand axe Nord-sud avant sa traversée (par exemple en le traversant).

Certaines intersections sont plus sûres que d'autres (par exemple, St-Laurent-St-viateur ou même, Saint-Laurent-Bernard sont beaucoup plus sûres que St-Laurent-Bellechasse ou même, St-Laurent-Beaubien). *Afin d'atteindre ces lieux sûrs, de grandes distances sur les trottoirs sont parfois nécessaires.*

À cette dangerosité s'ajoute celle, extrême et locale de croisements aux intersections au rayon aveugle et serré. C'est le cas de l'intersection de Saint-Laurent-Bellechasse et probablement, de celles croisant Du Parc et Van-Horne, Saint-Joseph et Iberville vu leur configuration similaire.

Le cycliste pratiquant St-Laurent-Bellechasse en devient funambule; lorsque l'autobus emprunte l'intersection, ses roues s'engagent presque sur le trottoir surplombé par l'habitacle du bus. Les voitures (et camions à six essieux) défilent souvent d'aussi près. Le danger est donc imminent, d'autant plus que le conducteur remonte rapidement de sa plongée sous le CP. Conjuguée à l'étroitesse du trottoir sortant de la tranchée et à l'usage intense des traverses par tous les usagers, la circulation entre modes y est ultimement problématique.

Il arrive donc que des piétons mettent les pieds dans la rue pour se faufiler entre eux, ou éviter les cyclistes qui titubent. Si une voiture passait à ce moment, elle aurait peu de chance de l'éviter. Personnellement, ce face-à-face aveugle m'arrive une fois sur 15 environ; et le croisement de piétons ou de cyclistes une fois sur quatre entre le coin et le pont. Vu le nombre d'excès routiers graves sous les traverses, le problème semble donc inextricable : un faible rayon implique un côtoiement très serré entre véhicules, cyclistes et piétons. Augmenter le rayon des courbes, au contraire, rendrait la traverse de Bellechasse encore plus incertaine, et risquée vu l'augmentation de sa longueur et des vitesses motorisées.

1.2.2 : La dangerosité subjective des viaducs ferroviaires

Une personne vulnérable ou désignée vulnérable (une femme) insisterait sans doute beaucoup sur le fait que ces traverses ferroviaires lugubres dérogent en presque tous les points cités comme étant essentiels à la sécurité des femmes, selon les travaux doctorants de Sophie Paquin (maintenant à la DSP). Ces travaux ont produit le Guide d'aménagement Pour un environnement urbain sécuritaire de la Ville de Montréal, un incontournable.

Ainsi, on dira en ce sens que l'environnement entourant ces intersections favorise l'appropriation clandestine et incivile (la première étant celle des conducteurs se défoulant, avant celle les *tagueurs*); qu'il est difficilement lisible et offre une faible lisibilité du milieu depuis la tranchée, parfois le long de corridors incongrus ou fermées (notamment autour de St-Urbain-Beaubien, de Papineau ou de St-Urbain-Bernard). Qu'il est lui-même incivil en offrant aucune chance d'être vue ou entendue, en limitant la possibilité d'obtenir du secours par d'autres partageant le même espace-temps (particulièrement dans le cas des tranchées Papineau-CP et Iberville-St-Joseph). Sinon que peu de parcours alternatifs s'offre à la personne menacée, pouvant être coincée par un assaillant. Parazelli (UQAM) ajouterait que ces tranchées et tunnels transmettent et mobilisent des prégnances (affects spatialisés) d'agression et de victimisation chez les individus. Enfin, peut-on dire que la capacité de leur entretien dépasse les capacités financières de la Ville (L'éboulis d'une issue piétonne jonche CP-Papineau depuis près de deux ans). Est-ce les capacités aménagistes ou financières de la Ville qui firent défaut lorsque l'on eut reconstruit le viaduc Saint-Denis à l'identique, alors qu'on conjurait autrement ces problématiques sous Chabanel?

Tout au contraire, on voit le plein pied de la voie-ferrée être le lieu d'investissements socialement qualifiants et civilisateurs, en plus d'appropriation spontanées. Faits de personnes prenant le soleil, de jardins d'oeuvres d'art ou de tentatives agricoles, d'installation loufoques et savantes, de femmes traversant seules le soir ou le jour, se promenant caméra au cou. De skieurs, de mères traversant la *track* son enfant dans l'traineau, de personnes âgées promenant le chien. Les dernières à ma connaissance sont une installation artistique faite de mots gravés dans quatre bûches aux points cardinaux: «Écoute, regarde ressens, tire-toi une buche»; comme quoi l'endroit offre un repère impressionniste. Puis une personne âgée érudite disant assister aux réunions «de Champ des possibles, un organisme qui prévoit cultiver le bord de la track». Marques de confiance et de bien-être.

Dans ces conditions civilisées, avant que la police du CP ne sévisse l'été dernier, le passage à niveau à travers la clôture trouée permettait de traverser en toute sécurité et quiétude. Sans quitter le domaine de la confiance et de l'entente mutuelle. On y croisait des gens de tout âge, loin de la déviance ou du danger structurel de l'automobile, du pipi, des bouteilles cassées et des tags et du confinement. C'est d'ailleurs ce que l'on voit sur le passage à niveau de la rue Ball où des familles de toute nationalités déambulent en grand nombre, entre le Parc Jarry et la nouvelle piscine St-Roch. Pour dire qu'on surestime, je crois, le danger des voies ferrées, alors qu'on néglige le danger posé par les grands axes routiers, et leur environnement clandestin. Dans mes échanges aux passages informels, il fut rarement question du danger du train. On le voit venir de loin et il ne dévie pas. A-t-on d'ailleurs recensé l'usage des traverses formelles et informelles?

1.2.3 : La dangerosité et l'intérêt accrus des artères commerciales

Le danger objectif des traverses ferroviaire est en bonne partie celui des artères et de leurs accès. La DSP (JASP, 2008) nous renseigne qu'à volume de trafic égal, les intersections des artères sont près de 2,5 fois plus dangereuses que celles des voies résidentielles. Sûrement en raison des volumes, vitesses et nombre de véhicules plus grands, d'une moindre attention des conducteurs et d'attentes supérieures permises par leur largeur et leur statut. Sans doute aussi en raison de leur dominance en fait d'activité commerciale. En ce sens, les artères seraient plus dangereuses à cycler dans leur ensemble. Sans égard au volume de circulation active, la DSP indique que « De 1999 à 2003, sur l'île de Montréal, environ trois quart des piétons (78 %) et des cyclistes (73 %) blessés par un véhicule et ayant eu recours à une ambulance ont été blessés sur une artère ou une collectrice. En moyenne, sur un kilomètre d'artère, il y a deux fois plus de piétons blessés que sur un kilomètre de collectrice » (Avril 2007: 10). La DSP précise toutefois que l'emploi de cette classification fonctionnelle (artère, collectrice...) est inapplicable à Montréal (où les grandes voies sont autant habitées) et témoigne d'abord d'enjeux sociaux: selon la dominance de quels usagers, piétons ou conducteurs, les voies doivent être classifiées.

À débit routier équivalent, cette dangerosité varie toutefois dramatiquement en fonction de l'arrondissement chez les *piétons* (augmentant linéairement selon le débit dans les quartiers centraux populaires mais croissante jusqu'à 20 000, puis décroissante jusqu'à 50 et 60 000 véhicules par jour dans Outremont et Westmount, même si la marche y est aussi fréquente). Probablement vu l'enclavement régional partiel (issu de la montagne) des arrondissements riches, l'apaisement planifié de la circulation (étroitesse des chaussées, largeur de l'espace piéton, chicanes), l'obligation d'être vu en bonne compagnie et sans doute et sans doute, à cause d'une meilleure hiérarchisation de leurs voies : les types étant mieux distincts; la voie de desserte locale étant plus distincte du transit et comprenant maintes ruptures de continuité; les conciergeries (logeant des adultes seuls), les grandes institutions et les parcs siégeant sur les grands axes, qui comportent là moins d'intersections. Tout cela pour dire l'importance de la structure urbaine en matière de sûreté, dont la transformation demande une cohérence planifiée à long terme.

Montréal repose essentiellement sur une trame orthogonale pleinement ouverte ponctuée d'artères comportant de grands logements, habitées par d'abord par les plus pauvres. Donc par des *familles* moins motorisées. Et cela pose des enjeux fonctionnels et sociaux importants qui ne peuvent être résolus par de simples décélérateurs mécaniques (dos d'âne, etc.)

Parallèlement, une revue de littérature du CERTU (2004: 14) atteste de la dangerosité la plus grande des voies commerciales en milieu urbain. Elles sont le fait de déplacements courts et pressés, de stationnement incessant, de conducteurs et de portières distraits, de grands différentiels de

vitesse motorisées donc de dépassements par la droite, et de multiples virages sur des rues connexes (recherche de stationnement). Elles génèrent en parallèle beaucoup de déplacements piétons et cyclistes, de déplacements de proximité.

La fréquentation des rues commerciales est également nécessaire, et pratiquée en plusieurs temps (vacance, travail) par plusieurs catégories sociales. Elle est commode pour les adultes qui les utilisent; pour les enfants, cette fréquentation est une occasion de mimétisme, d'exploration et d'expression sociale, de délinquance contrôlée ou d'apprivoisement de l'espace public (politique). Dans le transfert de compétences sociales de l'espace intime (le domicile et sa rue) à l'espace public, la rue commerciale peut jouer un rôle important sinon essentiel. Ce n'est pas réifier les rues commerciales (d'autres voies, mariant notamment les processus industriels aux lieux de délibération, d'imagination et de transcendance seraient très fécondes) que d'en permettre aussi l'emploi par les jeunes en extension de l'espace du domicile (sinon avec les parents depuis l'école).

1.2.4 : La dangerosité et la centralité des axes Est-ouest de l'arrondissement (dans une large mesure, des arrondissements centraux de Québec)

Par leur faible nombre, leur continuité et leur vocation commerciale extensive, ces axes «donnent accès à tout», pour ainsi dire. Ils se partagent les principaux commerces de proximité ainsi qu'une partie des pôles institutionnels et des écoles du quartier. La grille des rue est faite de sorte que les axes Est-ouest relaient les destinations d'axes Nord-sud non-consécutifs, davantage que l'inverse. Tandis que la continuité leur donne une vocation de transit sous-régional. Ces axes assemblent donc un nombre importants de déplacements de motifs et d'échelle divers. La circulation y est donc plus problématique que du nord au sud et leur congestion partielle reflète la plus grande intensité de leur usage entre points multiples. Cette circulation devient complexe lorsque ces axes concentrent des commerces, ou assurent les débordements de la rue Saint-Hubert. Les camions y sont nombreux, créant une grande variabilité de conditions routières. La livraison y est fréquente et demande une négociation serrée. Aux confins du territoire, la circulation y devient plus intense et brusque vu la perte de perméabilité de la trame (enclavement ferroviaire).

Lorsque s'ajoute leur étroitesse et le grand nombre d'intersections traversées par leur parcours, ces axes deviennent périlleux. L'espace laissé aux vélo y est à peine plus large qu'une portière ouverte (inexistant en présence d'un lourd camion). C'est le cas des rues Bellechasse, Beaubien, Saint-Zotique et dans une moindre mesure, Bélanger. En raison de leur congestion partielle et de leur étroitesse, le dépassement véhiculaire du cycliste qui nécessiterait normalement l'empiètement dans la voie opposée est devenu périlleux; les conditions de pratique fortement variables (tout comme la largeur des véhicules personnels contemporains) y sont aussi difficiles à interpréter qu'à négocier. L'insécurité en est accrue dramatiquement. Aux abords de la rue Saint-Hubert, la négociation d'une circulation complexe et dense y devient oppressante. La qualité de l'air est également médiocre.

Ce cadre descriptif atteste en fait de la faible différentiation ou *hiérarchisation* des axes Est-ouest secondaires du quartier. Cette hiérarchisation s'exprime par leur relative équivalence en terme de continuité et de largeur, de taille, de densité, compacité de leur bâtiments ou de leur usage possible, autant qu'en terme de rapport aux voies perpendiculaires (longueur des segments interrompus, mode et forme des raccordements), et de gestion de la circulation (exception faite de Bellechasse sans feux secondaires). Notons d'ailleurs que ces conditions sont semblables à celles des axes primaires, exception faite des largeurs et des feux. Il en résulte des condition de circulation similaires, une dangerosité semblable à l'exception de Bellechasse, employée différemment. La cartographie des incidents routiers de la DSP confirme cette équivalence relative des dangerosités, légèrement supérieure sur Bellechasse.

1.2.5 : La part la plus sûre du parcours : le petit axe Nord-sud.

Inversement, l'arrondissement comporte un grand nombre d'axes Nord-sud bien différenciés en largeur, continuité, vocation et ainsi de suite. Les attentes des conducteurs en matière de circulation et les propriétés de l'axe sont mieux adaptées. La circulation y est donc généralement plus simple, mais beaucoup plus rapide sur les axes continus (artères et voies secondaires traversant le CP). Toutefois, un grand nombre de ces voies sont *potentiellement* très sûres pour les déplacements actifs. Les vitesses excessives et les conditions de dépassement ambiguës que l'on constate (souvent hors des artères) posent un problème *important* mais circonscrit et facilement remédiable (en intervenant sur les largeurs intermédiaires notamment).

Cette *différentiation* se couple d'une certaine *alternance* entre grands et petits axes, notamment dans la partie centrale de la ville, soit entre Saint-Laurent et Christophe-Colomb. Ces deux caractéristiques de la chaine d'axes Nord-sud offrent donc plusieurs choix de parcours au cycliste; elles offrent, à intervalle réguliers, l'occasion de produire des conditions de déplacement sûres du nord au sud. Pour le cycliste, le problème réside dans le fait de pouvoir accéder à ces axes en cours de déplacement. En franchissant d'autres axes parallèles à forte circulation mais surtout, en parcourant les axes Est-ouest plus dangereux sur des distances variables.

Partie 2 : Concepts clés, objectifs et parti d'aménagement

2.1 : Le vélo et les déplacements urbains actifs

2.1.1 : La nature du vélo urbain

Le cyclisme étend la fonction du déplacement urbain depuis le transit jusqu'à l'accès immédiat à tout ce qui occupe et cadre le domaine public. Il allie à juste titre les valeurs utilitaires et touristiques du déplacement. Au coeur de cette amplitude fonctionnelle se trouve la possibilité de vitesses comparables à celle de l'auto urbaine et l'occupation souple, transactionnelle, impressionniste et expressionniste du domaine public (contrairement à l'automobile qui occupe la rue de façon inerte sur 95% de sa durée de vie). Cette faible inertie, de même que la haute efficience énergétique du vélo offre

des possibilités formidables d'enrichissement de l'usage, de l'ambiance et de la teneur culturelle du domaine public (parle-t-on de développement social et humain et d'économie urbaine). Le vélo est d'ailleurs le diminutif de « vélocipède » signifiant « piéton rapide ». Faut-il ainsi rappeler que le cyclisme offre un usage médian, oscillant entre la circulation sur le domaine public, et l'occupation de celui-ci, comme posture citoyenne de base. En ce sens, le vélo est un véhicule hautement porteur d'urbanité et d'accessibilité, laquelle suppose un passage rapide entre fonctions de circulation et d'occupation de la voie. Pour des raisons assimilées, le vélo est un véhicule hautement porteur d'accessibilité dans un environnement construit à son échelle.

La réalisation du droit et des possibilités du déplacement cyclable nécessite un environnement qui soit peu menaçant, commode et à portée de sens (aux deux acceptions du terme). Un environnement urbain offrant une complémentarité d'usages dans un cadre relativement continu, et socialement référencé. Constituant ainsi le domaine de l'obligation citoyenne, garant du civisme et de la sûreté. À fine échelle cet environnement est celui de la famille, d'où l'enfant accède à la citoyenneté, et se déplace pour construire sa compréhension d'un monde que l'on veut cohérente et socialisante. Tandis le cycliste adulte atteint les mêmes positions que l'automobiliste, sans nuire. Pour cette raison, l'environnement doit être sûr et porter un message intégré dans l'environnement lui-même (bien au delà de la signalétique). Et de cette manière, le conducteur doit voir que son espace est intrinsèquement référencé, savoir qu'il est informellement surveillé.

2.1.2 : Du déplacement utilitaire au déplacement ludique: **quatre objectifs pour maximiser le potentiel urbain du déplacement cyclable**

En ce sens, la conception et l'implantation de modalités dédiées au cyclisme doivent viser plusieurs objectifs (résumés au nombre de quatre).

D'abord *desservir les axes soutenant des destinations partagées entre plusieurs groupes d'usagers.* C'est-à-dire soutenir les déplacements utiles et en combiner les motifs, notamment de proximité, typiquement actifs). En pratique, la rareté encore relative des pistes y canalise un *déplacement de transit* et se heurte au caractère éminemment actif et diffus des *déplacement de proximité*. À moins de multiplier et de hiérarchiser les axes dédiés, il importe d'adjoindre le mieux possible ces deux types de déplacements. Ce qui implique une certaine correspondance entre échelles et motifs de déplacement (axes régionaux donnant sur axes locaux), et la construction d'un système de tracés dédiés près des axes achalandés de vocation particulière. Ou encore l'apaisement de ceux-ci; leur vocation, leur place dans la hiérarchie pouvant être modifiées, ou bien guider le type de modalité cyclable choisie (piste, chaussée ou trottoirs partagés, etc).

La modalité cyclable doit ensuite viser à *garder les cyclistes du danger systémique issu de l'auto stationnée ou mobile, de l'entrave au mouvement d'ajustement* (de dégagement des voitures, d'exploration visuelle et d'équilibre), des émissions polluantes et de l'incivilité automobile. Une

attention doit être portée à la production des proximités et aux conditions de dépassement : le cycliste doit pouvoir s'éloigner des portières (1,5m) tout en étant dépassé à distance (1,5m), ou bénéficier de conditions qui découragent le dépassement. Hors piste, la mise au centre de l'espace cyclable, et la stabilisation de sa géométrie rendront les proximité moins dangereuses.

Cet axe doit de plus transformer la lecture et les conditions de reproduction de la ville : il doit être localisé, et *disposer de valeurs et de symboles lui permettant d'être culturellement investi; de donner droit de cité au cyclisme et de fournir des références assimilables au territoire coutumier,* celui des échanges librement consentis mais normés à l'usage, et par connotation de la voie publique. On évitera ainsi l'appropriation clandestine des lieux, sans toutefois décourager l'exploration et la réinterprétation; on pourra parfois exercer un effet structurant sur l'investissement. Le réseau vert du CP, le parc des Îles-de-la-Visitation, la piétonisation spontanée de rues et les festivals urbains offrent de très bons exemples à la limite de cette faculté productrice de sens neuf dans du lieu, en extension du domaine de l'obligation citoyenne. Ces instants-lieux sont invitant et féconds. On pourra préconiser des axes reliant des destinations civiques (institutions, grands parcs) à travers des secteurs à revitaliser. On pourra miser sur la densité culturelle d'axes secondaires, adjacents aux voies à grandes circulation.

Assez similairement, la modalité cyclable doit enfin *produire des interactions humainement et socialement qualifiantes et sûres pour plusieurs catégories d'usagers, notamment pour les cyclistes*. Ce qui implique un niveau d'intendance, le côtoiement des piétons, d'une diversité d'activités urbaines (culturelles, politiques) et de porteurs d'intérêt, des processus industriels et de la nature. *Cette interaction demande une disponibilité affective, sensorielle et mentale survenant typiquement hors du territoire bruyant et menaçant de l'automobile*. Cette interaction qualifiante comprend également le développement de compétences environnementales (usage des lieux par ses fonctions et repères essentiel) et la restitution mentale d'une cohérence des lieux usés. Cette compétence peut s'étendre à des fins ontologiques, situant clairement l'enfant dans un tout en apparence fragmenté (fréquent à Montréal) depuis ses limites et repères clés. Par extension, cela peut engager la production d'environnement éducatifs et stimulants pouvant faire de la ville l'extension de l'école (ou une référence légitime, stimulante ou alternative à sa fréquentation *au pays du décrochage scolaire*). Ainsi, en réponse à la propriété interactive du transport actif, non seulement l'activité physique mais l'activité cognitive et affective doit être soutenue par les modalités cyclables et l'environnement actif. Le déplacement actif est alors *interactif*.

L'atteinte de ces objectifs peut s'appuyer sur l'utilité de grande voies, la production de conditions physiquement protectrices (surtout des voitures), le réemploi des éléments structurants du territoire, l'intégration d'art public aux structures et au cadre, la perméabilité des bâtiments (industriels notamment) et la construction d'un statut élevé au parcours cyclables. Ainsi les tracés doivent, s'ils emploient des interstices marginalisés de la ville, relier des foyers de vie civique ou donner sur des

quartiers. Cette atteinte peut être aussi favorisée par la visibilité des tracés sur des voies de statut important, mais peu carrossées (par exemple, les rues Laurier, Prince-Arthur, allée L'Esplanade, Cherrier).

2.2 : Saisie de la grille de rues en fonction de ces objectifs de déplacement

Afin d'être commode et utile (et de *contrer l'obligation de mobilité*), le parcours dédié doit convenir à l'approvisionnement et aux déplacements de proximité, souvent au terme ou a l'origine de parcours régionaux (du travail à la garderie et à l'épicerie). En conséquence, la création d'un système cyclable doit servir à unir ou désenclaver certains fragments, ou morceaux de constitution de la ville, *et desservir le centre des quartiers (rues commerciales, foyer de vie collective).* Ces fragments étant, dans la Petite Patrie, définis par des groupes de grandes voies plus ou moins franchissables et la voie du CP. Ces limites ferroviaires peuvent être parcourues pour restituer un lien mental entre quartiers revus, pour faciliter les déplacements régionaux et pour soutirer le franchissement dangereux des grands axes. Ces grands axes étant parfois le foyer de la vie commerciale et collective de quartiers, on voudra tantôt y apaiser la circulation, tantôt les desservir alternativement. Une attention peut donc être portée au maillage entre le réseau du CP et des pistes au centre des quartiers de l'arrondissement.

Peut-on alors concevoir quatre fragments compris entre la voie du CP à l'ouest, le doublet des rue Clark et du boul. Saint-Laurent, la chaine médiane des artères et axes compris entre Drolet et De la Roche, l'antenne du pont Jacques-Cartier et la rue Iberville à l'est. Ces limites définiraient quatre fragments, un cinquième en y incluant la chaine des artères en question, particulièrement accidentogène. Au sud, ces fragments partagent la frontière de la voie du CP. Puisque le CP compose les quartier autant qu'il enjambe les voies difficilement praticables, son emploi au système cyclable est d'une valeur déterminante.

La pertinence de cette classification fragmentaire tient à la faible différenciation et à la dangerosité des axes Est-ouest (secondaires) de tout l'arrondissement (à la difficulté relative des déplacements Est-ouest) et à l'importance des déplacements visant les arrondissements du centre au sud de l'île; elle tient aussi à la fonction différenciée des axes primaires Nord-sud qui traversent l'arrondissement. Avec pour conséquence qu'il importe à la fois fois de limiter la nécessité de parcourir les axes Est-ouest pour atteindre une voie sûre ou dédiée vers le Centre, d'apaiser dramatiquement la circulation des axes Est-ouest et de traiter judicieusement les axes institutionnels et commerciaux... S'il s'agissait de valoriser un axe commercial Est-ouest comme Beaubien ou de protéger du danger de Saint-Laurent, par exemple. Cette classification guide la réflexion et l'organisation des propositions ici présentées. Les corridors de la haute et de la basse-ville de Québec répondent à des logiques différentes. Bien que structure urbaine soit semblable (statut et capacités dominante d'un faible nombre d'axes Est-Ouest offrant une plus grande continuité entre quartiers, perpendiculairement à un plus grand nombre d'axes nord-sud, à dominance résidentielle, plus fins et plus diversifiés entre

eux), les déplacements vers le centre s'effectuent via les axes Est-Ouest (Charest, René-Levesque, Laurier, etc) contrairement à ce qui vaut à Rosemont. Cela, bien que comme à Montréal-centre, des limites fortes (fleuve, falaise, rivière St-Charles, autoroutes urbaines) interrompent les déplacements nord-sud. En conséquence, une attention prépondérante doit être accordée au choix d'axes Est-Ouest, et la leur sécurisation. Et comme à Montréal-centre, on devrait miser sur la traverse des limites fortes d'une façon qui soit la moins concentrée, ou élevée possible (en demeurant au niveau, en offrant des alternatives aux passages obligés socialement dangereux, en multipliant les commodités, en demeurant dans le domaine de l'obligation civique).

2.3 : Critique sommaire du projet de parcours dédiés

En fonction des objectifs et des conditions ainsi décrits, il est très probable que des pistes assurant un parcours continu, enjambant la voie ferrée par des passages à niveau depuis des rues à faible circulation, adjacentes aux axes institutionnels et commerciaux forment un modèle optimal pour les déplacements Nord-sud. Celui-ci semble à la fois sûr, commode et favorable au développement de compétences environnementales et sociales chez les jeunes, à l'extension sans rupture de leur territoire de développement. Une piste sur Saint-Dominique permet-elle d'atteindre ces objectifs? Probablement si un passage à niveau cyclable et piétonnier est aménagé par Saint-Dominique sur l'emprise du CP, surtout si le PMR adopte Saint-Dominique pour y placer une piste cyclable jusqu'au centre-ville... Probablement pas si l'axe cyclable Clark-Saint-Urbain est appelé à demeurer un axe cyclable Nord-sud prépondérant, via la tranchée Saint-Laurent. Puisque la piste Clark impose la traversée de Saint-Laurent ou de Saint-Urbain en plus d'être rompue où les sens uniques s'opposent. L'atteinte de tels objectifs est-il possible par le moyen d'une piste sur Christophe-Colomb? Assurément pas : on trouve sur d'autres axes avoisinants, notamment Chambord et Lanaudière, autant d'écoles, moins de dangers (vitesses, virages) et davantage de potentiel interactif que sur Christophe-Colomb.

Perpendiculairement, d'est en ouest, une piste sur la rue Bellechasse semble moins favorable à l'atteinte de ces objectifs que d'autres tracés dédié, notamment sur les axes centraux de la vie de quartier. D'abord puisque l'axe n'offre ni destination de proximité ni achalandage (donc peu d'interactions qualifiantes et rassurantes, peu d'activités et peu d'incitatifs au ralentissement automobile). Ensuite car sa dangerosité est sensiblement équivalente (et supérieure) à celle des autres rues secondaires de même direction (potentiellement vu leur similitude typologique, et compte tenu de sa position confinée où elle se gorge de circulation vers et depuis les traverses). Peut-on également soutenir que le transit cyclable présent sur Bellechasse entre Saint-Laurent et Christophe-Colomb tienne essentiellement à l'utilisation des tranchées sous le CP et à la forme des accès routiers proximaux. Donc à une situation contournable, néfaste en elle-même.

Il apparaît également que la démarche de l'arrondissement consiste d'abord à ralentir la circulation automobile autour de lieux singuliers (écoles, parcs), principalement par la signalisation. Cela, au lieu de modifier l'ensemble des conditions de déplacements, et davantage que de construire des parcours pénétrant au coeur du territoire

2.4 : Partis fondamentaux d'aménagement : entre deux directions d'une trame : sécuriser ou dédier

Le projet de piste actuellement discuté comprend deux tracés de direction Nord-sud en lien au réseau cyclable régional existant et une piste neuve en direction Est-ouest, à l'intérieur de l'arrondissement. On semble donc vouloir donner la priorité au désenclavement Nord-sud et aux déplacements depuis le quartier, c'est-à-dire reliant le quartier Petite-Patrie aux autres (notamment du centre)... En plus de vouloir apaiser un axe Nord-sud (Saint-Dominique).

L'ordre donné à la discussion suivante respecte ces priorités apparentes, tout en proposant une lecture du rapport entre le sens l'axe et la destination: *tous les déplacements, intérieurs comme extérieurs au quartier (dominants vers le centre) mobilisent intensément le petit nombre d'axe Est-ouest c'est-à-dire un cinquième d'entre eux*, sauf exception. Les déplacements intérieurs au quartier (les déplacements de proximités, depuis l'école au domicile en passant par l'épicerie) mobilisent davantage, sinon principalement ces axes Est-ouest, à dominance commerciale où se trouvent aussi des écoles. *Alors que tout déplacement mobilise en principe un ou deux axes Nord-sud sur la trentaine que compte le quartier*, depuis ou vers le domicile.

Devrions-nous donc accorder plus de ressources aux axes Est-ouest, et les *sécuriser* en priorité; cela, tout en *dédiant* davantage de tracés du nord au sud *selon le contexte* et par des mesures économiques. D'autant que les axes Nord-sud sont bien hiérarchisés, et plus sécuritaires dans l'ensemble que les voies Est-ouest dont on limitera la fréquentation obligée. Cela, tout en sécurisant leurs lieux les plus problématiques (notamment à l'approche des environnements ferroviaires qui mérite un investissement).

Partie 3 : Critiques et propositions d'aménagement, entre fragments et ensembles usés

3.1 : Les déplacements actifs Nord-sud dans et depuis la Petite-Patrie: critique et propositions d'aménagement

3.1.1a : Les déplacements Nord-sud *à l'ouest de la rue Saint-Denis*: réflexion critique

L'implantation d'une piste sur la rue Saint-Dominique pourrait être justifiée par la présence de l'école Saint-Jean De la Croix et la nécessité d'y limiter les vitesses automobiles. Vu, toutefois la présence d'écoles sur d'autres rues passantes comme Saint-Vallier et Henri-Julien, les vitesses sur

cette quasi-ruelle connexe à Des Carrières, la similitude (typologie, genre de circulation) de Saint-Dominique et de Drolet, de même que la position extrême (non-centroïde) de Saint-Dominique dans le «sous-quartier» compris entre St-Laurent de St-Denis, *l'intérêt de Saint-Dominique se définit en grande partie de façon régionale*. C'est-à-dire en relation aux axes régionaux comme le Boul. Saint-Laurent ainsi que la piste cyclable de la rue Clark.

En ajout aux conditions d'abord des grands axes Nord-sud déjà exposées, il convient d'observer que les tracés actuels de Clark et de L'esplanade sont insatisfaisants du point de vue sécuritaire et fonctionnels : La gestion pratiquée des circulations par opposition sens uniques entre tronçons d'une même voie implique d'interrompre leurs pistes et de dévier les cyclistes vers de grands axes périlleux par le biais de bandes. Et dans une moindre mesure, puisqu'ils confondent circulations utiles et ludiques. Par exemple, la circulation cyclable sur Clark vers le sud est rabattue sur Saint-Urbain après un détour au Parc Jeanne-Mance via Villeneuve et l'Esplanade. Sur Saint-Urbain, la proximité des vitesses automobiles et le conflit avec le bus posent des problèmes importants. Tandis que vers le nord, une bande rue Villeneuve rabat les cyclistes empruntant De l'Esplanade sur l'avenue Du Parc, au lieu d'assurer le contre-sens jusqu'à St-Joseph d'où il serait possible d'employer Jeanne-Mance appaisée, toujours vers le nord.

Dans ces deux parcours, la continuité fait défaut tandis qu'on impose de partager la chaussée de grandes voies ou de les traverser. En effet, venant de l'est ou de l'ouest, emprunter la piste Clark suppose de traverser soit Saint-Laurent, soit Saint-Urbain. Les fonctions sécuritaire et commode de la piste en sont entravées et la piste sur la rue Clark en est sous-utilisée: un nombre important de cyclistes empruntent Saint-Laurent dès la basse-ville ou Prince-Arthur, de même que la piste en site propre (en site parc) de l'avenue Du Parc pour ensuite employer les rues du Mile-End (puis, pour le reste, Saint-Viateur et Bernard vers le viaduc Saint-Laurent-CP). Cela, vu la fonction commerciale de Saint-Laurent depuis le centre et la dangerosité du couple St-Laurent-St-Urbain. Vu aussi, l'aise des rues du Mile-End (assez larges pour être dépassé sans danger), comparativement aux rues secondaires du fragment bordé de Saint-Laurent et de Saint-Denis.

Face aux besoins et potentiels de sécurité, de commodité et d'interactivité du cyclisme, le système du PMR prend donc le pari de l'agrément paysager et du partage des grandes circulations automobiles. Ce faisant, il néglige l'offre commerciale, culturelle et sociale des grands axes et surtout, le danger qu'ils représentent. Il en ressort des bénéfices mitigés et ponctuellement distribués en des fragments mal arrimés d'un point de vue cyclable. Cela, malgré le fait que les propriétés morphologiques du Mile-End conviennent à sa plus grande offre de modalités cyclables.

3.1.1b : Pour desservir et relier l'ouest de la Petite-Patrie du nord au sud: propositions d'aménagement

En accord au rôle structurant, provisionnel et limitant des grands axes, à leur danger, aux contours des fragments qu'ils découpent et du différentiel de valeur qui en résulte, *deux parcours continus et complémentaires pourraient être envisagés* : d'abord la rue Saint-Dominique, assurant le relais au centre depuis le quartier Villeray. Puis un autre reliant l'arrondissement RPP au centre depuis les quartiers Parc-Extension et Ahuntsic par l'antenne formée de la rue Jeanne-Mance et de la voie du CP. Ce dernier axe serait doté d'une capacité supérieure, d'une vocation régionale dominante et accrocherait l'arrondissement RPP à l'autre axe central de la ville.

En premier lieu, intimement liée au boul. Saint-Laurent, la piste Clark préfigure une desserte alternative d'un axe aux fonctions commerciales étendues et dont la vitalité doit faire emblème. Une piste sur Saint-Dominique (rue résidentielle attenante au boul. Saint-Laurent) augmenterait ces valeurs d'usage et d'interactivité lorsqu'elle assure un accès immédiat à l'arrière des commerces du boulevard Saint-Laurent : dans l'arrondissement PMR, l'axe offrirait un accès bi-mode aux commerçants et aux usagers. Le caractère souvent traversant du bâti s'en trouverait valorisé (en accord à son rôle de ruelle solide). Surtout, peut on envisager qu'à l'instar de la ruelle Savoie, les commerçants aménageraient accès et séjour de proximité. Une cohabitation agréable, entre résidences d'un côté et accès piéton au commerce de l'autre pourrait être ainsi créée. Elle rappellerait celle de Prince-Arthur, de Duluth ou les rues du Petit-Champlain à Québec. Quant au nombre de cyclistes d'expérience fort variable empruntant le boul. Saint-Laurent, la commodité d'une piste sur Saint-Dominique en sauverait assurément des vies.

Plus techniquement parlant , entre les rues Laurier et Prince-Arthur, l'étroitesse de la rue Saint-Dominique imposerait un aménagement spatiotemporel inusité mais connu au PMR. (Saint-dominique étant en pente ascendante vers le nord) Deux options se présentent d'emblée: une pariant sur la sûreté conférée par une vitesse cyclable suffisante (ménageant l'envie de dépasser des conducteurs, et augmentant leur temps d'ajustement). L'autre, pariant sur la sûreté des croisements. Dans la première, une bande réservée ascendante, de sens contre-sens nord (utilisée par les cyclistes surtout le soir, après les livraisons) prendrait la place du stationnement côté Ouest. Le centre de la chaussée descendante serait partagé par cyclistes et conducteurs, en direction sud. Puisqu'une faible pente favorise davantage les vitesses cyclistes que motorisées, les cyclistes gagneraient en vitesse relative. Le sens de la circulation automobile en serait donc modifié; le stationnement serait maintenu côté Est, où s'y trouve de nombreux, privés. Cette figure impose le croisement des vélos et des voitures du côté opposé au conducteur. La bande ascendante devrait donc être surélevée par rapport à la chaussée partagée (à l'instar du trottoir-débarcadaire aménagé sur la ruelle Savoie). Cette option me semble préférable.

L'autre option serait inverse, tout en maintenant le stationnement côté Est. La bande côté Ouest serait descendante (donc rapide, posant plus de risque aux piétons sortant des bâtiments), et la voie partagée ascendante (supposant un problème de cohabitation et de tolérance). Dans l'une et l'autre des options, la proximité des grands axes justifierait de multiplier les dos d'âne... Où les créneaux de dégagement cyclables seraient prévus non aux extrémités, mais au centre d'un axe à section convexe (assurant les distances entre mobiles et stationnés, éloignant de l'écoulement latéral des lixiviats). La desserte adéquate du fragment compris entre Saint-Laurent et Saint-Denis demande donc un réaménagement de l'espace public favorable à la sécurité et à l'interaction. La commodité des trajets cyclables en serait accrue, depuis RPP comme dans PMR.

En deuxième lieu, l'idée de l'antenne CP-Jeanne-Mance s'inscrit dans l'optique d'une desserte régionale à plus grand déploiement, et nécessaire. En s'appuyant sur la continuité du CP de part et d'autre du Métropolitain, des grands boulevards et du CN, sur son rôle historique de desserte (gares Parc et Mile-End) et sur son alignement le plus immédiat avec le centre-ville et l'avenue Du Parc... Par le biais d'une rue connexe, se prêtant à l'aménagement d'une large piste. L'opération procurerait une valeur inestimable de sécurité, de rapidité et d'accroissement des compétences territoriales. Elle permettrait de reconstruire la cohérence de la cartographie mentale des voyageurs actifs en unifiant un territoire rendu lisible, perçu en diagonale et en élévation depuis une limite constitutive. Tout en permettant d'en enjamber d'autres, périlleuses : la traverse sûre qu'elle offre en surplombant le Métrpolitain est une valeur inestimable à diffuser tout au long du CP. La rapidité du parcours ainsi offert serait prometteuse pour le transport actif, notamment pour les navetteurs de la banlieue (souvent peu aguerris au cyclisme urbain); le trajet pourrait d'ailleurs être fait en tandem vélo-train ou vélo-voiture (depuis un stationnement incitatif à Laval et à Montréal près de la jonction des autoroutes 15 et 40).

La revitalisation des secteurs Marconi-Alexandra et Chabanel, l'enclavement du quartier Parc-Extension et le développement de l'Université de Montréal militent pour une telle opération d'aménagement. Pas moins, d'ailleurs que la dangerosité accrue du boul. De l'Acadie, de l'avenue Du Parc entre Van-Horne et Jean-Talon (double tunnel ferroviaire) et, de façon générale, de l'accès actif au Marché central depuis les quartiers centraux. L'opération aurait aussi pour objectif d'augmenter la perméabilité déjà amorcée de la voie du CP, de part et d'autre.

Cette opération de désenclavement devrait être l'occasion pour l'Arrondissement RPP de négocier avec l'Université de Montréal et le CP la formalisation de liens viaires (de rues) entre le campus projeté et le tissu banal des quartiers. Actuellement, le Plan directeur de l'UdM oblitère cette possibilité pourtant très développée vers Outremont, prolongeant ses rues sur le campus. Alors qu'une grande esplanade est prévue sous un nouveau viaduc CP dans l'axe de la rue Beaubien mais un bâtiment projeté vient rompre sa perspective sans qu'un lien ne soit prévu. Sinon que la relocalisation de la cours d'équipement de voirie d'Outremont soit prévue au lieu où les quartiers populaires s'articulent avec l'Université (coin nord-est du site). Peut-être avec l'idée que cette opportunité soit

négligeable, et le secteur plus immonde que le viaduc Rockland. Aussi, le statut civique donné localement à la piste (aux allées ferroviaires) pourrait mitiger l'enclavement du sud de Parc-Ex que l'université vient renforcer (à défaut d'encaver les voies doublées au sud de Parc-Ex). Ainsi, les ponts ferroviaires enjambant l'avenue Du Parc devraient être conservés et offerts aux déplacements actifs.

Pour relier la piste régionale à Marconi-Alexandra au Mile-End, l'emploi de Jeanne-Mance au lieu de l'Esplanade se justifie surtout par sa proximité avec l'avenue Du Parc: cette proximité serait susceptible d'accommoder une part des déplacements ayant pour destination certains points de l'avenue, particulièrement dangereuse vu son commerce et son débit. Elle se justifie également par l'expropriation à la marge rendue nécessaire au stationnement du magasin *Home Depot*.

D'autre part, bien que la traverse de Van-Horne soit plus sûre à Hutchison qu'à Jeanne-Mance (vu la piste d'accélération en déversoir du viaduc VanHorne-Rosemont), Jeanne-Mance pourrait être préférée à Hutchison: elle épargne l'intersection Mont-Royal-CôteSteCatherine (la plus périlleuse de l'arrondissement pour les cyclistes), de même qu'une traverse obligée de l'avenue DuParc en destination du centre-ville. Elle convient mieux à la desserte du pôle commercial de la rue Saint-Viateur que Clark ou Hutchison, et permet d'aborder sans le parc Jeanne-Mance sans coûts supplémentaires. Plus au sud les pistes longeant l'avenue du Parc en site propre, et la traversée bien conçue de l'intersection Pin-parc (remarquable) seraient sollicitées sans coûts.

Ce lien me semble offrir potentiellement la plus grande valeur cyclable entre le centre et le nord de l'île, l'accès le plus sûr et commode aux secteurs dévitalisés (ou livrés à l'automobile) vu leur enclavement, et une valeur touristique intérieure favorable à leur revitalisation.

3.1.2a : Les déplacements Nord-sud à *l'est de la Petite-Patrie* : réflexion critique

La Petite-patrie présente une structure urbaine, et des conditions de déplacement Est-ouest relativement homogènes. Il en va différemment des voies Nord-sud, en différentes lattitudes. La grande spécialisation fonctionnelle des voies Nord-sud du quartier (entre transit et desserte), leur différence en terme de vocation, de largeur et de continuité impose une lecture fragmentée de sa structure et des conditions de déplacement.

On distingue ainsi d'abord la bande de transit formée des artères et grands axes rapprochés Saint-Denis, Chateaubriand, Saint-Hubert et Christophe-Colomb. L'observation des sites d'incidents routiers (DSP, carto2005: 113, 114) permet de saturer cette définition à toutes les intersections comprises inclusivement entre les rue Drolet et Christophe-Colomb; elle y précise une bande particulièrement *accidentogène*. Cette lecture, fondée en partie sur la distribution des incidents piétonniers illustre le caractère particulièrement intense et problématique de la circulation pour tous les usagers de cette bande. Ces problèmes et cette intensité de circulation ne seraient pas étranger au rayonnement commercial de la rue Saint-Hubert et à l'étroitesse locale des voies Est-ouest. Vu la position

centrale de cette bande dans la constitution de la ville, son extension donne toutefois accès aux pôles civiques et culturels avoisinant la rue Saint-Denis (dont l'UQAM et la GBQ, les bibliothèques présentes ou à venir), notamment via le métro. L'importance de ses destinations et de son offre diversifiée de transport oblige donc à y accommoder les déplacements pour tous.

D'un quartier ainsi fragmenté, on distingue ensuite une bande problématique comprise entre les rues Papineau et D'Iberville. Outre la dangerosité de ces trois artères proximales, ce fragment prend son importance dans l'enclavement vécu par ses résidents voisins du CP, de même que par l'inclusion de l'antenne du pont Jacques-Cartier. Celle-ci gagne en dangerosité à l'approche du pont, axe de transit prépondérant. Ainsi, cette bande se distingue-t-elle de la précédente du fait qu'on y trouve peu de destinations de proximité, en plus d'un secteur industriel.

Entre ces deux bandes se trouvent les rues de desserte locale comprises entre Christophe-Colomb et Papineau. En plus d'être faiblement carrossé, ce troisième fragment linéaire comprend les principaux équipements (écoles, centres culturels et sportifs, parcs) du quartier mais aussi du quartier Villeray voisin et, moindrement, du PMR. Il offre les conditions de déplacement actif les plus sûres, et facilement ménageables.

À tout prendre donc, la piste actuellement déroulée sur *la rue Boyer me semble un statu-quo acceptable à court terme* pour la desserte de l'est de la Petite-Patrie (l'axe était-il une première expérience judicieusement déterminée). Du moins si l'on considère la rue Saint-Hubert comme une destination uniforme encore impropre au cyclisme et l'avantage d'un alignement longitudinal non-loin des pôles avoisinant la rue Saint-Denis. Si l'on trouve aussi avantageux de ne pas dédier de voies au cyclisme sur les grands axes, dans l'antenne du pont Jacques-Cartier, voire à proximité de la rue Papineau dangereuse et sans destinations de proximité.

Le statut quo est toutefois insatisfaisant à terme. L'importance et la diversification de l'offre en biens et en transport au sein et depuis la bande accidentogène centrale, comme le nombre de personnes y ayant domicile demandent d'y faciliter les déplacements pour tous; les corridors scolaires sont en reste. D'autre part, les déplacement Est-ouest demeurent aussi nécessaires que non-sécurisés (incidemment à travers la bande accidentogène). Ainsi, *dans cette bande particulièrement accidentogène pour piétons et cyclistes, comprise inclusivement entre les rues Drolet et Christophe-Colomb, la sécurité* cyclable *et piétonnière pourrait être promue davantage par une diffusion des mesures d'apaisement que par la localisation d'une piste cyclable... O*u que le drainage de ressources pour relocaliser sur Ch-Colomb une piste aux fonctions identiques à celle de Boyer. Cela, étant donné la relative concentration de cyclistes trouvés blessés aux intersections de Christophe-Colomb (pourtant peu cyclée) mais surtout, l'étonnante concentration de piétons blessés, équitablement distribués à l'intérieur de cette bande (DSP, carto2005: 114-113). Il s'agit là d'une exception notable aux *faits les*

plus saillants de cette cartographie; tels que la diffusion marquante des cyclistes blessés par collision sur et parmi les axes Est-ouest de l'arrondissement, et la plus grande concentration des piétons blessés à ses grandes intersections.

En ce sens, *s'il s'agissait d'assurer la sûreté et la commodité des déplacement cyclables à l'intérieur de l'arrondissement, le réaménagement et la gestion des axes Est-ouest devraient recevoir un investissement prioritaire*. Mais *les intersections de la bande accidentogène croisent les deux phénomènes saillants de cette cartographie*. Sûreté et commodité vont aussi de pair: la dangerosité des intersections de la *bande accidentogène* tient autant à l'étroitesse des axes Est-ouest qu'au cumul des motifs et modes de déplacements. Leur complexité et leur diversité culminent où l'achalandage commercial croise le transit vers depuis le centre de la ville.

Du nord au sud donc, cette préférence pour l'apaisement diffus tient compte des conditions de circulation et d'interaction souhaitables au sein des secteurs commerciaux : livraison, recherche de stationnement, distractions, courtes-boucles, congestion etc. Mais aussi, séjour extérieur, flânage et courtoisie. À ces conditions s'ajoutent la négociation de la desserte et du transit (le rendre plus près de l'achalandage), le recoupement des modes, motifs et échelles de déplacements.

Cette préférence pour l'apaisement de toute une bande tient également compte de l'importance des déplacements piétons générés par le métro et du caractère idéalement diffus de l'apaisement (pour ne pas déplacer une menace ou fausser la lecture de la hiérarchie des voies). Elle tient compte de la concentration de grands axes au sein de la bande accidentogène. Car les piétons sont beaucoup plus vulnérables à leurs intersections que les autres usagers. La marginalité des circuits d'autobus sur ses axes Nord-sud (le rôle dominant du métro) ajoute à la justification d'y placer des décélérateurs : un des problèmes techniques principaux de l'apaisement est de décélérer (inconforter) les conducteurs sans nuire aux passagers du bus.

Accessoirement ou avec plus d'incertitude, on ajouterait que le caractère intimiste, manufacturé et hautement substituable entre eux des biens offerts sur Saint-Hubert (entre Beaubien et Bélanger) demande une multitude d'arrêts rapprochés peut-être impropre au cyclisme (de transit) et au séjour. Ou est-ce l'intensité de la circulation qui décourage ce séjour, et contribue à faire de la rue Saint-Hubert une sorte d'entrepôt formidable ouvert au public?

Cette impropriété, de même que la densité des interactions requises milite donc plus en faveur de l'apaisement diffus (de la négociation) que l'implantation d'une piste. Elle milite également pour une contribution accrue des grands axes où (au moment où) le séjour extérieur est moins important. Peut-on ainsi écarter l'opportunité de loger une piste sur Christophe-Colomb, déjà taxée par une lourde et rapide circulation, accidentogène et civilement déserte le soir (surtout dans Villeray).

D'autre part, l'*enclavement vécu par les résidents du secteur voisin du CP*, bordé par les rues Iberville et Papineau doit être élucidé. Les commentaires entendus (notamment au Forum Petite-Patrie) mettent l'accent sur l'ambiance, la dangerosité et le caractère incivil des grands axes, comme des *artefacts* les jonchant. Il semble indéniable que les longues tranchées routières rapides soient sourdes, inciviles, non-appropriables et dangereuses. Ce climat irait objectivement de pair avec l'étendue du secteur industriel comprenant les Ateliers municipaux, notamment la nuit. D'autre part, l'enclavement peut s'agir d'un problème économique ou de définition identitaire incertaine (VMR n'a pas de problème d'enclavement) ou encore, de lecture des lieux au moment de la visite d'un logement convoité. Probablement usités d'abord depuis les grands axes, qui trahissent l'appartenance fonctionnelle et stylistique du fragment à la ceinture ferroviaire. Cet enclavement serait donc aussi fonctionnel et renverrait à l'accès aux services de proximité les plus proches (proches économiquement, aussi). En ce sens, le désenclavement pourrait être conjuré par la transformation de la vocation des voies (en faveur de l'emploi local) et la promotion de liens ajustant la perception des caractères du fragment, tout en donnant accès au services les plus près. Ajoutons que ce problème d'enclavement pourrait ne pas être différent de celui vécu par les résidents des grands axes traversant le CP (notamment à proximité de ses secteurs industriels).

Entre trois, le fragment le plus sûr, offrant le plus d'aise à l'aménagement et aux déplacements se trouverait entre ces deux bandes. On doit cependant porter attention à la fonctionnalité des ateliers municipaux, autant qu'à l'inertie du site de l'Incinérateur. On doit aussi ramener à l'esprit la forte dangerosité de tous les axes Est-ouest, en tout points du quartier.

3.1.2b : Pour desservir et relier l'est de la Petite-Patrie du nord au sud : propositions d'aménagement

Les propriétés et objectifs soulevés à l'égard des trois fragments de l'est de la Petite-Patrie militent très fortement en faveur d'une offre différentiée de modalités cyclables. Cette offre différentiée viserait à répondre à la forte différentiation fonctionnelle et vocationnelle des trois fragments, aux conditions ambiantes distinctes requises par le transit ou par l'achalandage, autant qu'à la dangerosité de tous les points des axes Est-ouest du quartier. Celle-ci commande de limiter la nécessité de s'y déplacer pour atteindre les tracés dédiés du nord au sud.

Sans trop attendre, on devrait donc envisager deux modalités dédiées aux déplacements cyclables, assorties de trois mesures de désenclavement.

La première de deux modalités s'agirait d'une piste typique sur l'axe Chambord-Bréfeuf ou encore, Lanaudière-Calixa-Lavallée. C'est-à-dire sur un axe relativement sûr, hors de la bande accidentogène; concentrant également les principaux équipements et les écoles des quartiers Petite-Patrie, Villeray et dans une moindre mesure, du PMR (à l'instar de la 8e avenue entre les districts Visitation et Saint-Michel-Nord). Cet axe aurait donc une vocation de transit local et régional moyennant, à

terme, une mesure de désenclavement de part et d'autre du CP. Cette mesure pourrait (idéalement) s'agir d'un passage à niveau par le percement du Mur du Plateau et l'aménagement au sol des Ateliers. Ou de l'ajout d'une section étroite à la rampe de l'incinérateur (assorti d'art médiatique, comme il le fut) entre les segments de la rue Chambord. D'ici là, la traverse ferroviaire de Christophe-Colomb pourrait être dédiée côté Est. Notons que Parc-Ex vient de condamner une telle rampe pour plutôt franchir le CP au niveau du sol.

Un tel scénario me semble particulièrement propice à la *promotion du transport actif chez les écoliers*, impliquant la gestion de sa proximité immanquable et litigieuse avec le transport scolaire motorisé (bus ou *voiture*). Notamment car le parc Marquette permettrait de loger une antenne en site propre vers la polyvalente, et que *la majeure partie des écoles de RPP et de Villeray serait abordées par les rues tertiaires* : le mode d'implantation des deux pavillons de l'école Saint-Ambroise, de part et d'autre du même îlot pourrait permettre de différentier les abords actifs ou motorisés. Les écoles primaires Victor-Doré et Henri-Julien de même que les polyvalentes Georges-Vanier et Joseph-Charbonneau seraient activement desservies à moindre risque que par Jarry et Crémazie; le tronçon isolé De Castelneau agirait comme distributeur vers les écoles Roberval et Gabriel-Lalemant puis l'hôpital Jean-Talon.

Les équipements de Marquette et du Prévost seraient également desservis de façon sûre (favorisant leur éventuelle complémentarité). On *pourrait* d'ailleurs ainsi rendre plus complémentaire la vocation des parcs Marquette et Laurier voisins (entre éducation environnementale, sport, sociabilité...). Pour la traverse du Métropolitain, une bretelle cyclable serait ménagée dans la cours de la polyvalente, vers la rue Mistral puis la piste Christophe-Colomb. À terme, les axes Saint-Hubert et André-Grasset-Garnier, plus sûrs et soutenant davantage de destinations pourraient être préconisés de part et d'autre du Métropolitain et du CN. Le recul des bâtiments ou la réserve au centre de la chaussée ménagent suffisamment d'espace sur la rue Saint-Hubert. La sortie du Métropolitain donnant sur Saint-Hubert depuis De Liège devrait toutefois être fermée car la traverse du Met en est dangereuse par Saint-Hubert.

La *seconde de deux modalités cyclables consisterait en la création d'une chaussée partagée sur une voie tertiaire de la bande accidentogène*. Un partage tirant simplement profit de dispositifs d'apaisement et modalités de gestion diffuses et visant un double objectif: d'abord une contribution plus grande des artères Saint-Denis et Christophe-Colomb au transit régional mais surtout, l'apaisement et la négociation de circulations complexes dans la bande accidentogène au rayonnement commercial. Un objectif particulier serait de limiter les vitesses sur le couple Saint-Hubert-Chateaubriand (particulièrement la vitesse sur Chateaubriand, et la variabilité des vitesses sur Saint-Hubert).

L'apaisement de la circulation et la production d'une ambiance propice au séjour extérieur ont plusieurs buts concurrents: la sûreté, la tranquillité, l'accès universel, l'interactivité, l'enrichissement culturel de l'espace, etc. Or, il semble qu'en dépit de trottoirs élargis et des saillies de trottoir

pinçant le milieu des tronçons, l'endroit du court séjour (congestion piétonne) sur la rue Saint-Hubert soit d'abord les intersections; on y attend le feu, prend des décisions, soigne les enfants, etc (sinon que le besoin des enfants commande en tout lieu cet arrêt). Des saillies de trottoir allongées, au rayon relativement serré devraient accommoder ce séjour plus ou moins forcé, et faciliter les négociations entre usagers à toutes intersection. Incidemment, l'intersection elle-même devrait être surélevée, mais avant la ligne d'arrêt. Elle serait traitée comme un plateau de négociation, l'espace d'un autre temps.

Aux saillies des intersection de Saint-Hubert (et de Saint-André sur Zotique et Beaubien), une figure de pente assurant la rétention des poussettes, l'écoulement de l'eau et la stabilité des fauteuils roulant devraient être envisagée; peut-être de concert avec des bollards. Le côté Est de la rue St-Hubert ferait exception à l'avancée de la saillie, vu le bus; elle s'avancerait alors sur les axes Est-ouest.

Sur la voie sans stationnement du côté Est et jouxtant immédiatement le trottoir, devrait-on implanter des «coussins» de chaussée : ces décélérateurs affectant seulement les voitures, par une largeur aisée à celle de l'essieu du bus dont le parcours est exact. Ils auraient comme effet de rendre plus praticable la voie du centre, donc d'améliorer le service du bus et d'éloigner les voitures des trottoirs; sans faire du côté Est de la rue une voie réservée. Toutefois, les pincements actuels réduisent la vitesse lorsqu'un débit suffisant résiste à la voie pincée. Il est donc possible que la vitesse soit mieux régulée tout le jour (hors-pointe, à faible volume) par des chicanes. Expérimentales, celles-ci seraient ménagées à faible coût en alternant le côté du stationnement sur un même tronçon; en libérant la chaussée du coté Est (côté droit) en amont de chaque intersection. Le bus et les vélos auraient donc un feu prioritaire.

On s'en étonne, la rue Saint-Hubert a ceci de particulier qu'elle rassemble une foule impressionnante (acheteuse ou non), tout en offrant un environnement médiocre au séjour extérieur... Un environnement stimulant mais pollué et souvent hâté, opprimé par le *transit irrémédiable*. Un *séjour à l'abri de la circulation* pourrait donc être souhaitable à terme et dans certaines conditions. Celles-ci pourraient s'agir d'un usage différent de la rue Saint-André (attenante), très peu carrossée; notamment par l'aménagement d'un large trottoir, débarcadère en contretemps. L'espace du petit parc Saint-Édouard pourrait s'étendre sur rue.

Actuellement, toutefois c'est entre les axes Rosemont et Beaubien que la compatibilité des vocations commerciales est plus favorable au (en demande de) séjour extérieur; là où Saint-André n'est pas attenante à l'arrière des commerces. Une telle disposition servirait immédiatement le quartier Villeray, où l'investissement commercial est plus précaire et l'offre beaucoup moins caractérisée. À terme, un renversement du partage des dominances vocationnelles (par côtés de rue au lieu de tronçons de rue) serait-il favorable au séjour souhaité... Entre biens manufacturés côté Ouest, et services personnels, ateliers, aliments et boissons côté Est, ensoleillé ou calme sur la rue St-André. Tout en limitant le besoin de traverser la rue.

Le programme de revitalisation des façades de la rue Saint-Hubert pourrait donc être couplé d'un programme d'infrastructures sur la rue Saint-André, puis étendu à tout le bâti situé (aux passages) entre les deux rues. Les valeurs commerciales et sociales offertes par la rue seraient nettement améliorées; l'importance de l'achalandage piéton de la Plaza (notamment par les personnes à mobilité réduite), et cycliste de la rue (des rues Est-ouest y donnant) semble le justifier.

En concurrence à cette qualification des voies et à la diffusion de mesures d'apaisement, pourrions-nous étudier la possibilité d'opérer la rue Chateaubriand à double sens (actuellement unique vers le centre-ville, en faisant une voie résidentielle de quatre voies dont deux à grande circulation), donc plus lentement. Le transit automobile sur Saint-Hubert en serait d'autant réduit aux heures d'achalandage. Cela rendrait plus acceptable en nombre l'apaisement des vitesses et de leurs variations discrétionnaires, insécurisantes sur Saint-Hubert achalandée et traversée en tous points. *Sur Chateaubriand, la circulation de l'après-midi serait toutefois plus dangereuse ou congestionnée qu'actuellement*. Donc néfaste au temps des familles. *Les vitesses impardonnables (constatées le jour sur Chateaubriand) seraient toutefois réduites à l'instar de la rue Saint-Hubert* (entre Mont-Royal et Sherbrooke), très agréable. Au besoin d'un resserrement, les trottoirs seraient élargis, et partagés sans restriction entre piétons et jeunes cyclistes (moins servi par une chaussée partagée). La mesure pourrait s'accompagner d'un programme de qualification des ruelles Saint-Vallier-Chateaubriand, pour jeu.

En parallèle ou à terme, nous trouverions une zone dramatiquement apaisée, plus propice au séjour et aux déplacements actifs; des conditions se prêtant au partage cyclable d'une voie comme Saint-André (du moins dans une direction, l'autre glissant à contre-sens selon les principes décrits pour Saint-Dominique). Le choix de l'axe tertiaire (entre Saint-André ou, par exemple, Saint-Vallier) serait fonction du temps, sinon de la volonté de qualifier le cadre de la rue Saint-André.

Toujours d'un point de vue fonctionnel, la rue Saint-André, moins commode aux résidents de l'ouest de la Petite-Patrie, permettrait de mieux desservir les écoles situés du côté Ouest de Christophe-Colomb : Saint-Arsène, Marie-Favery et Gadbois (tout comme la piste Boyer qui dessert plus sûrement les écoles situées sur Christophe-Colomb qu'une éventuelle piste sur Christophe-Colomb). Enfin la rue Saint-André, comparativement à la rue Saint-Vallier, offre une meilleure connectivité de part et d'autre du Métropolitain et du CN, par Saint-Hubert et Christophe-Colomb. Une piste serait d'ailleurs plus commode à côté du Cégep Ahuntsic.

Cette modalité cyclable partagée s'inscrirait donc de façon secondaire à un système hiérarchisé, où les pistes, « rights of way » cyclables primaires se trouveraient aux extrémités de la zone la plus accidentogène, et plus *négociée* du quartier (dans les axes St-Dominique et Chambord). Mais en distinguant ces dernières modalités, désigne-t-on moins le volume possible des bicyclettes et patineurs que le statut des voies proposées aux conducteurs et aux autres, les conditions de

pratique et la signalétique induisant des attentes respectives, et davantage prescrites par l'environnement. Notamment pour cyclistes transitaires, les enfants (parents) ou autres usagers moins expérimentés qui s'appuient sur l'idée d'un tracé sûr et les balises au positionnement mutuel; ceux-là préféreront-ils une piste cyclable.

En outre, de façon plus ou moins connexe la piste Brébeuf du PMR, congestionnée le matin, pourrait être augmentée ou plutôt, doublée. Ainsi offrir deux modalités non-attenantes au Parc Laurier où les conflits avec les piétons sont importants sans que le cycliste en soit davantage protégé, au contraire vu l'intense circulation de la bifurcation DelaRoche-Brébeuf-Christophe-Colomb. La traverse du CP par Saint-André se ferait à niveau; vu sa largeur et sa fonction tertiaire dans le PMR, une piste s'y prolongerait avantageusement. En parallèle, une autre piste pourrait gagner Cherrier dans l'axe Chambord ou plutôt, Lanaudière-Calixa-Lavallée. Le parc Laurier serait alors abordé depuis la rue Laurier, cyclable en chaussée partagée et bande à contre-sens, sur toute sa longueur (de Côte-Sainte-Catherine au réseau vert du CP, sinon jusqu'à la rue Masson piétonne). Si les pistes des arrondissements PMR et RPP n'étaient pas contiguës, cette rupture devrait être effectuée à la rue Laurier, agissant comme distributeur aux traverses du CP. Cela, du fait qu'elle soit beaucoup plus sûre que Des Carrières, Saint-Grégoire ou même Bellechasse et plus sûre le soir que le CP qui, l'hiver, n'est pas déneigé (bien que l'on puisse facilement *franchir* le CP dans la neige, le vélo à la main). Ainsi, le parcours du CP, beaucoup plus avantageux lorsqu'il permet des déplacements sans voitures et une distribution sûre aux axes nord-sud, pourrait devenir facultatif. Pour plusieurs, il s'agirait d'une offre différentiée dans un système hiérarchisé entre transit régional et *transit+desserte* local.

Enfin, *l'enclavement vécu par les résidents situés entre les rue Papineau et d'Iberville* (près du CP) pourrait être atténué par une permutation progressive de la vocation des grandes voies traversant le CP, et de celles longeant sa ceinture industrielle. En préconisant l'usage mixte de voies comme Des Carrières, Holt et Dandurand dans leur ensemble, et l'usage commercial et industriel de Papineau et Iberville à l'approche des traverses. Les bâtiments industriels pouvant être appropriés à faible coût par de petites organisations devraient être préservés, et leur usage résidentiel encouragé sur les rues tertiaires et secondaire des deux directions (comme Cartier, Bordeau et Chabot dans le PMR, où ils créent l'intendance rassurante). Sinon que l'on pourrait, sur les axes secondaires Holt, Dandurand, Des Carrières, Masson (voies de quartier, résidentielles hors du secteur désigné) et même, De Lorimier, promouvoir la construction de bureaux-résidence permettant de mitiger les nuisances à l'intérieur des unités. De telles unités de bureau-habitation seraient «heureuses» près des Ateliers municipaux et surtout, près des Archives nationales où elles rayonneraient (ou peut aussi penser à des ateliers-résidences du CALQ). Les rues De Rouen dans Hochelaga, Beaumont dans ParcEx ou encore, tout le secteur Marconi-Alexandra offrent des exemples intéressants de modalités d'usage permissif dans un cadre accessible, ouvert et mixte, parfois ambigu et hautement valorisé.

Tout ceci pour dire que les brèches dans la clôture du CP apparaissent aussi insuffisantes que justifiées. L'aménagement d'un passage à niveau piéton sur la rue Chabot (ou deux pour offrir une alternative sécuritaire) permettrait de contourner rapidement les attributs périlleux et incivils des grandes traverses, et le caractère douteux des enclaves industrielles actuelles. Il faciliterait l'accès à la rue Laurier et à la promenade Masson (moins dispendieuse) par le bus, surtout l'hiver vu les incongruités du déneigement des traverses entre arrondissements. Dans un autre ordre de préoccupation, la pratique plus étendue de la voie ferrée et de sa traverse à niveau favoriserait une meilleure lecture de l'appartenance du secteur à la ceinture industrielle du CP. De même qu'une appréciation plus juste des nuisances ferroviaires, en comparaison à celles des grands axes. Plus informelle, cette pratique favoriserait l'acceptation du caractère ambigu de cohabitations d'usages mixtes. Cela, dans l'optique d'un développement urbain fondé sur l'augmentation des possibilités et des revenus localement engendrés; de prévenir l'envahissement et le NIMBY. À terme, une piste pourrait-elle être envisagée dans l'axe Des Érables.

3.2 : Les déplacements actifs d'est en ouest dans l'arrondissement RPP depuis la Petite-Patrie: réflexion critique et propositions d'aménagement

3.2a : Les déplacements actifs d'est en ouest dans l'arrondissement RPP: réflexion critique

L'amélioration des conditions de partage des axes secondaires Est-ouest apparaît prioritaire pour favoriser et valoriser les déplacements actifs à l'intérieur et vers l'extérieur de l'arrondissement. Rappelons que ces axes produisent *inévitablement la plus grande part des déplacements actifs de proximité.* Ils assemblent un nombre important de déplacements de motifs divers et conjuguent localement les itinéraires Nord-sud. Leur continuité, leur étroitesse, leur vocation commerciale et institutionnelle extensive (étendue, à faible densité) offre une figure assimilable aux grands axes (boul. jean-Talon, boul. Rosemont) et induisent des circulation complexes, difficilement négociées entre transit et proximité. À travers les livraisons, le stationnement de courte durée, le parcours ou le positionnement des bus et l'impatience des transitaires, les conditions cyclables en deviennent instables et périlleuses. En raison de leur faible hiérarchisation, les voies secondaires Est-ouest présentent une dangerosité semblable pour le cycliste. À différence que le caractère constamment négocié de leur circulation cède à une circulation plus rapide, brusque et d'intensité variable aux confins du quartier sur la rue Bellechasse.

Dans ce cadre, il importe de retenir la dangerosité à peu près équivalente des axes, son caractère plus difficilement remédiable sur Bellechasse autant que la valeur inégale de leur desserte, notamment commerciale. Ainsi, *lorsque les axes Est-ouest sont au centre de la structure et de la vie urbaine, je crois qu'ils devraient être aménagés et employés pour y dédier des tracés cyclables*. D'autant qu'il faille sécuriser les déplacements actifs inévitables de proximité, et que leur cadre utile convienne aux déplacements actifs régionaux.

Comme axe de transit voisinant les confins d'un territoire, Bellechasse offre peu de destinations locales et dessert mal le quartier. En ce sens, il présente un *redoublement immédiat de fonction du réseau vert du CP* (transit pur), et des conditions de dangerosité plus lourdement inscrites sur le territoire. D'abord vu son étroitesse mais surtout, *sa proximité des traverses ferroviaires où il canalise la circulation automobile en vertu de sa position confinée*. Le débit de circulation y est donc beaucoup plus variable que sur Beaubien, voire St-Zotique et Bélanger (voies parallèles et similaires du même quartier). Aux heures de pointe il y est très intense; le volume y est généralement moins grand que sur les autres axes (sauf aux heures de pointe où il paraît supérieur) et les vitesses, supérieures et plus variables; autant en un même point qu'entre divers points de l'axe. L'inaccessibilité du pont Rosemont-Van-Horne depuis le boul. Saint-Laurent ajoute à cet état de fait. Ce caractère à la fois variable et brusque de la circulation semble correspondre à la localisation des intervalles de congestion en fonction des heures ouvrées, et témoigner d'attentes supérieures en terme de vitesse: sans destinations immédiate ni animation, l'axe s'offre en extension paysagère et fonctionnelle des traverses qui sont des zones de licence automobile; plus simple, la circulation y aussi est moins négociée, et moins négociable.

Or, les données de la DSP laissent voir que les conditions routières prévalant aux heures de pointe (ou est-ce la variation pointe-creux) atteint l'intégrité des usagers non-motorisés beaucoup plus que celle des conducteurs (carto2005: 13). Sans doute pour ces raisons, Bellechasse (où l'arrondissement prévoit une piste cyclable) est actuellement l'axe Est-ouest secondaire le plus dangereux du *quartier* pour les cyclistes: Entre Saint-Laurent et De Lorimier, Bellechasse, Beaubien, St-Zotique et Bélanger comportent respectivement 21, 20, 16 et 17 cyclistes blessés entre 1999 et 2003.

Une autre raison pouvant expliquer le nombre plus élevé de blessés sur Bellechasse dans le quartier seraient l'absence d'arrêts obligatoires entre St-Laurent et St-Denis (encore que l'on trouve entre ces deux axes seulement deux cyclistes blessés, soit le même nombre que sur Beaubien et Saint-Zotique entre ces mêmes axes). C'est plutôt la part des cyclistes blessés aux intersections de Bellechasse et des artères principales qui se démarque nettement, plus élevée que celle des axes Est-ouest comparables. Ce qui confirme la dangerosité du transit sur Bellechasse, convergeant irrémédiablement vers les traverses ferroviaires. Il faut noter qu'en raison du fort accroissement de la létalité des collisions survenant entre 30 et 50 km/h (posant respectivement 5% et 50% de risque de décès au piéton), les blessures infligées aux grandes intersections sont vraissemblablement beaucoup plus graves qu'aux petites. Enfin, le transit est aussi celui des cyclistes; ce qui contribue à expliquer leur plus grande représentation de l'axe au chapitre des blessés. Or, à l'instar des voitures, ce transit cyclable est induit par l'enclave ferroviaire et l'usage de leurs traverses véhiculaires. Ce transit pourrait donc être évité sur Bellechasse (et sur les autres axes Est-ouest) par des passages à niveau donnant sur le réseau vert du CP. Cela, à plus grand bénéfice et moindre coût que l'aménagement des ponts et tranchées.

Dans ces conditions, dédier Bellechasse au cyclisme apparaît l'option la moins sûre et sans doute, la moins utile. D'autres options de transit et de desserte, l'une plus conservatrice et l'autre plus audacieuse apparaissent plus avantageuses pour les résidents de la Petite-Patrie. Elles pourraient également l'être dans le reste de l'arrondissement.

Dans le reste de l'arrondissement toutefois, la rue Bellechasse offre une alternative au boul. Rosemont tandis qu'elle gagne une position plus centrale. La structure urbaine où s'inscrit l'axe mineur est donc fort différente et moins accidentogène. L'attention mérite ainsi d'être portée sur la différence dramatique du nombre de cyclistes blessés sur Bellechasse comparativement au nombre élevé sur Beaubien à l'est de la 9e avenue (DSP, carto2005: 114). Je ne connais pas suffisamment la structure et l'emploi de ces axes dans l'est de l'arrondissement pour le commenter judicieusement. La valeur du pari et des propositions d'aménagement du couple Beaubien-Saint-Zotique pourraient être mitigée dans l'est de l'arrondissement.

Enfin, le nouvel ensemble urbain sur le site des anciens ateliers municipaux (la bibliothèque Marc Favreau), de même que l'ensemble escompté autour du garage de la STM militent pour l'emploi de Bellechasse. Encore que ces ensembles soient arrimés au réseau vert du CP. À tout considérer, en raison de la faible différentiation, du faible nombre et de la dangerosité accrue des axes secondaires Est-ouest, la nécessité de tous les apaiser devrait prévaloir sans exclusion, qu'on y place ou non une piste.

3.2b : Pour desservir l'arrondissement d'est en ouest : propositions d'aménagement

Ces propositions font écho à la sûreté des passages à niveau de part et d'autre de la voie du CP (à la moindre pertinence d'une piste sur Bellechasse) et à l'utilité économique et sociale des axes commerciaux (d'autant plus qu'ils forment eux aussi des corridors scolaires). Elles s'appuient sur la sûreté accrue du CP pour enjamber les axes à grande circulation (notamment ceux des tranchées ferroviaires),dans un contexte de déplacement de la dominance commerciale au sein des axes Est-ouest, sinon de la dominance de la direction des déplacements en différentes longitudes de l'arrondissement.

Ainsi, la première proposition forme l'extension du statut quo, par l'antenne CP-Dandurand ou CP-Masson. Elle s'inscrit donc comme axe à vocation de transit plus régional, assurant le relais entre des destinations cyclables utiles au coeur des quartiers et sur des parcours scolaires.

La rue Dandurand est peu carrossée, et permettrait de mieux desservir la promenade commerciale Masson que l'on prévoit piétonniser. À moins, idéalement, de dédier un parcours actif sur Masson piétonne depuis le CP (Masson gagnerait-elle à être partagée lentement entre tous modes non-motorisés ou simplement, non-automobiles). Dans l'arrondissement, cette antenne permettrait, à différence de Bellechasse, de subtiliser l'intersection des grands axes comprenant Saint-Denis, Chateau-

briand, Saint-Hubert, Christophe-Colomb, Papineau et De Lorimier. Considérant leur dangerosité (depuis Bellechasse surtout), cet avantage est considérable et mesurable. Vers le centre-ville et conjointement à une piste sur la rue Laurier, Masson offrirait à une majorité de résidents du Vieux-Rosemont (le nord du district É-Desmarteaux étant moins dense), un accès cyclable plus efficient et sûr au centre-ville qu'une piste sur Bellechasse, ou que les voies du secteur Angus (banlieue hybride motorisée) et la piste Rachel.

Dans l'autre ordre de la hiérarchie, le réseau vert du CP offre un accès plus rapide à des quartiers et fragments urbains plus diversifiés entre eux que Bellechasse; Il offre une vue «diagonale» sur la ville qui favorise la réinterprétation polysémique de secteurs *désindustriels* dont la vitalité constitue un défi constant pour Montréal. La fonction du CP pouvant ainsi être différenciée de celle des voies de quartier. Cette réinterprétation est précurseure d'initiatives diversifiées, donc tempérées et socialement intégratives de gentrification. Accessoirement, vu l'étroitesse (la dangerosité) de la rue Des Carrières dont le genre de circulation s'apparente à celui de Bellechasse, la proximité de l'antenne forme une valeur sûre.

L'avis de femmes averties devrait être retenu à l'égard de la dangerosité objective et subjective du réseau vert CP, donc de son intégration au système de voies civiques. Car le tronçon Christophe-Colomb-Papineau, enserré et aveugle entre le Mur du Plateau et les ateliers de voirie crée un contexte civilement dangereux. Bien qu'à première vue, Bellechasse entre St-Laurent et St-Denis, offre à peu d'attributs civilement rassurants, et des conditions semblables au tronçon industriel de Dandurand. En matière de planification cyclable toutefois, devrait-on comparer statistiquement l'importance des sources d'atteinte à l'intégrité des femmes cyclistes (entre traumas routiers et agressions personnelles) et considérer que la violence automobile est une violence de genre, surtout d'homme à homme. Cela, particulièrement à l'endroit des cyclistes chez qui les blessés masculins de la route sont environ trois fois plus nombreux que les blessés féminins (DSP. Carto2005: 10). En matière de sécurité civile, peut-on concevoir les ateliers municipaux (opérés le soir) une *source de sécurité* par des accès dédiés à la sécurité personnelle, rendant le CP plus sûr que le Bellechasse industriel et les tranchées sous le CP. Parce que l'absence de voitures sur le CP offre beaucoup plus de sûreté à une grande catérogie d'usagers le jour et que ce non-achalandage oppose les motifs sécuritaires de deux temps et groupes d'usagers, devrions-nous toutefois traiter le CP comme un axe de transit à dominance régionale dans un système de tracés dédiés aux coeurs de la vie civique. Celui-ci comprendrait avantageusement la rue Laurier.

Dans cet ordre civique, les rues Beaubien et Saint-Zotique assemblent une desserte et un transit importants. Ils soutiennent des parcours scolaires, institutionnels ainsi qu'une vitalité commerciale essentielle, de pair avec une circulation plus problématique; leurs intersections voisines de la promenade commerciale Saint-Hubert sont particulièrement achalandées. Ainsi, *une deuxième proposition serait d'apaiser et de faciliter dramatiquement la circulation sur ces voies secondaires et d'y dédier des parcours de transport actif de vocation élargie.*

Je pense que l'on puisse y parvenir en *imposant le sens unique aux axes St-Zotique et Beaubien et en usant de l'espace dégagé, de la simplicité circulatoire ainsi créée, pour y dédier des parcours actifs. Autant qu'en les traitant comme un couple et en ayant soin d'y régulariser les vitesses.* Cela, en accord avec la fonction de l'axe, à la fois de transit et de destination de proximité.

Plus particulièrement, les voies carrossables seraient plus étroites; entre Saint-Laurent et Christophe-colomb où les emprises sont étroites, une voie carrossable serait retranchée laissant place à une seule voie coussinée, plus large pour les livraisons; les camions pourraient alternativement stationner sur le tracé cyclable, alors balisé par des bornes à faible impact. Une rampe au trottoir serait praticable, à basse vitesse pour les cyclistes. Les pistes actives seraient placées *sur les côtés les plus distaux* de l'axe central du couple de rues pour protéger des virages auto (donc du côté sud de Beaubien, du côté nord de Saint-Zotique). Dans l'ordre et vers cet axe, elles partageraient l'emprise avec la voie partagée du bus, une voie de circulation moins contrainte (celle des camions) puis la seule voie dédiée au stationnement automobile. On pourrait donc stationner en biais, du côté opposé à celui du vélo.

La piste cyclable ou active pourrait être préférée aux bandes cyclables car leurs contre-sens conviennent moins au transit sous-régional présent sur les axes et puisque deux des quatre bandes exposeraient gravement aux nombreux virages automobiles; tandis qu'une circulation simplifiée améliore l'observation d'une piste. Alternativement toutefois, les *deux pistes actives pourraient être élevées au domaine piéton*, séparées du trottoir par le mobilier, et de la rue par une rampe. Cela donnerait préséance aux parcours scolaires et faciliterait l'approvisionnement actif en compagnie des enfants (depuis le travail et l'école, par exemple). Cette alternative permettrait également d'alterner le côté du stationnement en groupes d'îlots afin de créer des chicanes carrossables par moment ou par endroits; toujours en biais, il protégerait la piste des portières. La forme visant une circulation plus fluide, mais toujours négociée entre tous modes.

Dans les deux cas de figure, l'absence de croisements entre véhicules lourds sécuriserait, régulariserait dramatiquement les conditions de pratique du vélo. Le passage de la voie du bus en mode réservé serait également moins contraint. Des coussins de chaussée d'une largeur ajustée à son essieu rendraient préférable l'emploi de l'autre voie par les voitures. De telles figures soutiendraient le *tandem transport actif-collectif*, pratiqué ailleurs, recommandé mais peu développé à Montréal (répondant à la distance des lignes du métro de l'est de l'arrondissement). Elles soutiendraient surtout l'*éducation au transport actif* en permettant aux parents de regrouper les motifs de leurs déplacements. Par l'une ou l'autre des figures, il semble important de régulariser la forme du tracé actif.

Pour les jeunes enfants, on pourrait envisager plusieurs modalités d'utilisation de la voie, allant d'une ligne matérialisée ponctuée d'objets signifiants au trottoir élargi *cyclé* et joué avec les parents. En passant par des jeux incorporés au domaine public: bancs-escalier allongés (déambulatoires-promontoires), tour d'observation et d'expression à l'intersection, jeux à transmission de signaux, cordes d'affichage, instruments à percussion fixes (différents sons par degré de proximité au danger anticipé ou encore d'importance nécessaire à l'expression non-motorisée) et autres dispositifs que les éducatrices et les enfants imaginent mieux que moi (à l'instar des bornes prestigieuses en marbre et en acier inoxydable qui parent périodiquement les rues Beaubien et Saint-Zotique). Peu anodins, ces dispositifs devraient permettre à l'enfant de s'adresser au monde adulte (aux conducteurs), de les appréhender de façon active, passive et par plus d'un point de vue. Ils soutiendraient le lien social et proposeraient un statut social aux enfants, contre l'abus de pouvoir ou la supériorité tacite. Incidemment, on peut actuellement voir les éducatrices enseigner aux enfant des gestes de respect posé aux conducteurs, et les enfants affirmer en comptines leur droit de passage lent et sans danger en avertissant de la main les conducteurs.

En outre, vu le transit et les vitesses anticipées, les saillies de trottoir devraient être généralisées (la piste sur chaussée s'y élevant). On porterait une attention particulière à la traverse piétonne de l'intersection des rues Saint-Dominique, Saint-Denis, Chateaubriand, Saint-Hubert et surtout, *Papineau (qui cumulent le plus d'accidents répertoriés par la DSP)*. Au moment d'une réfection majeure, leurs intersections seraient *légèrement* surélevées. Les voies secondaires seraient abaissées, contrairement aux artères, produisant une décélération différentielle selon le statut de l'axe ou sa dangerosité. D'autre part, pour donner visibilité, le stationnement alterné dégagerait toujours l'amont de chaque intersection côté cyclable d'un demi-îlot. Entre Saint-Laurent et Saint-Denis où les îlots sont étroits (les piétons plus fréquents à vitesse égale), on aurait soin d'augmenter le nombre d'arrêts obligatoires ou simplement, de décélérer mécaniquement les vitesses.

L'objectif de telles dispositions étant d'augmenter simultanément la sûreté et l'utilité des déplacements actifs, l'efficience du transit, les propriétés éducatives de l'axe, l'interactivité et la qualité du séjour (les valeurs civiques, commerciales et les conditions résidentielles). En ce sens, considérons que des axes florissants comme Saint-Viateur, et Bernard, Laurier Est et Ouest et Duluth, voire Masson et Mont-Royal, trouvent destination à même la voie. Ces axes parfois très larges offrent peu de continuité, rompus par de solides avenues Nord-sud ou des pôles importants. Le passage y est autant utile que ludique, informel et transactionnel. La fonction des axes Est-ouest de l'arrondissement RPP est totalement différente ou plutôt, hybride. La circulation de transit y étant obligée, leur vitalité est conditionnelle à son apaisement et à sa valorisation (au rapprochement du transit de l'achalandage). Les couples formés de St-Hubert et de Chateaubriand, de Ste-Catherine-Est partiellement piétonne et de DeMaisonneuve en offrent deux exemples intéressants. Dans un autre ordre, les couples Gilford et Marie-Anne, Adam et Lafontaine, Chemin NDG et CSAntoine, Darlington et Wilderton, Victoria et Grosvenor, É.-Montpetit et Lacombe offrent des exemples de médiation entre desserte et transit secondaire au sein d'un système de boulevards et d'avenues plus importants.

On pourrait être porté à placer des tracés dédiés au transport actif sur des voies de transit proprement dites, et de plus grands axes (Christophe-Colomb, Bellechasse). Vu l'aise qu'ils procurent à la marge, en vue de « dédier un axe » au transport actif ou encore, d'augmenter sa visibilité. Ce serait négliger le fait qu'une circulation globalement apaisée bénéfice davantage à la vie de quartier et au transport scolaire (où importe et se trouve la visibilité) qu'aux transits régionaux, plus motorisés. Sinon que les déplacements alternatifs sont assez peu propices à une forte hiérarchisation régionale du moins, si l'on considère l'importance de les promouvoir chez les enfants tout en déployant leurs réseaux de façon utile au sein des quartiers. Incidemment, les enfants sont les plus grands marcheurs bien qu'à Montréal, la part de la marche vers l'école a chuté de 32% à 27%, et de 41% à 34% chez les élèves du primaire entre 1998 et 2003 (Lewis et coll. 2009 : 24-26). Cette chute s'est faite principalement au profit de l'automobile, autant par contrainte temporelle des parents que par crainte de l'auto des autres.

On ne saurait, enfin, négliger la sûreté civile et l'abordabilité procurées par la vitalité commerciale. En plus de construire la confiance et la surveillance informelle, *les voies commerciales intégrées au tissu assurent une modicité des prix en favorisant le caractère substituable des biens entre eux ainsi qu'en rendant facultatif l'arrêt au magasin (en abaissant le coût temporel de l'approvisionnement).*

Un tel système de modalités tente donc de répondre de façon cohérente et féconde à la localisation des rues commerciales et des coeurs civiques des quartiers composant l'arrondissement. En y localisant d'abord des pistes qui peuvent participer localement à la vie civique et familiale, tout en permettant la cohabitation efficiente des modes de transit. Entre ces deux pistes de la Petite-Patrie et du Vieux-Rosemont, l'antenne CP-Dandurand fait office de distributeur, assurant du coup la mise en cohérence régionale de l'arrondissement (notamment par l'usage d'un axe sans voitures où donneraient directement les passages à niveau, et le lien le plus court entre les coeurs civiques des deux quartiers). On ajouterait que l'usage courant du CP importe d'un point de vue sécuritaire puisque les confins de la Petite-Patrie sont peu habités.

En outre, il conviendrait sûrement d'établir un parcours cyclable entre les rues Masson et Beaubien via la 6e avenue, et peut-être d'interrompre la piste Beaubien à la 16e avenue; du moins, tant que le stationnement dominera le côté sud de Beaubien entre le boul. Pie9 et la 31e avenue (cela y explique-t-il les collisions cyclistes dépeintes par la DSP). *Toutefois, la dominance croissante des déplacement Est-ouest en fonction de l'éloignement du méridien central de la ville milite pour une multiplication des tracés consacrés d'est en ouest à l'est de l'arrondissement. On pourrait donc éventuellement prolonger le patron d'apaisement et de coexistence des modes sur toute la longueur du couple Beaubien-Saint-Zotique.*

3.3 : Au delà Rosemont-Petite-Patrie et ailleurs

Il m'importe de situer sommairement le système proposé dans un ensemble régional sommaire. Par nécessité de cohérence et d'équité.

3.3.1 : Au nord de RPP : Du Métropolitain à la voie du CN

Il m'est moins aisé de me prononcer sur l'opportunité de parcours dédiés au nord du quartier, à l'approche du Métropolitain et de la voie du CN (le long de Sauvé-Vertu), du fait que j'y ai rarement habité. Mais la dangerosité de ces traverses (ou des axes y donnant) demande réflexion. Étant donné la plus grande fragmentation du tissu, la ségrégation fonctionnelle accentuée, les déplacements contre la montre (industriels) que l'on trouve entre le Métropolitain et le CN, de même que la répartition quasi exclusive de leurs traverses sur les grands axes, le cycliste est confronté à des circulations plus intenses et moins conciliantes qu'au sud et au nord de cette bande. La plus grande largeur et le statut rapide des voies y construisent des attentes de « performance » automobile, c'est-à-dire de cession de droits sur commande moteur. La traverse du Métropolitain (en) est souvent terrorisante, notamment aux ronds-points (surtout) et intersections ponctués de bretelles d'accélération ou de contournement des feux. De part et d'autre du CN et du Met, les voies tertiaires résidentielles en sont un secours de loin préférable, moyennant une distribution tertiaire parallèle au Met. Cela, compte tenu du plus grand différentiel d'intensité de circulation entre rues tertiaires et primaires trouvé au nord du Métropolitain. L'absence de concordance entre les fonctions urbaines de fragments contigus de part et d'autre du Met accroît l'importance de voies de distribution apaisées, proximales et parallèles au Met. La perméabilité du Met en conserve le caractère pacifique.

L'état de fait ci-décrit vaut à l'endroit de la piste Christophe-Colomb où les virages rapides effraient; souvent réductibles à l'intimidation, ces virages rapides ont convaincu mon un ami venant d'acheter une maison près de la piste Colomb, d'abandonner le vélo pour se rendre au travail. L'intersection Crémazie-Colomb présente l'inconvénient de se trouver entre les bretelles s'étirant depuis le rond-point Papineau et les accès rapides débordant vis-à-vis Saint-André; Colomb formant ainsi une avenue primaire au Met. La circulation y est donc plus intense et l'attention des conducteurs plus centrée sur les positionnements requis par l'accès rapide. La segmentation de l'intersection depuis le sud mitige assez peu ces dangers.

À travers la bande Métropolitain-CN, l'expérience que j'ai acquise sur les voies carrossables m'a permis d'opter pour la plus grande sécurité des rues Saint-Urbain-Clark, Henri-Julien-St-Denis, André-Grasset ou encore, Saint-Hubert plutôt que Christophe-Colomb. Leurs intersections à Crémazie sont simples (le cas échéant), tandis que les rues De Liège et Beauharnois peuvent y agir comme distributeur sûr depuis des itinéraires tertiaires non-consécutifs de part et d'autre du Métropolitain. *Ne faisant que transiter*, le collège Ahuntsic, le garage du Métro et le parc Henri-Julien me protègent des virages et des croisées tout en ne concentrant pas la circulation automobile. Par opposition, le

besoin d'une desserte pourra aviser d'options différentes. J'ai tendance à croire qu'une piste aménagée sur Saint-Hubert, à même le recul ménagé face au Cégep serait beaucoup plus sûre, et commode que la piste actuelle sur Christophe-Colomb. Cela, à condition de fermer la sortie du Met donnant sur la rue Saint-Hubert, rendant son approche dangereuse pour le traverser. À prime abord, installer un feu de circulation sur des petites voies comme Clark-Saint-Urbain, Henri-Julien et Chateaubriand pourrait rendre la traverse plus sûre que les avenues du Met.

On pourrait comparer le coût de traverses dédiées au cyclistes sur des axes tertiaires bien localisées au coût des projets du MTQ (par exemple, sur Notre-Dame, 1,5G$ pour 15 000 déplacements quotidiens supplémentaires pendant 50 ans). Sans pousser injustement l'ironie et la distribution des bénéfices sécuritaires, il serait envisageable de produire des traverses et parcours dédiés autrement plus sécuritaires que celles actuellement disponibles. Le viaduc Chabanel-CP forme un très bel exemple pour le CN. Pourrait-on envisager, sous le Met, des rangs de bollards rétractables (demeurant érigés sur occupation du cycliste depuis un signal), des dispositifs d'animation rendant la traverse cyclable moins clandestine, moins illicite? Un traitement avertisseur de la chaussée, un traversier à chenal fixe où les cyclistes et piétons auraient le contrôle et la responsabilité de conformité en usant de la même bonne volonté présumée... échangeant la menace discrétionnaire pour la protection discrétionnaire. En somme, de donner à la traverse active de voies rapides une importance aussi grande que le parcours moteur de leur *voie de service*. Par des dispositifs relevant autant du génie que de l'innovation en droit et en art médiatique; précisément pour construire la considération mutuelle en un lieu où l'auto exerce une puissance, et jouit d'un statut culminants.

3.3.2 : Au sud de RPP et de l'île de Montréal: la priorité aux déplacements Est-ouest

Enfin, céderions-nous à l'importance primordiale de relier adéquatement les quartiers du sud de l'île au centre (ou entre eux) par des pistes sûres, polyvalentes voire déneigées. Du simple fait que les déplacements Est-ouest sont les plus malaisés et les plus dangereux de l'île lorsqu'ils sont dominant. Notamment sur les rues Ontario et Wellington, les boulevards Hochelaga et Newman, sans alternative fonctionnelle satisfaisante. Dans le Sud-Ouest, les pistes sont à vocation touristique; *dans* MHM, de fonction transitaire et locale seulement. Devrions-nous donc en priorité y compléter la desserte régionale en jumelant celle-ci à la proximité des voies commerciales et localement structurantes.

Par exemple, dans MHM, *offrir en priorité une alternative proximale à la rue Ontario via l'axe fait de l'emprise ferroviaire du CN* dans l'axe Souligny (remembrée de part et d'autre d'Ontario par Valois), en usant ou non ensuite de Lafontaine mais aux fins de desserte commerciale substitue, *dans deux directions cyclables au lieu d'une. À moins d'apaiser radicalement la circulation sur la rue Ontario, où les conducteurs sont des plus réfractaires à partager leur espace; faisant de la rue Ontario Est l'un des axes les plus dangereux de toute l'île de Montréal pour les cyclistes* (ce qu'atteste la cartographie de la DSP). Piste intégrée localement mais *visant à terme un raccordement à la piste De Maison-*

neuve par la rue Logan à travers Centre-Sud. En parallèle à un raccordement à la piste De la Commune, par une enjambée au sud de la rue Notre-Dame par le partage du pont ferroviaire juste à l'est du parc Bellerive (soutirant du parcours les axes Iberville-Frontenac très dangereux).

Je ne saurais bien me prononcer sur la traverse de la cours Moreau. Notons que le Port de Montréal évaluait la possibilité de libérer les quais entre le Vieux-Port et la cour Moreau, en inversant le sens de la courbe liant le CP et son propre chemin de fer vers l'est. Des emprises cyclables devront être prévues. Cet accord de principe du Port vient du fait que la voie ferrée entre la cour Moreau et le vieux-port sert d'abord de tampon au recul des trains provenant du de l'est pour les engager sur le CP vers le triage Saint-Luc. Donc au respect des conventions de travail. Dans une autre négociation *(…)* avec le CP, l'extension du réseau du CP vert jusqu'au côté Est de la cour Moreau jouerait le rôle de raccordement rapide et sûr entre quartiers, et de distributeur entre pistes récréative (De la Commune) et de desserte (Maisonneuve) entre MHM et le Centre.

Dans le Sud-Ouest immédiat, il me semble important de *connecter les pistes de l'Aqueduc et du parc riverain à celle du canal Lachine (éventuellement au Grand Tronc)* via D'Argenson. *L'axe formé du CN, de l'ancienne emprise du Train de Lachine, de Workman puis de William et de la place D'youville jusqu'à de la Commune* mériterait aussi, je crois, une étude. Cela, vu la dangerosité de Notre-Dame dans Petite-Bourgogne et Griffintown, les vitesses permises par Saint-Jacques (et l'inversion de son sens à Peel), puis le caractère quasi-impratiquable de Saint-Antoine. Vu, également, les projets domiciliaires récents auxquels s'ajouteront les ensembles TriPostal et Devimco, plus complets d'un point de vue fonctionnel. Entre Workman et William, l'intersection Guy-William-Ottawa est dangereuse (vu le pont Des-Seigneur et ses conducteurs parfois sportifs, typiquement pressés jusqu'à Shearer). On pourrait chercher à prolonger une piste Workman derrière le centre-sportif PB, Via Paxton puis Victor-Hugo, si possible jusqu'à DeLaMontagne (sûre et peu carrossée) vers William. Des bandes pourraient mieux convenir qu'une piste sur les rues Est-ouest aux fonctions multiples.

Plus loin du centre, je crois fermement qu'il faille *construire un tracé alternatif au boul. Newman, dédié au transport actif et qui permette d'utiliser activement le boulevard tant bien que mal*. L'obésité qui sévit, l'intense fréquentation pédestre des centres commerciaux et de leur prés automobile, les risques systémiques des (faits aux) piétons aux intersections construites et gérées pour les voitures, le partage pénible des autobus entre personnes âgées et jeunes souvent clandestins et arrogants pourraient être des signes d'un modèle d'urbanisation non-viable, décourageant (depuis l'enfance) l'activité physique et l'interaction sur le domaine public. Il m'apparaîtrait donc justifié d'utiliser la rue Juliette et d'exproprier un système de bandes aux stationnements (et de rogner certains hangars) pendant que l'occupation extensive le permet encore entre Lapierre et Angrignon.

Doit-on aussi préciser le tracé d'*une antenne active partant du métro Angrignon vers l'ouest*; d'où l'on se perd dans et depuis le parc Angrignon en tentant de *pénétrer dans le tissu local et fin, d'y rester le plus longtemps possible*. En usant peut-être de la rue Jean-Chevalier et de l'emprise ferro-

viaire. Enfin, avant de construire une autre piste récréative à quelques mètres du canal de Lachine, cette fois le long des autoroutes du MTQ. Bien sûr, la desserte des quartiers du sud de l'île doit faire l'objet d'un plan détaillé; au sein d'arbitrages métropolitains, elle doit être bien pondérée. Les documents de la DSP mettant en rapport le nombre de véhicules*km au le nombre et à la localisation des traumatismes routiers au sein des quartiers de l'île de Montréal offrent une base à l'exercice.

Partie 4: La gestion des circulations de la contrainte à la proposition culturelle : fonction de la forme et de l'usage de la voie, de la force et de ses représentations sur la cohabitation.

Outre des considérations particulières portant sur le choix des parcours, des considérations plus générales en matière de gestion et de composition et d'usage de la voie publique peuvent être utiles à un objectif plus général. Puisque les conditions d'ensemble de pratique des transports actifs se construisent dans la cohabitation des usagers, toute gestion ou conception de la voie publique devrait comprendre les facteurs et les éléments qui construisent l'interaction et l'exposition mutuelle; par exemple la visibilité, la proximité et le croisement, l'attention, les pulsions et modes de sociabilité, de même que le statut des usagers. La production de ces facteurs puise au rôle à la fois physiquement contraignant et culturel de l'environnement construit. Cette partie offre donc des considérations d'aménagement et de composition urbaine favorable aux déplacement actifs, et se voulant pertinentes pour toute la ville. Lorsque leur teneur est plus technique, elles sont isolées en gris dans le texte; sans isoler toutefois les termes de la composition urbaine, puisque contextuelle.

Introduction: La *drave* du cycliste, celle d'un danger rapproché

La gestion des proximités forme l'une des préoccupations les plus grandes, sinon la plus grande du cycliste. D'abord car la posture prescrite au cycliste par le code de la route rapproche les cyclistes des conducteurs plus rapides ou immobilisés. Cette posture produit des proximités continues en plus des croisements occasionnels aux intersections. En cela, *cette proximité définirait foncièrement les conditions des collisions avec les voitures*. Cette appréciation pourrait expliquer le fait suivant, fondamental: *comparativement aux autres usagers de la route (surtout aux piétons), les cyclistes sont davantage hospitalisés des suites de leurs blessures infligées par les conducteurs, mais en décèdent beaucoup moins*. Ainsi, les cyclistes représentent 6,7% des blessés de la route à Montréal, 24,1% des hospitalisation routières, et 5,5% des décès routiers. Par comparaison, les piétons comptent pour 14,4% de ces blessés, 28,7%, des hospitalisation et 46,7% des décès routiers (DSP, 2006: 48). Dit en simple, les piétons sont heurtés de plein fouet. Comparativement aux cyclistes, qui sont heurtés de plus près et de plus bas, souvent à vitesse relative moindre. Ce fait se répercute sûrement dans la distribution des blessés de la route: les cyclistes trouvés blessés le sont davantage entre intersections, de façon plus diffuse que les piétons qui se font d'abord blesser aux intersections, les plus grandes.

Outre la gestion des proximités, celle des croisements aux intersections présente une grande importance. Sans données, on s'attend à ce que les circulations perpendiculaires atteignent davantage les cyclistes enfants, vu leurs caractéristiques sensorielles. Pour les adultes doté d'une perception métrique et euclidienne de l'espace, le danger de l'intersection serait surtout celui du virage automobile. Proximités et croisement se confondent au feu vert, dans l'intimidation constante à laquelle sont sujets les usagers non-motorisés.

En outre, il convient de rappeler l'effet des types et des nombres : pour le cycliste, la dangerosité de la voie publique augmente linéairement jusqu'au niveau de congestion systémique d'où elle s'atténue (comme au centre-ville de Montréal). Toutefois, lorsque les conducteurs escomptent l'accès à une voie plus fluide ou accèdent à la fluidité après congestion, la dangerosité s'accroit localement depuis sa progression linéaire. Parallèlement, le nombre d'usagers non-motorisés de la voie est favorable à leur sureté. Dans un autre ordre, le paysage, la vocation et l'achalandage du cadre de la voie influe sur le genre de conduite. En secteur industriel les conduites sont rapides et balistiques; en secteur commercial ou ostentatoire, les conduites sont lentes et erratiques. Enfin, des questions et considérations plus fondamentales peuvent traverser l'esprit de la planification cyclable: par exemple, celle d'agir sur la structure urbaine dans une perspective universelle ou exceptionnelle, ou de permettre (faciliter) à l'usager non-motorisé de faire des choix comportementaux à moindre danger (par exemple, d'occuper le trottoir ou la totalité de l'espace-temps interstitiel qui lui est conféré par le code). Certaines dispositions d'aménagement peuvent rapprocher ces postures en apparence contradictoires ou contrariantes. L'aménagement du temps pourrait paraître plus important que l'aménagement de l'espace.

4.2 : La gestion du stationnement

Le côtoiement entre cyclistes et automobilistes est problématique, même (surtout) lorsque des pistes cyclables sont aménagées. Ensemble, la gestion du stationnement et la localisation des pistes cyclables montréalaises génèrent des *dangers redoutables, tenant principalement aux virages des voitures à l'intersection, à l'ouverture des portières et à la bavure à la ligne d'arrêt*. Ces dangers sont produit par une gestion déficiente des proximités et de la visibilité, et par la construction de statuts spatiaux mineurs; la gestion du stationnement dispose de ces trois facteurs.

4.2.1 : la gestion du stationnement comme mesure de garde aux proximités

D'abord, en l'absence ou dans la définition de mesures tracés dédiés, nulle considération publique ne semble encore être portée au danger des portières. La proximité des voitures stationnées imposée aux cyclistes font des portières un danger redoutable et difficile à anticiper. Cette imminence, cette surprise et cette relative discrétion caractérise d'ailleurs bien le danger routier offert aux cyclistes. Les campagnes de prévention n'en disent mot; tandis que les bandes cyclables sont contiguës aux voitures stationnées, sinon que le côté de rue choisi pour placer la piste conduit malencontreusement le cycliste en sens buté d'une portière s'ouvant, c'est-à-dire dos à la vue du conducteur stationné (par exemple les tronçons Brébeuf et Clark sur le PMR). Cela représente un danger important, même sur piste cyclable.

Sur la chaussée, une portière accrochant un guidon peut projeter (projette, je l'ai vu et entendu) le cycliste sous un véhicule le dépassant à sa gauche. Les portes distraites ou lancées sont fréquentes. À toute discussion sur le sujet, des histoires personnelles de collision aux portières fusent; un

nombre significatif de conducteurs sont d'avis qu'il revient au cycliste de se prémunir contre les portières... Comme du caractère inadmissible de l'espace pris par le cycliste sur la voie pour ce faire lors des dépassements. Se tenir à distance provoque souvent la colère des conducteurs, et de l'intimidation de leur part. L'occasion des dépassements peut être terrorisante. En conséquence, il importe d'*indiquer la légitimité de l'occupation de la voie* par les cyclistes, ne serait-ce qu'à distance de portière ouverte. Il serait surtout judicieux de *créer des conditions cyclables parant de l'ouverture des portières en gérant adéquatement le stationnement*.

De façon générale, *la gestion du stationnement se confond à la gestion des conditions de dépassement du cycliste par les automobilistes;* d'abord par la production d'une largeur adéquate ou non, puis par sa participation dans la définition géométrique de l'espace résiduel et instable du cycliste, sur lequel nous reviendrons. Hormis cette géométrie variable, l'expérience me montre qu'il existe actuellement deux types largeurs de rue sécuritaires aux cyclistes: D'une part une étroitesse telle que le conducteur abandonne son intention (désir) de dépasser le cycliste *entre deux intersections* (où le cycliste peut laisser passer). D'autre part, une largeur suffisante pour que le cycliste puisse être dépassé à plus d'un mètre et demi (du guidon), tout en conservant cette distance d'un mètre et demi des voitures stationnées (ces axes sont dangereux s'ils sont de vocation primaire. Ce n'est pas toujours le cas; Laurier, Bernard, Milton, Cherrier, Cte-St-Antoine et Lafontaine sont des exemples de large voies où le dépassement est aisé).

Ainsi, les rues de largeur intermédiaire comme tous les axes Est-ouest secondaires de l'arrondissement RPP, et plusieurs axes secondaires Nord-sud créent des condition de dépassement ambiguës et très dangereuses : le dépassement n'est possible par le conducteur que si le cycliste s'approche des voitures stationnées à une distance inférieure à celle d'une portière ouverte. Force est de constater que la majeure partie des voies et pratiques de la ville-centre répondent à ce scénario. Sur ces rues, lorsque le stationnement n'est permis que d'un côté seulement, le dépassement y est beaucoup plus sûr. C'est le cas de la rue Rivard entre Mont-Royal et Saint-Joseph et de plusieurs rues d'Outremont dont Lajoie où le côté dédié au stationnement alterne.

En réponse *générale* à cela, des affiches dépeignant explicitement le respect (le dépassement à distance seulement) de la position des cyclistes s'éloignant des portières devraient accompagner l'affichage du droit de stationner sur toutes les voies. On devrait aussi souvent que possible envisager de permettre le stationnement sur un seul côté en biais, aux rues d'une voie à sens unique. Sur les voies larges à double-sens, le stationnement pourrait être autorisé qu'au centre de la chaussée, en biais de sens alterné (créant des îlots). Dans les deux cas, une bande cyclable ménagerait toujours les proximités, tout en éloignant les voitures du trottoir (rôle utile du stationnement actuel). En configuration classique, les bandes cyclables devraient comprendre et marquer les deux distances, celle de l'éloignement des voitures stationnées et celle de l'éloignement des cyclistes par les conducteurs dépassants. On devrait aussi envisager de disposer le stationnement de façon à produire, en agissant sur la largeur des voies, des conditions non-équivoques de dépassement. C'est-à-dire

amples, ou impossibles sur le segment d'une rue tertiaire, idéalement le long d'une bande (espace marqué) sans voitures stationnées. De biais, les lignes de stationnement assureraient un contour régulier aux devants de voitures.

De plus, les dispositifs de décélération (dos d'âne, coussin, etc) devraient, s'ils ménagent des créneaux de dégagements cyclables, le faire à distance de portière des lignes de stationnement (sur voie étroite, le faire clairement au centre de la chaussée). Sans tracés dédié, on pourrait sur certains axes où la cohabitation est problématique (Bélanger, Bellechasse, grands axes Nord-sud), baliser d'une ligne pointée le chenal des voitures à cette distance attendue. Cette mesure aurait pour avantage de susciter la prudence des conducteurs, notamment lors de dépassement brusque par la droite. Les petits points plutôt que la ligne pleine mettant l'emphase sur la nécessaire cohabitation, plutôt que la production d'interdictions (donc de licences et d'agressivité en lieux non-marqués).

Une autre forme de proximité vient de l'engagement d'une voiture stationnée, quelquefois l'occasion d'une collision; son danger apparaît bien inférieur à celui des portières. Elle s'assimile toutefois aux bavures à la ligne d'arrêt, beaucoup plus fréquente que l'inattention à l'engagement.

4.2.2 : La gestion du stationnement comme mesure de construction de la visibilité

La gestion du stationnement exerce une autre incidence sécuritaire, cette fois dans la *construction de la visibilité* ou d'un écran, entre cycliste et conducteurs voulant virer ou franchir l'intersection (qu'il y ait piste ou non). Dans le cas d'une traverse à l'intersection par le conducteur d'une voie comprenant une piste cyclable, le stationnement fait écran à la visibilité des cyclistes au conducteur venant du côté opposé à celui de la piste; tandis que du côté piste, c'est la vue des voitures en perpendiculaire qui en est obstruée. En conséquence, les lignes d'arrêt ne sont pas observées, car les conducteurs n'ont d'autre choix que de s'avancer et gésir au milieu de la piste en attendant leur tour. Sur les voies avec bande ou sans tracé dédié, les bavures à la ligne d'arrêt posent un problème similaire. Mais c'est au virage que ce défaut de visibilité génère des conditions dramatiques, puisque le conducteur l'exécute souvent sans soupçon de présence d'un cycliste en sens homologue, donc sans précaution. Lorsque les pistes sont localisées sur les rues Est-ouest (parcours comportant beaucoup d'intersections) commerciales et à double sens, ces défauts de visibilité créent un niveau de dangerosité rarement atteint.

En réponse à cela, l'administration eut soutiré quelques stationnements à proximité des intersections, et placé des pictogrammes au sol. Cela peut aider le conducteur attentif, et rompu à l'existence de la piste. Dans les faits, la sûreté s'en trouve bien peu améliorée. Car calés entre trottoir et stationnement, la piste et les (jeunes) cyclistes demeurent peu manifestes et occupent un espace mineur (négligeable). La construction d'une mémoire et de l'observation des pistes nécessiterait de

construire un plein statut, et une pleine visibilité à leurs occupant. Car le fonctionnement cyclable doit faire partie intégrante de la lecture du système routier, lu en « élévation », et non en plan. Les mesures avancées ci-haut permettrait d'instituer les pistes, et d'alerter les conducteurs.

4.2.3 : La dévotion de tracés: une mesure d'exception concurrente au règlement du stationnement

Puisque les pistes en site propre n'offrent qu'une ségrégation partielle (sinon locale et coûteuse) des usagers en cohabitation, *la gestion du stationnement demeure une avenue incontournable (économique) à la sûreté des cyclistes*. Celle-ci visant à limiter l'exposition aux virages, à l'ouverture des portières, à manifester localement les cyclistes, à favoriser l'observation des lignes d'arrêt, à stabiliser la géométrie de l'espace cyclable et à le doter d'un plein statut; elles devraient donc être généralisées. La valeur de ces mesure est sujette, toutefois, au choix d'un axe et d'un côté de voie pour parvenir à ces fins cruciales, notamment lors de la dévotion d'une voie par une piste ou une bande.

D'abord, puisque les pistes sont souvent déployées sur des rues à double-sens, des figures analogues ou facilitantes au report du stationnement devraient être envisagées. Par exemple, de permettre le demi-tour par un îlot central giratoire, mais après un arrêt véhiculaire obligatoire (les îlot giratoires donnent une priorité tacite au virage à droite sur la ligne droite). Une autre mesure évoquée serait celle de n'autoriser le stationnement qu'au centre de la chaussée (par exemple en biais), en deux groupes de sens alterné par tronçon de voie. Cette mesure aurait l'énorme avantage d'éloigner universellement les cyclistes de l'ajustement automobile et des portières. Les pistes et bandes cyclables devraient alors être piquetées ou simplement, élevées au niveau piéton : une voiture évitant un engagement intempestif ou ménageant un dégagement préventif d'une voiture stationnée pourrait frapper ou intimider un cycliste. Ces piquets ou cette élévation *éloigneraient le passage des voitures du domaine piéton* comme le fait le stationnement classique.

Une autre figure de gestion et d'aménagement sécuritaire serait donc d'aménager *des bandes cyclables à sens unique de façon juxtaposée sinon confondue à l'espace piéton* (en séquence bâti-trottoir-mobilier-bande-voie carrossable comme à Paris). Cette mesure conviendrait notamment aux voies commerciales à double-sens dont la circulation gagne à être simplifiée et l'espace public, à être négocié. *Elle aurait pour vocation de sécuriser le trajet de jeunes cyclistes* (d'ailleurs autorisés sur le trottoir à Toronto), *et de favoriser l'apprentissage du transport actif* (il est fréquent de voir la mère cyclant sur la voie tenter de conserver, ou perdre momentanément le contact avec l'enfant cyclant sur le trottoir. Surtout à l'intersection quand la mère fut entravée). Elle serait une mesure d'accompagnement ou de *refuge temporaire adulte* et pourrait consister d'abord au simple fait d'*inciter les jeunes cyclistes à pratiquer le trottoir*. Faut-il *enfin considérer que les cyclistes menacent infiniment moins les piétons que les conducteurs menacent les cyclistes* (les cyclistes montréalais ne blesseront jamais 5 usagers non-motorisés de la route chaque jour). Un avantage de telles bandes serait de

faciliter l'attribution de la priorité au cycliste en ligne droite sur le conducteur qui vire (éliminant cette contradiction au code). Celles-ci permettrait (requérraient)) aussi d'alterner le côté du stationnement afin de créer des chicanes carrossables, en guise de mesure d'apaisement.

En présence de stationnement bordant le trottoir, cette intégration piétonne est moins indiquée pour les cyclistes adultes, vu leur vitesse, et la surprise posée aux automobiliste virant (danger similaire à celui d'une piste voilée, mais augmenté). Des précautions similaires devraient donc être prises :

D'abord une grande distance de dégagement de l'*amont* de chaque intersection, sans stationnement, si celui-ci est autorisé sur le côté de la bande au trottoir. Ainsi, *Le dégagement de l'amont de l'intersection doit être suffisant pour permettre au conducteur qui s'apprête à virer à droite d'apercevoir le cycliste avant d'être en position de le dépasser* (à supposer que le cycliste soit plus lent, ce qui n'est pas toujours le cas). De façon à lui donner un temps de parcours suffisant pour ce faire mais surtout, prévenir la construction d'une situation de concurrence équivoque ou d'obéissance à l'inertie (le conducteur ayant, *dans sa tête*, commencé sa manoeuvre ou pourrait accélérer pour bloquer ou intimider le cycliste, comme cela survient fréquemment en conditions normales). D'autant qu'*à plus grand écart entre motorisés et non-motorisés sur le trottoir, le jugement des positions est plus difficile et les collisions plus intenses*. Cette mesure devrait en fait être observée chaque fois que le stationnement sépare une piste en site propre. Elle devrait être ensuite accompagnée de saillies de trottoir pinçant la chaussée aux voies intersectant la piste.

D'autre part, *le choix d'un axe* exerce une incidence cruciale sur l'exposition aux virages, aux vitesses et aux proximités soudaines (dépassement par la droite, abondance de véhicules lourds, etc). Pour cette raison, je crois qu'il faille user des axes les plus fins (tertiaires), animés et *continus* mais à *faible transit moteur* et (*à ces conditions*) de préférence à sens unique pour dédier pistes et bandes cyclables. . En ce sens, les rues Masson, Laurier, Lajoie, Willowdale, Milton et Prince-Arthur, Marie-Anne, Gilford, LaGauchetière, Adam, Lafontaine et Robin disposent d'attributs propices aux tracés dédiés. Dans certains cas, des axes importants et discontinus (somptuaires et civiques), depuis un parc ou une voie ferrée peuvent être employés (Cherrier et Prince-Arthur, à contre-exemple de Rachel et Viger)

Dans le cas d'une rue à sens unique, chaussée partagée et bande à contre-sens s'apaisent mutuellement. La désignation d'un tel axe sans pente dépendra de la place de la rue dans la trame (faible pression automobile et continuité), et du sens dominant des déplacements véhiculaires les plus lourds et impatients dans le temps. Si ceux-ci sont de pointe AM, on préférera, depuis RPP et PMR, une bande élargie à contre-sens vers le centre, sur une chaussée partagée de sens unique en direction opposée au centre (par exemple, une bande à contre-sens sur la rue Laurier dont les voitures roulent vers l'est). Dans le cas d'une rue à sens unique avec pente, le sens descendant devrait être partagé entre cyclistes et conducteurs.

Le côté de rue choisi pour implanter la piste conditionne aussi l'exposition des cyclistes au danger des virages automobiles. Peut-on estimer, de façon générale, que le côté de rue proximal au centre-ville se voit franchi par les virages plus souvent que le côté distal au centre-ville. Ces deux côtés distaux, Nord et Est des voies sont aussi les côtés ensoleillés (fonte des neiges) de l'arrondissement RPP. Ce facteur d'exposition au virages peut être moins important que le statut relatif d'une voie à une autre et la façon dont elles se raccordent. Mais il me semble beaucoup plus important que la présence de parcs ponctuel (à différence de parcs linéaires) pour choisir le côté de rue d'une piste (la piste Brébeuf depuis le parc Laurier est donc un contre-exemple). Ainsi, soulignons que les rues à sens unique tendent à augmenter la vitesse et le nombres de virages des conducteurs mais simplifient la lecture de la circulation pour tous les usagers; elles conviennent donc mieux aux pistes que les rues à double sens. *Dans le cas d'un couple de rues à sens unique, fréquemment assorti de bandes, pistes et bandes seraient donc situées sur les côtés de rue distaux du centre du couple*. Cela, toujours afin de limiter l'exposition des cyclistes aux virages automobiles. Ce parti tient à deux considérations. D'abord celle voulant qu'en vertu de la rareté des pistes, les déplacements cyclistes aient une portée régionale plus accentuée (impliquant moins de virages de vélos) que les déplacements automobiles sur l'axe comportant une piste. Ensuite, celle voulant que la vie du cycliste soit mieux protégée par lui-même voulant virer contre des voitures en lignes droite que par le conducteur en situation inverse. En cela, la piste Maisonneuve me semble située du mauvais côté, vu les boucles entre Sainte-Catherine et Maisonneuve). Enfin, les bandes en contre-sens devraient croiser les voitures du côté du conducteur.

Autrement, des dispositions plus détaillées gagnent à être ménagées : les pentes ménagées pour entrées, ruelles et avaloirs doivent être très douces... près du quart de celle des trajets piétons (les ouvriers en sont-ils capables?). Aux intersections piétonnes partagées, les bandes doivent imposer une décélération plus brusque (par l'élévation au lieu d'une chicane pour éviter le dérapage hivernal). Les bandes en chenal devraient aussi être assez larges pour permettre le passage de la chenillette Bombardier, et rentabiliser l'espace de l'hiver. Aussi, elles doivent être pavées (et non revêtues de blocs sur sable). Ces détails sont important si les pistes doivent être empruntées, et perçues comme une offre au lieu d'une mesure de confinement requise pour libérer la voie à l'automobile.

Il est, en outre, très intimidant pour un cycliste d'être suivi par un autobus (ou en concurrence avec lui car les deux mobiles ont des vitesses moyennes semblables). Qu'il s'agisse de bandes ou de pistes, l'aménagement de tracés en propres, de baies partagée avec les piétons (fusion trottoir-piste) et de réserves piétonnes s'impose sur le trajet des bus. À cet égard, la piste Côte-des-Neiges avec ses baies partagées offre l'exemple à suivre, au contraire de la bande de la rue Saint-Urbain qui rend la cohabitation bus-vélo dangereuse. Chose certaine, les chauffeurs de bus n'ont pas la culture permettant aux cyclistes de partager *leurs* voies (réservées). Ils sont alors parfois d'une désinvolture et d'une arrogance difficilement concevables. Toutefois, dans le cas de pistes en site propre sur la

chaussée, j'estime que la proximité latérale des bus est plus sûre que celle des voitures, en raison des fréquences plus faible et de l'ordre propriétaire des chauffeurs (en séquence bâti-trottoir-piste-voieBus-voieVoiture).

4.3 : La répartition des mesures et la portée de l'aménagement: fonction de l'étendue des blessures et de l'insécurité

Ce type de gestion des proximité, de la visibilité et du statu doit être envisagé surtout lorsqu'on considère que 42% des cyclistes sont blessés hors intersection (DSP, carto2005: 15). On peut d'ailleurs supposer que les intersections sont sur-reprentées dans les rapports d'accidents, comme façon de simplifier la localisation d'un accident par les services ambulanciers et policiers (notamment signalé depuis un téléphone cellulaire). Surtout, les blessés recensés dans rayon de 15 mètres d'une intersection leur sont également attribués par la DSP (carto2005: 6,7). Sur un tronçon de rue Est-ouest type de 50 mètres, le *biais d'intersection* peut donc être prononcé. Ce genre de mesure peut être préconisé lorsqu'on considère également le contrôle plus actif pouvant être exercé par le cycliste du danger présenté par l'intersection, comparativement au peu de contrôle pouvant être exercé de sa part lors des côtoiements longitudinaux et des dépassements par les automobilistes... Un intervenant d'une tribune radiophonique nationale disait à ce sujet : « pour le cycliste, le danger vient d'en arrière » j'ajouterais qu'il vient de côté. Cela est d'autant plus vrai l'hiver, sur chaussée glissante.

De façon plus générale s'impose aussi de répartir territorialement les mesures de gestion et *dispositifs d'apaisement*. Tout comme de *composer la ville* de façon à former une proposition normative telle que tout le domaine public en soit sécurisé. Dans l'arrondissement RPP (dans presque tous les quartiers centraux), près du quart (23%) des intersections comportent à la fois un piéton et un cycliste blessé. De plus, chez les usagers non-motorisées de la route (et particulièrement chez les cyclistes), la cartographie révèle que 72% des intersections comportant des cyclistes blessés n'en comportent qu'un ou deux, comparativement à 9% d'entre elles en comportant 6 et plus. Chez les piétons, ces données sont respectivement de 60% et de 14% (DSP, carto2005: 15). En ce sens, les collisions entre cyclistes et conducteurs sont diffuses, impliquent moins les intersections, qui sont davantage tertiaires. Celles entre piétons et conducteurs sont davantage le fait de l'intersection des grands axes.

Enfin, *le fait de dédier des parcours cyclables est à la fois limitatif et contradictoire*. Limitatif pour ce qu'il en coûte en mesures d'exception, et contradictoire car l'exception qui consiste à placer localement à part pose un problème de statut, autant que logique fonctionnelle. *Ce qui n'est pas dire que les parcours dédiés ne protègent pas localement des dangers et abus routiers, bien au contraire*. Sinon que sur des voies de vocation bien caractérisées et semblables entre elles, les pistes peuvent être incorporées mentalement à la structure urbaine.

Trois dispositions permettraient toutefois de contourner ces problèmes. La première consiste à augmenter le nombre de chaussées partagées à vitesse réduite, de concert avec la gestion du stationnement, et les dispositif d'apaisement passif de la circulation. La seconde consiste à augmenter l'emploi cyclable de l'emprise des voies-ferrées (surtout préserver leurs anciennes emprises, ne pas les vendre à la pièce). Lorsqu'elles sont pourvues de ponts surplombant les grands axes, ces voies offrent une valeur inestimable de sûreté et de commodité. Une troisième disposition serait de gérer alternativement le temps du vélo dans l'espace de l'auto. De permettre dans le temps ce que l'on tente d'accomplir dans l'espace en ménageant les exceptions et les mises à l'écart. L'âge et l'apprentissage du transport actif seraient toutefois des justifications à la permanence des mesures spatiales de mise à l'écart. Le premier mode de gestion des temps étant l'intersection, on devrait l'employer à cette fin, d'autant qu'elle est spatialement très diffuse.

4.4 : L'intersection : une mesure de gestion temporelle d'une dangerosité proximale et diffuse

La trame urbaine est pleinement occupée une fois sur deux. Plus exactement, chaque segment de la trame est d'abord engorgée par un peloton de voitures accumulé, s'étiolant en sens analogue; puis par une quantité moindre de mobiles virant depuis la perpendiculaire. Le temps le plus sûr pour le cycliste est ce second temps; la voie y est pratiquement libre, notamment sur les voies présentant une grande fréquence d'intersections avec feux synchro (voies Est-ouest types de Montréal-centre). Accéder à ce temps libre implique de franchir l'intersection au feu rouge, ce qui pose un danger variable selon l'expérience et l'âge du cycliste, et la circulation traversée. La planification cyclable doit donc apprécier ce danger, et arbitrer des permissions d'accès au temps sûr.

Comme cycliste expérimenté en milieu urbain, je vois que la dangerosité de l'intersection n'est pas tant de présenter des circulations perpendiculaires, mais de précipiter, d'initier ou de voir culminer des comportements négociés en durée décroissante entre les intersections, entre mobiles à faiblement interactifs. (Cette perspective diffère de toute évidence pour les enfants, selon Calmettes). Pour l'adulte, ce danger *renvoie d'abord* donc *au produit du signal temporel dans la construction des proximités* et croisements, entre voitures et usagers non-motorisés. Quelques exemples: la *confrontation* ou l'*épaulement* de cyclistes en ligne droite croisés par les conducteurs de même direction voulant virer à gauche ou à droite, respectivement; l'accélération précipitée; le dépassement soudain par la droite, périlleux et survenant typiquement juste en amont de l'intersection... À la faveur de l'insécurité latérale vécue par le cycliste cédant aux conducteurs la «permission» d'effectuer ces manoeuvres.

Plus en aval, la gestion actuelle des lignes d'arrêt à l'intersection incorpore ou rapproche le cycliste du *peloton de voitures s'accumulant au feu*; de sorte qu'au signal, le cycliste ne puisse prendre place à l'écart des portières devant lui, successivement dépassé par les voitures une fois le signal donné. *Le fait de l'incorporer au peloton fait courir au cycliste d'autres dangers évitables*: en masquant

celui-ci des conducteurs virant à gauche en direction inverse, en produisant une concurrence impatiente entre conducteur, en plus de la possibilité de tomber parmi les voitures. Ce peloton est donc très accidentogène.

À cette posture spatiale et temporelle problématique, la ville de Vancouver eut réagi en créant des « sas vélo », une réserve en aval de la ligne d'arrêt depuis une bande cyclable, permettant à un ou plusieurs cyclistes de prendre position en avant du peloton de voiture s'accumulant au feu. Une réponse plus appropriée pourrait être, aux intersections avec des voies tertiaires et parfois secondaires, de permettre aux cycliste *adultes* de traiter le feu rouge comme un arrêt simple et obligatoire. Lui *permettant d'accéder au demi-temps alternatif de la trame, à la voie pratiquement inoccupée devant lui.* c'est-à-dire avant que le peloton ne s'y engage. Le gain sécuritaire en serait immense. Aux intersections primaires (artérielles et fonctionnellement collectrices), des sas vélo (avec un départ prioritaire indiqué au feu vert) seraient une réponse adéquate, surtout pour les plus jeunes mesurant mal la position et la vitesse de voitures en mouvement perpendiculaire; *ce sas devrait être accompagné d'un feu vert prioritaire, laissant aux cyclistes le temps de prendre position à distance des voitures stationnées*.

Ainsi, l'emploi sûr et sensé de l'intersection consiste à s'en servir pour produire économiquement dans le temps la ségrégation que l'on produit à grand coût et localement dans l'espace. D'autant que le cycliste est moins isolé des signaux de l'environnement, et que les conditions ambiantes lui soient favorables.

Soutenons que, de façon générale, le réglage temporel de l'intersection devrait idéalement produire une période d'immobilité des véhicules moteurs en toutes direction. Dans une perspective classique, il importe de permettre aux usagers non-motorisés d'user du feu vert à chaque fois qu'il autorise les voitures. En ce sens, l'obligation initiale systématique du départ rectiligne (à la flèche verte précédant le vert plein) est une mesure appréciable de sécurité des cyclistes et piétons; bien qu'un nombre important conducteurs amorcent timidement leur virage, bloquant partiellement la voie au cycliste en ligne droite. En ce sens, le maintient (ou la réintroduction locale) de l'interdiction de virer à droite au feu rouge apparaît primordial pour la sécurité des cyclistes et des piétons (d'autant que le taux de virages correctement effectués s'amenuise depuis l'introduction du privillège). Aux même fins, on doit absolument éviter le recours aux bretelles d'évitement permettant de tourner à droite sans ralentissement (au feu vert) ou arrêt (au feu rouge). Celles-ci (fréquentes à Sainte-foy et à Ville LaSalle) créent des conflits, donnant lieu à de graves intimidations à vitesse appréciable.

Notons aussi que la Ville de Toronto gère l'attribution des permissions en fonction de l'âge, présumé en fonction du diamètre des roues du vélo. Notons de plus que le caractère proximal, latéral et postérieur du danger cyclable s'accroit l'hiver, lors des dépassements sur la chaussée glissante.

4.5 : L'espace dévolu au cyclisme: un résidu anormal, instable et codé de force, entre usage et règles tacites de la route

De façon générale s'impose d'implanter des mesures pouvant *résorber le caractère résiduel de l'espace occupé par le cycliste, autant que les conditions inégales de l'occupation de la chaussée, dont les rapports de force présidant à cette mise à la marge*. Ce caractère résiduel et instable définirait d'ailleurs largement, avec le déséquilibre des forces, le manque de visibilité, le jugement de valeur altéré des uns et des autres, le manque d'anticipation du cycliste et l'impulsivité rituelle ou structurée du conducteur (la *socialisation de puissance)*, quelques noeuds du problème de sécurité cyclable. Comme prescription, ce caractère résiduel conditionne le rapport des uns et des autres au code de la route, et contribue à mitiger la légitimité de son observation.

Foncièrement, tout code tient s'il *traduit* un contrat social juste et non-contradictoire entre parties égales en valeur et en droit capables de partager un sens à l'action; s'il s'exerce en un lieu où il est possible aux parties de reconnaître les mêmes figures de litiges à l'égard desquels elles peuvent exercer des représentations ou des recours. Sur la route, ces figures de litiges sont faits du positionnements de mobiles bougeant au gré des forces et des distances réciproques, dans un cadre fuyant et se modifiant au gré du mouvement. La conduite (autant que la route) est donc difficile à normaliser. En cela, autant la *force supérieure, la discrétion du conducteur* que le caractère résiduel de l'espace cycliste forment des conditions mitigeant l'autorité du code et la possibilité de se rapporter au code, pour conduites et recours. Ces iniquités en forment des motifs valables de dissidence, ou de transgression innocente pour limiter les risques et dommages. Pour le cycliste expérimenté, le code de la route apparaît comme une relique désuète et frauduleuse, symbole contraignant de rapports faussement harmonieux, et réduits à leur fonctionnalité. Cette fausseté provenant notamment de la communication inapte ou impossible entre conducteurs et cyclistes, du caractère inutile et impossible d'une dénonciation de l'abus, et du caractère plastique et fugace des litiges routiers. Elle provient aussi de l'empirie du danger, codé ou non.

Accessoirement, les réserves des cyclistes à l'endroit du code proviennent de ses contradictions intrinsèques: dans les fait, tourner à gauche pour le cycliste revient à brûler un feu de circulation. Tandis que brûler un feu de circulation lui permet d'occuper le demi-temps vide ou libre de la trame de rue, de s'éloigner dans le temps des autos quand il est impossible de s'en éloigner dans l'espace (…) Alors que l'occupation *naturelle* de la rue (de l'intersection), permise au voiturier distrait ou au conducteur attendant son virage est interdite au cycliste par la «force des choses». Parallèlement, certaines prescriptions incommodes (l'arrêt au passages cloutés) sont invalidées par l'usage ou l'éducation constante des conducteurs à l'endroit des piétons, quand ce n'est pas les privilèges (limites maximales ou la conduite même) qui deviennent obligations (limites minimales, circuler).

Plus fondamentalement, *le danger épargné par le cycliste en se conformant au code n'a aucune commune mesure avec la dangerosité encouru lors de conduites conformes de part et d'autre*; autant en intensité qu'en fréquence. Des dangers comparables sont construits par les conducteurs conformes et non-conformes, tandis que le caractère protecteur d'une conduite relève essentiellement d'un jugement adapté, d'une attitude protectrice et sensible à la fragilité du corps vulnérable. D'autre part, *pour le cycliste en mouvement, la position la plus sécuritaire oscille continuellement entre une position conforme et une position interdite par le code*... Par exemple sur une autre chaussée (même de direction opposée temporairement) pour éviter d'être coincé près des portières; momentanément sur le trottoir pour éviter un camion, un SUV ou un Muscle-car, etc. Traversant les rues aux signaux piétons, les parcourant avec les voitures. Cette position sécuritaire variable (cette variabilité pénètre même les prescriptions municipales) incite à changer de rôle entre usagers possédant un statut réel, à transiger entres interstices licites ou non, à valeur fonctionnelle égale.

Pour le cycliste *adulte*, l'auto-conformité au code apparaît donc comme valeur relativement indépendante de la fonctionnalité de la voie, et de l'intégrité immédiate du corps; l'obéissance au code renvoie d'abord à la démonstration d'égard et d'auto-inclusion sociale. Dans ces conditions, le code apparaît plus précisément comme une valeur symbolique et esthétique, une proposition éthique à la *socialisation de puissance* (la puissance étant la norme dominante), une mesure de gestion de l'inertie automobile et surtout, une mesure éducative au danger routier pour les enfants (raison qui justifie en principe que l'on y réfère). L'insistance des policiers à faire respecter l'arrêt complet en l'absence de danger objectif (surtout dans les quartiers les plus ostentatoires et les plus courtois), leur tolérance face aux démonstrations de force sur rues résidentielles ou animées et leur incapacité à intervenir dans l'espace-temps rapide et fugace de la production du danger cyclable sanctionnent cet état de fait. Autant que le talonnement des conducteurs voulant dépasser le cycliste en rue étroite, pour gagner moins de temps que celui offert à un autre qui se gare.

Le cycliste apprend donc à lire le mouvement des mobiles; à concevoir *ses permissions* dans l'espace-temps *réel*, résiduel et mouvant de sa sécurité, en occupant l'interstice motorisé, en accordant davantage d'égard aux mouvements, grondements et visages qu'à la signalisation, en se réfugiant continuellement dans l'espace stable des piétons. La très faible inertie du vélo le permet sans grand danger. Tandis que dans les faits, la position la plus légitime des plus vulnérables (les piétons) est cette occupation stabilisante et impressionniste du domaine public. C'est à dire la position citoyenne et transactionnelle de base. Il est salutaire de s'y aventurer.

4.6 : La route: lieu par excellence de déviance et de recomposition normative

À défaut d'un cadre et de transactions stables, de rapports publics et intimes audibles, la route est difficile à normaliser. Parce que les références offertes au jugement normatif bougent au gré des forces, même le recours à un code donne lieu à tout un registre de composition de comportements

acceptables et attendus. *Le code de la route prend donc une double valeur, possède un double registre d'action : l'un formel, l'autre tacite*. Le cycliste doit sa survie à l'observation du registre tacite.

Tandis qu'à défaut d'audience et d'accès mutuel et sensible à l'autre (et à soi, parfois), à l'expression de la dignité personnelle, de la peur, de la fragilité ou de l'effort, le jugement du conducteur s'en trouve sous-référencé, et parfois faussé. Pour le conducteur, l'usage du code tend donc à se substituer à l'intendance, à la sensibilité et au jugement de valeur ailleurs promus par la proximité, le séjour et l'interactivité, et intervenant dans l'ajustement. Il en résulte une licence plus ou moins grande, donnant lieu à lieu à l'abus de pouvoir discret (souvent involontaire et de bonne foi) lequel d'ailleurs, s'il coïncide aux prescriptions du code, se voit sanctionné. Le produit mimé et attendu de cette imposition de force crée alors un ensemble, voire un registre normatif nouveau. Cette licence de fait donne également lieu à la pratique de multiples agressions partiellement contrôlées.

Cela en pratique, mais aussi parce que le code de la route ne désigne pas la source du danger comme responsable et producteur de ce danger. Et puisque le code accorde une valeur prépondérante aux conditions du libre-passage (au passage longitudinal au dépends du passage transversal ou de l'occupation de la voie), le statut des occupants les plus stables, les moins inertes, plus interactifs, fragiles et agiles ou simplement, *de la vie sociale* en est altéré.

Sur la route, les valeur éminentes de l'intégrité de la personne, de l'expression personnelle, du droit d'occupation, ou l'injustice de leurs entraves ne sont presque jamais rétablies par le dialogue signifiant et le droit : le conducteur inattentif ou abusif n'est déjà plus sur les lieux; son blindage et sa vitesse assurent la discrétion et mitigent l'entendement. Il en résulte une injustice continue et innommable. Lorsqu'il demeure, le conducteur peut crisser en trombe l'argument le plus raisonnable. À l'origine toutefois, le jugement du conducteur se porte sur des objets répondant à sa force, dans un cadre *où le défilement du paysage vers un objectif (un point de fuite) rend les surfaces lisses... Et réduit la personne à la valeur d'objet*.

En conséquence de tout ceci, on tolère sur la route des agressions, harcèlements, négligences graves qui en d'autres contextes (piéton, domestique, professionnel) seraient traités comme des actes criminels. Ainsi, la route place en concurrence (sinon à égalité) les valeurs de circulation, de promotion géo-sociale (obtention de statut par positionnement), du plaisir, de l'obligation civique et de l'intégrité corporelle ou de l'expression de la personne. Et ces gestes plus ou moins abusifs mais potentiellement graves ont cours en situation de proximité, ailleurs propice aux égards : accélération fulgurente en situation de congestion, négligence avisée au dépassement, coincement latéral du cycliste, talonnement, affront à l'intersection, bavure tactique depuis l'arrêt, dépassement délibérément serré, rapide sans égard au risque, pollution rituelle, insultes...

Ai-je ainsi vu un conducteur d'air instruit sortir du boul. Saint-Laurent, se ruer sur une femme marchant sur *son* espace de stationnement pour gagner le trottoir, rue Clark; « Elle était dans la rue », répondit-il à ma demande de justification. Une telle déviance traduit autant le jugement altéré, l'usage éducatif de la force et le recours implicite au code de la route de la part du conducteur, que le statut dégradé de l'usager non-motorisé, incapable de faire valoir ses droits ou sa valeur propre dans un corps social compétent. Elle était responsable d'une faute ainsi commise.

Il m'est arrivé si souvent de me faire dépasser violemment par des gens qui, une fois rattrapés, faisaient références à l'infériorité de mon statut, à la marginalité de la place du cycliste et à l'amertume du conducteur face à sa journée de travail ou autre situation socialement contraignante (les conducteurs le confient volontiers). Entre l'éducation civique et l'exultation, l'usage éducatif de la force est chose courante. Au printemps, un parcours de 5 km en quartier central offre en moyenne deux ou trois situations de ce type, ou décrite deux paragraphes plus haut; au mois d'août, moins.

Cet usage permet, par exemple, de brûler son feu rouge (pratique devenue systématique à Montréal avant la médiatisation policière des deux dernières années); il permet, presque assurément, d'obtenir le champ libre en situation ambiguë posée par une largeur intermédiaire de rue, une bavure consommée à l'arrêt, un conflit à l'intersection. Il permet de foncer au passage clouté en attendant raisonnablement de ne pas frapper l'autre, sans être arrêté. Ainsi, la composition normative aisée (bénévole ou turpide), la construction des statuts sociaux et l'éducation spatiale recouvrent la notion de risque, qui est socialement construite. Elles recouvrent le caractère systémique ou fréquent, soudain, disséminé, discret, proximal et fugace du danger automobile.

Conséquemment, et vu la nature du danger ainsi posé, il est manifestement très difficile pour les policiers de protéger les usagers (non-motorisés) de la route. Si bien que l'on constate qu'une part importante et croissante de conducteurs (et de conductrices) utilisent leur véhicule comme un instrument de protection personnelle : les ventes de SUV croient quatre fois plus rapidement que les ventes de berlines et de coupés au Québec; la marche des enfants vers l'école décroît notablement au profit de l'automobile alors que la perception parentale sur le danger routier forme le principal facteur d'adoption modale (marche, passager) des enfants. Un phénomène plus troublant est la construction et l'utilisation du véhicule comme une arme offensive, un instrument d'exercice de la menace et de domination ostentatoire. Troublant vu sa fréquence, notamment chez les individus de statut social supérieur aux manières articulées et courtoises.

La route intègre donc largement les registres du danger et de la violence ordinaire, si la violence se définit comme l'imposition d'une force sans consentement ni considération. Peut-on d'ailleurs affirmer que la route ou plutôt, l'automobile est le premier pourvoyeur de violence *sur le domaine public* (par mesure, la violence aurait d'abord cours dans l'espace domestique). Une violence systémique vu sa fréquence et son inertie. Peut-on en d'autre situation publique, et comme il est si fréquent sur la route, faire courir un danger immédiat, grave et présumé pour gagner entre 4 et 10 secondes de

temps ordinaire? Par exemple en frôlant un cycliste à moins d'un pied (entre rétro-viseur et guidon) de façon contrôlée et affirmer à l'intersection «je suis consciente, j'ai fait très attention»; ou à l'opposé «On est à Montréal» ou simplement : «la route est un lieu risqué». Ou encore, confondre aussi souvent qu'à l'intersection le duel à la commodité et à la fonctionnalité ? Il n'est que les rites expiatoires pour expliquer le traitement désinvolte et brutal de personnes vulnérables par des inepties complaisantes telles que le «fait latin»? Comment nomme-t-on, d'ailleurs, la construction du lien social et du lieu commun par la projection de dangers sur les plus faibles d'entre nous?

À cela, le code de la route (ou la possibilité réelle de son application) change bien peu de choses, et n'est pas mis en cause par la détérioration des moeurs routières et du civisme (ni par la militarisation du parc automobile). On se demande : les propriétés essentiellement fluides, sous-référencée et négociées des rapports routiers facilitent-elles l'introduction de références éthiques nouvelles, ou simplement la mise à jour de normes sous-jacentes aux rapports définis dans la sphère domestique, professionnelle ou scolaire? Il demeure que domaine public est un espace de démonstration, de délibération autant qu'un espace fonctionnel et informatif (publicitaire) de la norme. Plus encore, son *fonctionnement* et sa mise en forme tiennent lieu de *proposition normative.* Son appropriation et sa mise en ordre (par la parole ou par la force ritualisée) est un enjeu social permanent dont l'issue sur les moeurs et les façons de vivre pénètre en d'autres sphères de la vie sociale. Cet enjeu est au coeur de la construction ou du recul de la démocratie, autant que de la sécurité routière.

L'auteur hésite à inclure le paragraphe suivant, car il est conscient d'une part de la radicalité parfois troublante de sa pensée sur la sécurité routière et, d'autre part, de la tentation (y compris la mienne, lorsque je le subis) de reporter sur une minorité intrinsèquement déviante la responsabilité de l'exercice abusif de la force. Il tente cependant d'en expliquer les comportements observés de façon systématique, notamment par les éléments de signification accessibles sur la route. Une partie d'entre eux provient de l'expression motrice dans l'espace et une autre, de courtes discussions en situation problématique. Celles-ci méritent une attention.

Voici donc un échantillon plus ample d'une violence qui doit être dite, et comprise si elle doit cesser : «tasse-toi du ch'min osti d'cilisse, tu paies pas de taxe mon estie; si tu voyais mon compte de taxe» (j'expliquais poliment ma distance prise des portières, sur la rue Saint-Zotique, étroite et de quartier); puis de me frapper à la tête après qu'il eu crissé à quelques centimètre mes explications les plus polies. Le droit à la rue est constamment remis en cause : «Va t'en sur la piste cyclable» (*change de destination*). «Laisse-moi conduire et éloigne-toi, j'ai un fusil» (rue Metcalfe). «Tu gardes tes distances des portières et des autos stationnées, tu te tiens « au milieu du chemin », tu vas te faire frapper» après avoir intimidé au volant (un avertissement fréquent, et frappant par son sens équivoque). «Ne touche pas à *la* voiture» pour appuyer la valeur immanente de l'auto, alors que le cycliste expliquait son effroi). «Aïe, estie, tu't prends-tu pour un char? Va-t-en et ça va bien se

passer»; «Si tu gardes tes distances des portières, la distance qui me séparera de toi sera celle de l'hôpital». De façon intéressante : «*Tu parlais un langage que je ne comprenais pas*». Lui qui eut feint un coup de poing à mon visage derrière sa fenêtre, alors que je lui expliquais poliment les distances séparatrices... Et que j'eus finalement rattrapé dans la congestion pour qu'il sorte de sa voiture et me parle calmement dans ma langue, une fois photographié (…) « C'est dangereux, les vélo » (une policière suite à un incident impliquant des menaces d'un conducteur). « T'es vraiment fou, toi », à moi qui n'eut pas cédé à son obligation de le faire, depuis une sortie du Métropolitain. Un autre, qui aurait pu me tuer en s'engagent sur un boulevard (LaSalle) depuis une bretelle (Newman) où il accélérait pour me faire céder. Au feu, il me reprocha mon impolitesse : j'avais dû crier un sacre pour qu'il cède; c'est dire la proximité du bolide. En attendant l'autobus sur le boul. Lasalle, la chose se répète pour les cyclistes qui osent s'y avancer. Le boul. Lasalle, grande avenue des marges dirions-nous. Qu'en est-il de l'intersection de la rue Sherbrooke et de l'avenue Du Parc, voies civiques par excellence? SUV en trombe, crissement doux-violent, un cri au passage, depuis ou vers un cycliste frôlé de près; trois minutes plus tard, au coin du boul. Saint-Laurent, un bolide en dérapage contrôlé sertissant encore une fois un cycliste à quelques décimètres. Cette violence vue dans l'indifférence apparente des conducteurs et piétons, c'est-à-dire la confusion à la norme, l'isolement et la fuite des conducteurs disqualifiant la possibilité d'objection de part et d'autre. Si bien que la chose soit possible sur l'avenue du Mont-Royal un dimanche après-midi.

Ces exemples sont les saillances d'une réalité diffuse qui se réduit souvent à des *rapports* de force, autant en matière de positionnement (accélération, surdimension) qu'en terme d'expresion symbolique (grondements moteurs, musique typée, surdimension); les deux dimensions se recouvrant. La plus terrifiante que j'ai vécue fut une simulation d'accident frontal, revendiquée par le conducteur m'ayant confié son exaspération «des cyclistes» *vu la congestion routière*. Mais sur ma petite rue Henri-Julien, pleine d'enfants où j'ai résidé pendant 5 ans, presque tous les jours ensoleillés, un ou deux conducteurs atteignaient 70 km/h apparemment sans problèmes. Une fois, le crissement de la décélération dura quatre secondes; je poursuivis le conducteur en vélo, qui répéta l'exploit en quartier animé à trois reprises; parmi d'autres. Tous ces excès courants et systématiques déclenchèrent chez-moi la production de ce document, au moment où les commissaires scolaires firent circuler une pétition pour obtenir des mesures d'apaisement de la circulation des élus municipaux. Un programme d'apaisement se dessine depuis.

Ces gestes et paroles de violence confondent l'éducation à la délinquance, l'agression au jugement diffracté; ils sont, dans une large psrt d'entre eux, non le fait d'une agression unilatérale mais de réactions à des positions revendiquées pour leur valeur protectrice, à des explications sur la nature du danger ou à des objections face à des comportements délinquants, insouciants mais tolérés. En ce sens, ils n'attestent pas d'un phénomène d'exception ou d'un dérèglement individuel mais de mécanismes complexes liant la conduite spatiale à la conduite sociale, l'appropriation de l'espace immédiat à la production de statut différenciés, l'effet du mouvement et de la vitesse sur le jugement de valeur et la conscience, en plus du « droit au plaisir », du culte de la puissance et d'une

réponse à l'obligation de performance impossibles en d'autres sphères de la vie collective. Ils montrent certainement la justesse d'une problématisation sociale des normes et pratiques de la conduite, de la mise en forme et du partage de la rue. Ils montrent l'insuffisance d'une conception fonctionnelle et « newtonnienne » de la sécurité routière (à laquelle on adjoint la psychologie de la perception) et remettent en cause la facture *cultuelle* des véhicules contemporains, voire le caractère privé de l'objet du culte et la discrétion de la production d'un danger systémique.

4.7 : L'apaisement actif de la circulation

Pour remédier à cette erreur (à ce mépris) sur la valeur de la vie humaine, à cette confusion des règles de la force et du droit, à l'abus permis par la fuite et le non-accès à l'autre, à la réduction de la personne usagère à un objet balistique, à l'exercice éducatif, rituel ou commode de la puissance et ainsi de suite, la promotion de la sécurité routière ne devrait *pas tant s'appuyer sur un code de la route, mais sur le rétablissement de rapports de rue. Où la rue implique la sociabilité humanisée (l'accès à la signification, à la sensibilité et au jugement dans la transmission normative), et la cohabitation, la coexistence féconde du droit de passage et du droit d'occupation, la parole (la délibération) ainsi que la négociation propres à l'urbanité. Cela, dans un cadre stabilisant et socialement référencé. Au coeur de ce rétablissement se trouve le celui de l'équilibre des forces, par le biais du droit, du nombre et l'arbitrage des subjectivités.*

Ainsi, au sein de ces rapports tenus dans l'*espace civique*, la surveillance, la formation et la sanction des comportements «routiers» devrait donc être effectuée de concertation avec la société civile et souvent de façon informelle, avec l'aide les technologies de l'information. *Puisque la conduite urbaine est une pratique sociale renvoyant d'abord aux moeurs, à la conscience des nombres et à l'appréciation du contexte social et spatial, qu'elle transforme et «informe» les possibilités d'usage de la rue, qu'il s'agit de civiliser (parfois démilitariser) et d'humaniser l'espace public et que les pouvoirs policiers ne peuvent seuls construire des conditions sûres de déplacement, des instances de surveillance civile de l'espace public doivent être envisagées en matière de circulation*. Cela, de concert au rôle des policiers (à l'instar du programme Tandem-Montréal où ces derniers mettent l'emphase sur l'éducation à la protection civique, c'est-à-dire aux forces et au droit d'une communauté solidaire). Il s'agirait sans doute de la *mesure active d'apaisement* de la circulation la plus puissante et à terme, la moins chère.

En cela, *les usagers les plus stables et alertes (les piétons puis les cyclistes) seraient encouragés à surveiller l'espace public* (sur la voie ou depuis leur domicile). À dialoguer, à relayer leurs *évidences publiques* (documents audiovisuels) à des équipes mixtes de policiers et de citoyens chargées d'interpréter ces documents, d'éduquer, d'arbitrer les litiges et de sanctionner les usagers en cas de délit flagrant.

À terme et à plus grande échelle, la coordination de telles équipes serait majoritairement civile, assistée d'éducateurs, d'aménagistes, de sociologues et de psychologues de l'environnement; Cette coordination devrait définir des critères d'appréciation subjective des conduites, permettant d'approcher l'objectivité mais intégrant le vécu de la route (peut-on penser à une Table de sécurité routière, mais mieux connectée à la réalité urbaine et dominée par des spécialistes des rapports entre personnes, par le biais de l'espace construit et de la voiture). Cette sécurité civile aurait l'avantage d'être délibérative et diffuse (donc appropriée à la nature du danger routier) pourrait permettre de nommer les abus de pouvoir, agressions et négligences graves qui se glissent derrière les acceptions de « conduite dangereuse » ou pratiques couramment acceptées (comme le texto-volant). Permettre également de problématiser l' «accident», en plus de construire la préséance du concept de rue sur le concept de route (devrait-on ainsi s'attendre à une résistance de la part de l'État, auquel sied la force publique de différentes natures).

La notion de conduite dangereuse, beaucoup trop vague et permissive, en intégrerait d'autres telles que la conduite protectrice, l'inattention, la négligence simple ou grave, l'intimidation, le harcèlement et l'agression de la route. La réalité sociale et politique de la route urbaine en changerait foncièrement. À moins de criminaliser les abus et les agressions non-équivoques en situation de proximité, la société réaliserait à quel point elle internalise quasi inconsciemment la violence ordinaire dans sa régulation. Probable constat troublant.

Cette surveillance citoyenne pourrait également comprendre la protection des autres usagers du domaine public, par un droit de regard et d'intervention sur la conduite d'un autre. Cela, par une disposition agissant sur le véhicule, quitte à considérer celui-ci partie prenante du domaine public, qu'il régule et compose en grande partie. Peut-on dire, en effet, que l'automobile en conditionne l'occupation, la possibilité d'expression et d'impression, de rassemblement en son sein, en plus de la possibilité la plus probable d'y être blessé pour ne pas avoir anticipé, se distraire ou utiliser l'espace à d'autre fins que la conduite. Tandis que la voiture stationnée occupe l'essentiel de l'espace public, en guise de mobilier. Elle offre autrement l'expression du domaine public la plus prégnante, pénétrante dans le domaine privé.

À l'instar du démarreur à distance, cette disposition agissante pourrait rompre le circuit électrique pendant un temps donné sur motif valable (10 minutes, par exemple), le temps de se calmer ou d'attendre les secours; d'empêcher la fuite ou de limiter les dégâts face à un constat de conduite dangereuse. Mais surtout, une telle mesure permettrait d'inscrire la conduite dans un système d'égards attendus pour autrui, en rétablissant l'équilibre des discrétions et des forces. Le tout, précisément sans l'imposition de force. Cette télécommande pourrait être actionnée de façon directionnelle ou intelligente (discrètement par une immatriculation numérique) par tout usager de la rue (par téléphone cellulaire et public, ou instrument dédié). Sur déclanchement, un fichier recevrait une mention d'événement par ondes radio, correspondant à l'identifiant de la « zapette »; son mésusage, son usage «dangereux» ou inaproprié pourrait donc être sanctionné de démérite. Une

demande ou commande électronique instantanée et référencée (ligne d'une table excel au poste de quartier) permettrait au conducteur de se soustraire à la mesure (sur action des feux d'urgence, par exemple). Les policiers pourraient ainsi mieux accompagner le conducteur, sur demande de part et d'autre.

Une autre façon d'intervenir sur les dimensions sociales et pulsionnelles de la conduite automobile est de s'adresser au conducteur dans le contexte de ses liens forts : la famille, les amis. Réunis en colloque, des membres de Réseau-Vélo suggéraient l'efficacité de campagne publicitaires où l'on montre l'effet dramatique d'un excès sur la vie des proches. En parallèle, l'éducation scolaire à la voie publique devrait insister sur l'aspect négocié, contestable et signifiant de la conduite. La DSP de Montréal suggère au contraire la faible efficacité des campagnes publicitaire pour changer les comportements.

4.8 : L'apaisement passif de la circulation

Si les instances de sécurité routière n'attribuent pas de façon stable la responsabilité du danger routier, les travaux de la DSP indiquent que le nombre de collisions engageant les conducteurs aux usagers non-motorisés augmentent généralement linéairement avec le nombre de véhicule*km. Tandis que le nombre de blessés de la route se trouve en augmentation depuis 1998 à Montréal et au Québec, de concert avec l'augmentation du nombre de véhicule*km.

> «Aux yeux de nombre d'experts, abaisser le volume de la circulation offre une avenue privilégiée pour améliorer le bilan routier» (DSP, 2006: 58).

Ainsi, la première mesure d'apaisement passif de l'espace public est de réduire le besoin de mobilité automobile par le biais de l'aménagement territorial; permettant de construire une forme urbaine favorisant l'accessibilité. C'est sans doute ce qui fonde les recommandations du CERTU, dans une étude portant sur les liens entre la forme urbaine et l'insécurité routière (2004: 15) :

-Localiser les différentes activités de manières à *réduire les débits* et les conflits de circulation,
-Séparer dans le temps et dans l'espace la circulation des véhicules moteur et celle des piétons et des bicyclettes,
-différencier les divers flux de circulation de telle sorte que chaque flux soit aussi homogène que possible,
-Assurer la clarté, la simplicité et l'uniformité de manière à rendre plus aisé la prise de décision par les usagers de la route.

Notons l'importance prise par la ségrégation temporelle; celle-ci touchant au rôle de l'intersection, à la gestion des vitesses relatives entre voitures et piétons. La perception du temps forme une autre mesure de gestion-construction temporelle; notamment par l'animation du cadre de la voie et

l'inclusion du conducteur dans un espace joué ou parlé, la provision de marqueurs paysagers (accentuant la succession), la rupture de perspective (de l'anticipation) et la multiplication des avenues non-exclusives (faire fondre l'intersection au lieu de rencontre).

Ces quatre principes à consonance fonctionnelle et «thermodynamique» concernent la gestion de la circulation proprement dite; ils découragent aussi la cohabitation et ignorent la négociation de l'espace public. En ville où la proximité de circulations conflictuelles est inévitable, *il peut être contextuellement justifié de séparer les flux autant que d'assurer la négociation* de l'espace entre usagers confondus... Dépendamment du caractère de l'inscription d'un lieu ou d'un axe dans la structure urbaine, du caractère et de l'ambiance à y insuffler, du degré d'insécurité, et de l'usage, de la force des nombres, du vécu du temps et de la forme d'accès véhiculaire, etc. Conduisant par exemple à permettre le cyclisme en contre-sens (à Montréal, des bandes en contre-sens sont couramment implantées) ou à fondre des mobiles en conflit au sein d'un espace partagé, informant le conducteur à l'usage plutôt qu'aux signaux (à l'instar des pratiques de la firme Hamilton-Baillie).

Signalons ici qu'une littérature importante confirme l'efficience de dispositifs d'apaisement de la circulation sur les comportements moteurs, comme leur acceptabilité sociale chancelante. D'un point de vue de la construction de l'usage actif et interactif de la voie, faut donc insister sur la nécessité de composer la ville, au lieu d'y installer simplement des dispositifs d'apaisement.

À défaut d'avoir pu illustrer les principes d'aménagement qui suivent, les lecteurs peuvent consulter les documents de plusieurs organisations, dont celles-ci; nombre des espaces illustrés intègrent la nomenclature de dispositifs d'apaisement rapportée plus bas par la DSP :

Le recueil du Centre d'écologie urbaine de Montréal :
http://www.ecologieurbaine.net/volet/espaces-publics
http://www.ecologieurbaine.net/volet/transport-collectif-et-actif
http://www.ecologieurbaine.net/volet/quartiers-cr-atifs

les travaux de la firme Hamilton-Baillie :
http://www.forumurba2015.com/2_conferences/2.1_liste_conferences/PowerPoint/2010-10-05.pdf
http://www.hamilton-baillie.co.uk/

Les travaux du CABE :
http://www.cabe.org.uk/news/the-end-of-high-street-clones
http://www.cabe.org.uk/public-space

Ainsi, on pourra miser sur l'emploi de dispositifs formels (matériels) et auto-exécutoires (passifs) couramment appelés «mesures d'apaisement de la circulation» (la DSP en fait ci-dessous la nomenclature en omettant les coussins de chaussée, petits monticules sinusoïdaux d'une largeur ajustée à celle de l'essieu du bus). *Ces dispositifs, comme toute forme urbaine, constituent à la fois une contrainte, une offre, une référence culturelle et normative. Ils peuvent et doivent servir à construire la rue et les rapports de rue*, à distinguer celle-ci de la route.

D'autre part, selon les observations de la DSP confirmées par des profs de l'Institut d'urbanisme (Lessard, Torres), la dangerosité ou la « probabilité qu'un piéton soit heurté par un véhicule » augmente avec le volume du trafic, et diminue avec la quantité de piéton présents sur la voie (DSP, 2006: 56). La sûreté des déplacements actifs croît donc avec leur nombre, ou leur dominance sur les autres usagers. Cette dominance n'étant pas d'ailleurs uniquement mécanique, mais sociale. En conséquence, l'apaisement de la circulation devrait être conçu comme une mesure de construction de la mobilité active et interactive, de conditions lui étant *socialement et mécaniquement* favorable. C'est sans doute dans leur caractère intégré et passif (universel) que les mesure d'apaisement de la circulation trouvent leur intérêt :

> «En milieu urbain, un ensemble de mesures environnementales visant a réduire le volume et la vitesse des voitures, regroupées sous le terme d'apaisement de la circulation, sont jugées efficaces pour réduire la fréquence des collisions et le nombre de blesses. Ces mesures, dont l'efficacité est rapportée depuis plus de 30 ans, comprennent une panoplie d'interventions, dont les ilots circulaires, les terre-pleins, les voies a largeur rétrécie, dos d'âne allongés, les saillies de , les passage-piétons surélevés, des zones de 30 km/h, etc. (figure 23). En plus de réduire l'insécurité pour tous les usagers de la route, ces mesures facilitent la marche et le vélo, deux modes de transport actif bénéfiques pour la sante. Les pays ayant intégré ces mesures dans leurs politiques de transport ont non seulement réduit radicalement le nombre de blesses et de décès, mais ont accru le recours aux de transport actif» (DSP, 2006: 58).

4.8.1 : L'apaisement passif de la circulation: de la borne à la création de sens et d'usages répondant aux motifs de l'usage de l'automobile

On dit que conduire est de se conduire; la conduite est une pratique sociale. Elle s'inscrit dans la production d'une représentation de soi (statut, individuation) et de positionnements réciproques dans un système de symboles, d'attentes et d'égards normalement attendus. Elle s'inscrit également dans un ensemble de règles opposant la force à l'intégrité pour permettre un déplacement régulé. La pulsion excessive serait, quant à elle, motivée de façon sensorielle autant que sociale, et résolue par l'accès à l'autre et à soi sous forme réelle ou projetée. Dans ce cadre, *l'apaisement de la circulation ne peut se limiter à poser des obstacles et ordres de diversions aux excès routiers*. Bien qu'utiles, déviations, dos d'âne, coussins, chicanes, pincements et dénivelés de la voie doivent être conçus autant comme contraintes que comme une référence et une offre... Visant conjointement *la produc-*

tion d'un contexte de négociation entre usagers mais aussi, d'une socialisation substitue et stable, et d'une appropriation non-motorisée de l'espace. Cette transformation, qui comprend la construction des formes douces et interactives de mobilité à portée de corps, suppose autant la transformation des *capacités* d'exercice de la force et de la vitesse, que des *motivations* contextuelles d'un tel exercice. Elle comprend l'offre d'un espace d'expression, de relations et de satisfaction affective, de repères éthiques et de dispositifs physiques équilibrant les pouvoirs (les risques) et stabilisant la perception mutuelle.

Ces dispositifs peuvent être mécaniques, tels une intersection surélevée et piquetée provoquant, selon l'usager, une décélération saisissante ou annonciatrice (selon la rudesse de la pente), une protection et une posture inusitée dans une enceinte. Ils doivent aussi générer ou permettre de nouveaux usages, jouissifs, légitimes et signifiant d'un point de vue social. C'est-à-dire pourvoir espace et statut, porter un message et être usés ou investis en commun. Agrandir le trottoir à même la chaussée à la sortie d'une école, y placer une tourelle d'observation pour les enfants de même que des dénivellations sûres pour les poussettes et des bancs pour les parents, le tout protégé de bollards stylisés, ombragé par une rangée des arbres s'étendant de la cours d'école au milieu de la baie peuvent *composer* conjointement cet attrait, cette restriction, cette permission et ce le statut de *cet espace pratiqué*. Plus que du placement de dispositifs, il s'agit donc de composer l'espace public. En plus des travaux de la firme Hamilton-Baillie, les recherches du CABE et du Centre d'écologie urbaine de Montréal peuvent servir à illustrer ces principes.

L'automobile est un «objet transitionnel» (au sens de Winnicott) par excellence : Son élection incontestée comme objet de son pouvoir dans l'ordre, son culte permet de soulager la tension d'un environnement étranger à la satisfaction du besoin immédiat, de la distance à autrui. Elle est employée autant pour gérer les distances de soi (proximités à soi) que pour franchir des distances. L'auto est alors le sein de la mère, l'enceinte intime et familiale de ses hanches lorsqu'elle n'est pas le prolongement phalique. Il est intéressant de constater que de donner une tape sur une voiture (comme klaxon du cycliste) peut coûter la vie car elle atteint profondément le conducteur. La menace passive d'une atteinte à l'automobile est donc une mesure d'apaisement efficace, autant que l'offre d'un espace de sociabilité substitue.

De l'irruption en puissance dans l'ordre tacite des mouvements réciproques réduisant l'occupant de la voie au statut d'objet, *les automobilistes doivent être invités à se représenter, à se valoriser, à se reconnaître et à se situer dans la participation au social. Ou plutôt, dans l'espace où les représentations du social donnent un accès tangible et stable à soi et à l'autre.* (Faire le chemin de *l'expression et l'impression authentique, notamment ceux de l'enfant, comme point de départ non-équivoque*). Les références culturelles et normatives fixes doivent devenir plus fortes et significatives que celles conférées au conducteur par le mouvement et la succession des éléments routiers (qui compose en continu le monde fugace du motoriste sensuellement captif). Des baies, enceintes et objets relationnels fixes (doux et définis, comme l'est l'intérieur automobile) peuvent donc être imaginés, et mis à

disposition. Je pense que l'art puisse jouer un rôle substitut à la vitesse, en permettant de tolérer l'étrangeté et l'intimité en public. En offrant (la construction d') un sens propre mais partagé (commun) en surface, procurant un ordre tacite substitut, signifiant en soi et entre soi et l'autre.

Pratiquement donc, ces références normatives, lieux de représentation stable puis d'accès à la personne peuvent simplement s'agir de parents ou de gens qui discutent (on le suppose) à chaque jour dans cet espace confortable prélevé à la chaussée; d'un espace de jeu ponctuel ou linéaire; de bâtiments transparents, perméables et rapprochés offrant une démonstration plus ou moins intimiste à la rue; de l'art public s'imposant de façon sensible ou y participant de façon savante, d'un enjeu politique ou sportif localement débattu; d'une signalétique proche du portrait des usagers plus vulnérable; des assises physiques donnant droit de cité aux plus faibles (enfant, aînés) qu'ont été et que seront les motoristes. Ainsi, une figure de saillie de trottoir assurant une fusion décélérée aux pistes cyclables, l'écoulement de l'eau, la rétention des poussettes, la stabilité des personnes en *marchette* et en fauteuil roulant serait un défi pertinent au *design*.

Une borne peut être lue comme un ordre de ralentir ou l'objet d'un sport automobile. L'idée, *je crois*, est que *le changement perceptuel et comportemental demandent l'usage informel et agréable d'un espace de démonstration ou de procuration statutaire, par l'adéquation fine du sens neuf librement attribué aux objets, et de l'investissement institutionnel pour s'avérer légitime* (n'est-ce pas ce que l'on fait quand on parcourt une route en décapotable, ou quant on attire les jeunes vers un *skatepark réussi*). *Il demande un espace à la fois sûr et permissif*. L'attribution de sens se fait par la projection de connotation nouvelle, l'affection et l'établissement de liens nouveaux entre repères, en cohérence. L'espace doit donc être soigneusement planifié, défini mais comporter plusieurs usages et lectures potentiels. La justesse des symboles, du pari sur les rapports de force (de nombres d'usagers et de nuisances), de même que l'adéquation symbolique et fonctionnelle des objets importent autant que la sûreté perçue. La correspondance spatiale entre les bornes, documents culturels et espaces dévolus, de même que le partage et l'affirmation de leur vocabulaire formel augmentant leur clarté, leur signification et leur légitimité. La diffusion de ces dispositions sur la voie en ferait un milieu plutôt qu'un canal entre points animés. Un milieu permissif permettant l'élection d'objets chéris (l'appartenance), l'*expérimentation et la situation intime dans un monde compréhensible* (notamment aux enfants). S'agirait-il ici d'un *environnement éducatif*? Peut-il, doit-il de ces références, surgir d'une production libre mais citoyenne et communautaire? Quel est ici le rôle de la normalisation urbanistique de l'espace? De l'usage de la force?

Bien sûr et comme il fut démontré (Freeman ds Lewis, 2009; Appleyard, 1981), réduire le débit et la vitesse de la circulation accroît le nombre de lien sociaux, de leur lieux et de leur intensité, de même que l'intendance publique sur la voie. Les contraintes pures à la circulation sont donc socialement utiles mais leur efficience, de même que leur *acceptabilité sociale* peuvent tributaires de leur effets

sur la façon de socialiser et la construction de nouveaux usages admis en commun (notamment bénéficiant aux enfants). En définitive, du sens qu'on y trouve. On dira aussi qu'apaiser suppose d'enrichir le rapport à l'espace partagé.

On peut donc insister, de ce point de vue, sur le caractère ambigu ou limitatif des ségrégations spatiales et de la signalisation (de la proposition de sens extrinsèque). Et au contraire, insister sur le caractère intrinsèquement signifiant de l'environnement conçu (en commun) comme un tout symbolique et fonctionnel. La signalisation (ni même la borne et le décélérateur) ne devrait pas donner de licence (ici on roule (à)), mais magnifier les situations problématiques et faire usage d'archétypes formels désignant (proposant) l'expérience vécue et attendue de tous (comme «milieu résidentiel» ou «rues à jouer»). Elle ne devrait donc pas marquer spécifiquement les dispositifs tels que dos d'âne et chicanes, signifiant du coup le caractère résiduel et inapproprié de l'espace non désigné. Au contraire elle devrait désigner le milieu; représenter symboliquement le principe d'usage et d'appropriation de l'espace attendus ou offert.

Aussi l'école, dans sa fonction d'éveil et de socialisation doit prendre sa place sa place dans la ville, rétablir des rapports consistant avec la ville de l'automobile, qui s'ensauvage en architecture et en moeurs. Et au coeur d'une ville se posant en substitut à la socialisation de puissance, doivent être introduites ou renforcée des instances et dispositions assurant la valorisation du soin et la transmission communautaire ou environnementale du savoir, la maîtrise locale des conditions de vie (l'économie sociale) et surtout, *l'incorporation communautaire de la naissance et de la mort* soutirés par la gestion industrielle de la ville (le lien entre famille et citoyenneté). Il est probable que la voiture en perde sa fonction rituelle et exutoire pour redevenir un moyen de transport. Et que la ville post-industrielle s'en trouve mieux outillée pour faire face à à la fragmentation des savoirs, au désoeuvrement, à la régulation sociale par la peur et le gaspillage (de l'attention, du corps sexué, du territoire et des ressources), aux replis identitaires et sécuritaires en plus d'accéder au regard éthique et composer avec la pluralité actuelle des repères normatifs.

En termes de gestion des réseaux et des espaces urbains, cela suppose nécessairement la promotion des transports actifs et collectifs et l'exploitation optimale de leur potentiel interactif (voire éducatif et scolaire), en plus de forme plus légères et collectivisées de motorisation individuelle. Cela pourrait impliquer le fait de séjourner à bénéfice sur un réseau culturellement dense ou alimenté par une institution d'enseignement. Cela implique sûrement la création d'espaces publics de grande qualité autour du transport alternatif, et la constitution d'un tissu urbain mixte et dense y donnant. Encore, cela peut impliquer la concurrence des réseaux de l'intimité (ruelle et coeur de l'îlot) et de la publicité (la rue) mais surtout, leur *connexion* en lieux de (re)production, d'éducation, de délibération, de transcendance, de repli ou de quête de soi (l'automobile est-elle cette pénétration de l'intimité dans la publicité ou en quête de celle-ci). Cela peut également signifier la permission d'affichage communautaire dans ces deux réseaux et l'aménagement de l'économie sociale où ils se croisent (afin de permettre une maîtrise douce ou commune du territoire. Les églises désafectées, toujours au centre

des quartiers, y sont propices. Cela peut aussi engager les Arrondissements aux espaces de médiation des quartiers (abords des voies ferrées, falaises, rivières), ces réseaux latents, sans automobiles, interstices inter-communautaires et anciens espaces d'aliénation ouvrés de façon inter-ethnique et inter-linguistique. Cela, de façon complémentaire aux coeurs de quartiers où le commerce organisait le cadre de vie avec l'Église. Cela suppose aussi de réduire les vitesses en milieu de vie.

Bien sûr, en parlant de mobilité (donc d'échanges et d'accès) je me vois particulièrement préoccupé par l'exclusion, par ce désoeuvrement désolant et croissant à Montréal (qu'en est-il à Québec), des jeunes, réfléchi sur les vitrines commerciales et lessivé par les voitures au grondement calibré, à moins que la dépression ne guette aussi leurs conducteurs, statistiquement parlant. Par le suicide des personnes âgées devenues inutiles et muettes. Je m'interroge sur les motifs et la conscience du verdissement, de la réclamation des interstices urbaines. Je pense donc que ces figures urbaines nouvellement usitées (lorsqu'on y ajoute la maison intergénérationnelle et l'apaisement) peuvent préparer un vieillissement enrichissant (transmission de valeurs), un espace partagé plus doux et plus fécond, en plus d'assurer le droit à la mobilité pour tous.

Je ne suis ni psychologue ni sociologue. Je suis toutefois convaincu qu'il importe de construire la mobilité active en s'appuyant sur une connaissance de l'appréhension spatiale (socio-spatiale) de l'enfance (l'âge du permis de conduire est trop avancé pour inscrire le jeune dans le monde). Une connaissance notamment du mode de positionnement relationnel de l'enfant (de proximité en proximité d'objets affectés jusqu'à la mère), des rapports entre affection, obligation et saillances de l'espace ou encore, des stades de développement de compétences environnementales qui lui sont propres (appréhension auditive et tactile d'abord indifférenciée, accès graduel au corps propre, à la conception métrique et symbolique de l'espace, à l'appréciation du mouvement de véhicules, à l'orientation auditive et à un champ de vision étendu)... Un domaine fascinant que je connais à peine. Je recommande à ce titre l'*Enfant et la ville*, sous la direction de Éric Chevalier, et le travail de Urie Bronfenbrenner.

Conclusion

Tout cela étant dit, puisque l'école est à la fois microcosme de la ville vecteur du civisme, je crois qu'il demeure opportun d'agir rapidement (donc discrètement) autour des écoles (volonté initiale des élus et parents dans Rosemont-Petite-Patrie), par des mesures amovibles (coussins et dos d'âne en caoutchouc, etc) permettant de protéger les enfants et d'expérimenter. Des mesures de gestion et d'aménagement permanentes et structurantes devraient toutefois faire l'objet d'une planification et d'une participation publique étendue. Car l'aménagement est un exercice d'arbitrage et d'imagination à toutes échelles, et puisque l'investissement, l'assentiment demandent une construction intersubjective, puisant ici à une connaissance «objective» élargie des rapports à autrui par le biais de l'environnement.

Plus généralement, la provision de pistes et autres plages dédiées peut rehausser localement le statut de l'espace cyclable. Elle ne peut toutefois, sans être généralisée, le centrer et en instaurer le statut, de même que légitimer l'observation stricte du code de la route. Car du fait de la route, *cette ségrégation occasionnelle est, en principe, réellement protectrice*... Et se confond avec le confinement alternatif de l'espace cyclable (le caractère imprécis de sa géométrie) et la marginalité de son statut; les attentes automobiles (l'anticipation du cycliste) en sont correspondantes. Mais cette provision générale est-elle d'ailleurs possible? Se limite-t-elle d'ailleurs à l'espace? Signifie-t-elle d'autant une absence de proximités problématiques et négociées? En ce sens, la production de conditions propices au cyclisme doit embrasser la diffusion de conditions propices à tous les usages non-motorisés, voire communs et proximaux de la voie publique.

D'une part donc, l'aménagement de l'espace cyclable doit reposer sur des mesures peu coûteuses et diffuses permettant de configurer et surtout, de meubler la voie de façon à recentrer l'espace cyclable et à en stabiliser la géométrie, à construire la visibilité et à prévenir les heurts en proximité. Le report du stationnement sur un côté ou au centre de rue, la ségrégation temporelle (l'occupation du contre-temps de la trame), le rétrécissement par saut des largeurs de voie (pour dépassements amples ou clairement impossibles), l'indication de distances protectrices obligatoires en sont, eut égard au choix d'un côté de voie ou d'un axe privilégié. En outre, la qualification et la préservation des réseau non-automobile, de leur connectivité sont des éléments cruciaux d'un plan de promotion des transports actifs ou durables.

D'autre part, ces mesures doivent consister à cultiver les égards pour autrui, dont les rapports de force et de statuts sociaux sont garants, autant que la possibilité d'accéder à l'autre. À ce titre, l'instauration de mécanismes de surveillance civile de la voie et de la conduite, le moins grand recours au code de la route, comme l'emploi de l'apaisement de la circulation comme dispositif stabilisant et offre substitue à la socialisation de puissance me semblent recommandables. Ces dispositions permettraient d'échapper au caractère systémique de l' « accident » et du risque, et de mieux répondre au caractéristiques de la rue, référencée et normée à l'usage. Paradoxalement, ces dispositions et caractéristiques permettent et légitimisent le recours au code.

Face à la complexité du problème qui consiste à former un espace cyclable propre, universel et stable à l'écart du domaine automobile ou piéton, peut-on admettre et porter haut l'idée de l'espace-temps du «piéton rapide»; cela, tant au niveau piéton (par l'intermodalité utile et la priorité universelle au plus vulnérable) que cyclable (par l'interpénétration et l'*agency*). En tenant compte de l'importance réelle et de la nature des dangers mutuellement posés, la pénétration occasionnelle de l'espace piéton par le cycliste doit être structurellement facilitée pour parer aux évitements nécessaires. Tandis que la chaussée et l'espace piéton doivent être confondus et partagés aux croisement

obligés. En attribuant la responsabilité du danger à la source, conduire et pédaler doivent devenir synonyme de *se conduire pour autrui*. C'est-à-dire de protéger, y compris les piétons. Qui eux, jouissent et usent du temps urbain au lieu de le subir passivement.

Il faut, pour y parvenir, que la gestion de l'usage de la voie produisent les conditions socialisantes et transactionnelles de l'urbanité, où la même voie puisse être occupée, revendiquée, jouée autant que circulée à portée de sens et de voix.

La Ville doit s'y investir davantage à moins que l'État délaisse l'emploi politique de l'automobile de masse et de ses effets sur le territoire et la société. Sans perdre de vue le vieillissement de la population, la transformation des rapports de production (de la dominance économique des valeurs internes à celle des valeurs ambiantes; de la précarité du prolétaire à celle du locataire), le coût croissant de l'énergie qui altèrent le pacte automobile. Ni le fait que 40% des habitants des quartiers centraux habitent sur des voies à grande circulation... Où l'apaisement mécanique et les pistes cyclables sont plus litigieux.

Ainsi, l'interactivité, l'*habitabilité de la voie et la civilisation de ses moeurs* forment le coeur persistant de la question de la mobilité active, et touchent au centre de la question de mobilité durable. Laquelle demande de produire la ville vivable (ou la culture d'un sol préservé), de réduire le besoin de transport (en accroissant l'accessibilité), d'optimiser, de pérenniser et de répartir les valeurs produites par le déplacement. La possibilité d'occupation de la voie ou la dominance des circulations transversales (d'un côté de rue à l'autre), l'efficience, la sûreté et l'ordre du transport collectif (du rail) pour les circulations longitudinales sont au centre de la mobilité durable, et de la viabilité des milieux denses. Cela, autant que peut l'être la nature de l'ordre urbain... Entre la démonstration de force et la production de sens, le recours à la force et le recours au droit, entre la prime à la mobilité et la prime à l'investissement, le gaspillage de l'espace-temps et son enrichissement, entre le lien social tenu et ce lien rompu, du territoire résidu jusqu'à la densité culturelle du lieu, par un regard et la voix comprises au passage, jusqu'à leur oblitération devenue aisée. À plus ou moins grand degré d'ouverture de la cellule privée (voiture ou logement), entre mécanismes de production ou d'adoption de leur esthétique, de leur puissance de transgression et d'animation des normes et de l'espace public (concentrés et privés, ou coutumiers). Le choix des équipements et des systèmes, l'aménagement de la ville et l'acheminement des infrastructures ont une influence sur tout ceci qui conditionne l'habitabilité de la voie et la civilité de ses moeurs.

Références citées

BERGERON, R. *L'Économie de l'automobile au Québec; poser la question du financement des transports collectifs suivant de nouveaux termes de référence*. Éditions Hypothèse, 2003, 69p.

Centre d'étude sur les réseaux, le transport et l'urbanisme (CERTU); *Étude des liens complexes entre formes urbaines et insécurité routière*. France; 2004, 94p.

CALMETTES, C. ds CHEVALIER, É. (dir.) *L'enfant et la ville : Urbanisme, santé et socialisation*. Éditeur Syros, collection Enfance et sociétés; France; 1993, 326p.

CHOMBARD DE LAUWE, M.J. *Enfant En-Jeu: Les pratiques des enfants durant leur temps libre en fonction des types d'environnement et des idéologies*. Paris; CNRS, 1976, 346p.

CENTRE D'ÉCOLOGIE URBAINE DE MONTRÉAL : recueil de documents audiovisuels en ligne :
http://www.ecologieurbaine.net/volet/espaces-publics
http://www.ecologieurbaine.net/volet/transport-collectif-et-actif
http://www.ecologieurbaine.net/volet/quartiers-cr-atifs

Direction de la Santé publique de Montréal: *Le transport urbain, une question de santé; rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise*. Sous la direction de N. King, P. Morency, F. Thérien, L. Lapierre, C. Gosselin et L. Drouin; 132p.

Direction de la santé publique de Montréal: *Distribution géographique des blessés de la route sur l'île de Montréal (1999-2003); Cartographie pour les 27 arrondissements*. Sous la direction de P. Morency et M.S. Cloutier; Juin 2005, 158p.

Direction de la santé publique de Montréal: document de présentation *Des données «probantes» pour l'action*, dans le cadre des Journées annuelles de santé public; 2008. Disponible à l'adresse http://www.inspq.qc.ca/archives/

Direction de la santé publique de Montréal: *Mémoire sur le projet de révision du réseau artériel*, déposé à la Commission permanente du Conseil municipal sur le transport, la gestion des infrastructures et de l'environnement. Avril 2007. 13p.

Hamilton-Baillie, Ben; président de la firme éponyme de Bristol, R.U. Conférencier dans le cadre du forum Urba2015 le mardi 5 octobre 2010 à Montréal : http://www.forumurba2015.com/2_conferences/2.1_liste_conferences/PowerPoint/2010-10-05.pdf

LEWIS, P. ; O'Brien, O'BRIEN, C. ; GILBERT, R. ; RAJOTTE, A. ; *Pour un aménagement et des transports favorables aux jeunes; guide à l'intention des municipalités du Québec, version préliminaire.* Centre pour un transport durable, affilié à l'Université de Winnipeg; *décembre 2009, 101p.*

MUNTANOLA ds *The Educating City*; Actes du premier congrès international des villes éducatrices. District de Barcelone; ISBN 8476094965; 1990, 327p.

PAQUIN, S. Guide d'aménagement *Pour un environnement urbain sécuritaire*. Édité par la Ville de Montréal; ISBN : 2-7647-0209-4; non-daté, 163p.

PARAZELLI, M. *La rue attractive: parcours et pratiques identitaires des jeunes de la rue*; Presses de l'Université du Québec; 2002, 358p.

Société Radio-Canada, émission *Maisonneuve en direct* (tribune téléphonique) du 19 mai 2010 portant sur la cohabitation routière entre modes de transport, entre 12:15 et 13:00

TORRES, J. ; *L'enfant et la ville: Aménager pour grandir ensemble*. Éditeur: Institut Vanier de la famille, coll. Tendances contemporaines de la famille; Octobre 2009, 19p.

Appendice

Les responsables de la sécurité publique attirent souvent l'attention sur la criminalité, organisée ou systémique; il s'avère pourtant que l'insécurité automobile (low traffic area) est recensée par l'Institute of Transportation Engineers comme étant la première préoccupation relative au milieu de vie immédiat aux États-Unis, devant les espaces verts, la réputation des écoles, la présence de gardiens de nuit ou la facilité d'accès depuis l'autoroute à la fin des années 90. (ITE, Traffic Calming : State Of The Practice : 1-1). Au Québec, le Cadre d'aménagement à l'intention de Montréal avise que «le facteur qui a le plus de conséquences sur la tranquillité et la sécurité des cadres de vie est indéniablement la circulation automobile» en précisant que «la sécurité pour les enfants et la tranquillité sont les deux raisons principales incitant les ménages à préférer les banlieues résidentielles à la ville centrale» (MAMR, 2001: 58).

En ce sens, l'insécurité automobile s'avère être un des problèmes les plus importants de la ville nord-américaine, dont la nôtre. Cette insécurité est sans-doute, d'ailleurs, le capital intangible le plus important de l'industrie automobile. Dans la simple mesure où l'on s'achète une voiture pour protéger ses enfants de l'auto des autres, où l'on choisit un véhicule (par exemple un véhicule paramilitaire doux) pour se prémunir ou affirmer sa souveraineté contre celui de l'autre; dans la mesure indirecte où la viabilité de la ville compacte, interactive et socialement qualifiante pose les limites du domaine de la rentabilité de l'industrie automobile. L'administration municipale doit donc parvenir à collectiviser l'intérêt sécuritaire et citoyen pour renverser cet ordre, cet ensemble de faits sociaux proprement incivils.

Sans ouvrir un autre chapitre, il importe de signaler qu'il existe abondamment de ressources pour ce faire, actuellement gaspillées, à commencer par la santé. La DSP rappelle que ces traumatismes causent le cinquième des décès chez les 5-34 ans que l'on présume en bonne santé; que les traumatismes routiers forment la troisième cause d'année de vie perdue après les maladies cardiaques et la dépression... Encore que l'on identifie la sédentarité comme un problème sanitaire croissant, deuxième facteur d'années de vie perdues après le tabagisme en occident, dans un contexte où la pratique des *loisirs actifs* est pourtant en augmentation. De son côté, la SAAQ nous rappelle qu'entre 2001 et 2005, les accidents de la route firent au Québec 276 000 victimes, et coûtèrent 20G$ durant cette période.

Ce n'est pas dire le coût de l'automobile elle-même, équivalent à la part du logement dans le budget des ménages (lorsqu'on ajoute le stationnement domiciliaire au compte automobile). Si bien que la moitié des 50 G$ que la société québécoise dépense annuellement en automobile sort du Québec; cela représente 10% du PIB du Québec. Dans ce cadre, l'apaisement de la circulation, le refus des projets d'autoroutes urbaines du MTQ, la construction de la mobilité alternative font partie de ces outils peu dispendieux nécessaires pour initier le renversement des motifs à la fois sociaux et territoriaux de cette dépendance à l'automobile et de son usage qui nous fait si mal.

Véronique Cadoret
François Fortin
Jean Guérette

Mémoire sur le *Plan de mobilité durable* de la Ville de Québec

Présenté dans le cadre du cours
ARC-6033 - Design urbain : concepts et méthodes
À Mme. Geneviève Vachon

24 septembre 2010

Table des matières

Introduction	3
Les enjeux	3
Le service amélioré	3
Les trajets	3
Le tramway	4
Transport actif	4
La voiture	4
Concept du *Transit oriented development* (TOD)	5
Exemples internationaux	5
Le cas de Portland, Oregon	5
Le cas de Singapour	5
Conclusion	5
Médiagraphie	6
Annexe 1	7
Annexe 2	7
Annexe 3	8



Image 1 : Promenade Samuel de Champlain, Québec.

Introduction

En tant qu'étudiants en architecture, design urbain et urbanisme, nous trouvons que la mobilité est un enjeu primordial dans le développement d'une ville. Par contre, l'accessibilité au plus grand nombre et l'efficacité de cette mobilité sont nécessaires à son équilibre et tributaires de l'identité propre à une ville. Les propositions faites dans le *Plan de mobilité durable*, répondent en partie à ces impératifs mais nous croyons qu'il faut pousser certaines réflexions un peu plus loin. Plusieurs celles-ci sont en lien avec un perfectionnement des mécanismes déjà en place (amélioration du service, meilleurs trajets des autobus, amélioration du transport, etc.). Tandis que d'autres vont un peu plus loin et se réfèrent à de nouvelles façons de faire (transport actif, TOD, exemples internationaux, etc.).



Schéma 1 : Permettre une circulation entre les couronnes de développement. (Réseau rapide). Relier les couronnes par des trajets menant à l'arrondissement de La Cité. (Réseau rapide). La rencontre entre ces 2 parcours : gare intermodale chauffée (attente plus agréable)

Les enjeux

Le service amélioré

L'approche préconisée dans le *Plan de mobilité durable* est adéquate par l'amélioration du service avec la mise en service de différents niveaux de fréquence du transport en commun. Mais il faut aller plus loin pour que le transport collectif soit d'une qualité suffisante. Un premier aspect à considérer concerne les « *technologies et services de l'information* » (Amar, 2004 : 76). Cela inclue l'information en station sur les temps d'attente entre les passages, l'accès aux informations via internet et les téléphones portables ainsi que la facilitation des passages et transferts avec les cartes à puces. De plus, un système de feux de circulation priorisant les autobus permettrait de réduire considérablement les temps de parcours. Un autre aspect est « *l'intégration du service* » (Amar, 2004 : 76). C'est sur ce point que la Ville de Québec doit se concentrer car il concerne la fréquence des passages, la flexibilité du service (accès à tous les quartiers) et l'intermodalité des points stratégiques du réseau. C'est une solution plus économique d'améliorer les mécanismes déjà en place plutôt que d'en installer des nouveaux qui n'ont pas prouvé leur efficacité.

Les trajets

Par contre, certains trajets auront besoin de plus amples réflexions. Dans la ligne de haut niveau de service notamment, il serait pertinent de maximiser la mobilité entre les couronnes (voir schéma 1). Ainsi pour circuler, par exemple de Sainte-Foy à Charlesbourg, il ne serait pas nécessaire de passer par le centre puisque les gens se déplaçant en périphérie doivent souvent se déplacer dans d'autres pôles périphériques. En passant par le centre, cela crée un embouteillage inutile, qui en plus de rallonger le temps de parcours, aura à la longue comme résultat d'inciter les voyageurs à utiliser leur voiture. Cette façon d'organiser le transport permettrait aussi de relier le nouveau pôle commercial de Duplessis autrement que par l'automobile.

On pourrait aussi doter la vieille ville de son propre réseau de transport en perfectionnant le système des écolobus (plus de passages, plus de véhicules, quadrillage de nombreuses rues, etc).

Pour Lévis, il serait bon d'adopter la même stratégie que celle proposée pour la Ville de Québec, c'est-à-dire organiser le réseau de trans-



Schéma 2 : Phase 1 : Le tramway doit passer sur le Campus de l'université Laval, un axe moins desservi (avenue de la médecine).
Phase 2 : Ne pas superposer les deux réseaux de tram montant à la haute-ville : seule la ligne Charlesbourg devrait y passer (nord-sud).
Phase 3 : Connecter le Vieux-Port et la promenade Champlain avec un tramway touristique, desservant aussi les quartiers avoisinants, jusqu'à l'aquarium et le centre de Ste-Foy et le tram Phase 1.

port autour d'une ligne à haut niveau de service. Celle-ci serait ensuite reliée à d'autres lignes local qui desserviraient les différents quartiers (voir schéma 1)

Le tramway

Il semble que le tramway soit un élément clé pour la nouvelle identité de la mobilité de la Ville de Québec. Toutefois, son itinéraire sur le boulevard Charest, quoiqu'en concordance avec les prévisions de réaménagement de l'autoroute en boulevard urbain, bénéficierait d'être repensé. Le relier avec les quartiers résidentiels avoisinants et mal connectés au réseau de transport en commun, avec des pistes cyclables, parcours piétonniers et des trajets d'autobus serait primordial. Un réseau de transport en commun se doit d'être interconnecté et de ne pas reposer sur un seul axe principal et isolé (voir schéma 2). Le trajet devrait aussi le mener à l'intérieur du campus de l'Université Laval et ne pas seulement passer en périphérie.

Transport actif

Le transport actif doit prendre une place prépondérante dans la vie des citoyens de la Ville de Québec. Quand on y réfléchit, il faut considérer le relief, le climat québécois, mais aussi les facteurs sociaux; « *On m'a fait remarquer […] que les standards sociaux contemporains s'accommodent mal de corps transpirants, poussiéreux ou trempés de pluie.* » (Amar, 2004 : 41). Ces types de transport sont donc à favoriser pour des courtes distances seulement. C'est ici que le principe de l'intermodalité entre en jeu en permettant d'allier vélo et autobus, soit avec des aires de stationnements à vélos à chaque arrêt d'autobus, soit de permettre d'accrocher les vélos à même les autobus. « *La complémentarité bus-vélo, bien que moins visible parce que moins organisée, semble jouer un rôle très important (trouver pour son vélo un point de garage […] à proximité de sa ligne de bus, semble être un exercice de 'système D'), […]* » (Amar, 2004 : 42)

«*Le transport collectif doit être pensé comme un complément du transport individuel plutôt que comme son rival*» (Ascher et al.)

Pour continuer dans cette voie, il serait primordial réaliser dès que possible la proposition de piste cyclable dans l'axe Université Laval - La cité. Le scénario que nous privilégierions serait l'aménagement de bandes cyclables dans l'axe de la rue Père Marquette, à cause notammment des investissements moins importants nécessaire à son aménagement et donc d'une exécution possiblement plus rapide du projet. Il serait d'ailleurs très important d'orienter les prochains aménagements de pistes cyclables vers des parcours de types utilitaires. Car présentement la majorité du réseau cyclable est de type loisir.

La voiture

L'importance du service de taxi dans l'intermodalité a été soulevée dans le plan de mobilité. Il faudrait viser son amélioration en diversifiant le service afin de lui permettre d'être plus accessible et com-

pétitif, notamment en offrant différentes gammes de confort, services, qualité et donc de prix et de fournir une facture détaillée et facile à consulter.

De plus, mettre en place des politiques sur le covoiturage à l'échelle de la métropole dans une logique de partenariat avec le privé pourrait s'avérer être une solution efficace aux congestions.

Concept du *Transit oriented development* (TOD)

Nous voulons ici faire remarquer qu'il existe, surtout en Europe, différents exemples d'aménagements où l'approche du TOD à été utilisée pour créer des milieux de vie. Cette approche mène vers la création de micros quartiers qui sont particulièrement efficace au niveau des mobilités. Le principe TOD vise à augmenter les densités d'habitations le long des infrastructures de transport, ce qui est une excellente stratégie pour lutter contre l'étalement urbain et qui facilite la planification de quartiers mixtes et à échelle humaine (voir annexe 3). Le réseau de tramway proposé dans le plan de mobilité pourrait être un excellent véhicule pour implanter le long de son parcours des quartiers de type TOD ou permettre la revitalisation des quartiers déjà existant dans cette vision.

Pour augmenter l'attrait d'un projet de structuration urbaine de type TOD, la consolidation du réseau de transport en commun n'est pas la seule stratégie à adopter. Il est important d'inclure dans l'approche urbaine ce que nous appelons des incitatifs afin de donner à la population de la Ville de Québec le goût d'habiter ces quartiers. Un premier incitatif pour les investisseurs ainsi que la population serait d'instaurer à travers ces espaces mixtes, un contexte communautaire. Basé sur l'idée du « quartier habité en mouvement », il inclurait des jardins communautaires à l'intérieur des quartiers, la création d'espaces pour pratiquer différents sports ainsi que des infrastructures tel qu'un marché public. Autant d'incitatifs pour que les gens viennent habiter ces nœuds mixtes. La planification d'habitats minimales composés de différentes typologies serait selon nous un autre avantage pour les investisseurs puisque la ville est composée de plusieurs types de ménages qui profiteraient d'un tel projet. La densification des quartiers doit impérativement être repensée selon une structure à échelle humaine qui permet de diversifier les modes de déplacement.

Exemple internationaux

Nous avons choisi deux exemples assez différents l'un de l'autre, mais qui véhiculent les mêmes idées. L'exemple de Portland qui nous démontre les résultats d'une bonne structure sur l'aménagement et celui de Singapour, qui illustre concrètement le principe TOD.

Le cas de Portland, Oregon

La stratégie d'aménagement de la ville de Portland est basée sur quatre facteurs : une structure institutionnelle favorable (partenariat entre l'état/ la région métropolitaine/Portland), différents intérêts s'y impliquent (autant publics que privés), une bonne flexibilité et la très grande participation citoyenne (Irazabal, 2005). Cette stratégie a donné d'excellents résultats lors de l'aménagement du Trimet's Metropolitan Area Express (voir annexe 2). Un système de transport léger sur rail qui dessert la grande région métropolitaine de Portland. Ce projet a été financé en partie par les fonds qui étaient prévus pour l'implantation d'une nouvelle autoroute, qui, selon les citoyens, n'était pas nécessaire. Ce réseau a permis de revitaliser les parties du centre qui étaient en déclin en y ramenant des gens. De plus l'expansion urbaine ultérieure s'est faite par la densification le long des axes desservis par le Trimet. Ce système a permis de renforcer la structure de la région métropolitaine en mettant en relation les différents pôles existants.

Le cas de Singapour

La stratégie Singapourienne est assez similaire au cas précédent, structuration de la région métropolitaine autour d'un système de transport sur rail (Mass rapid transit system) en réseau avec d'autres moyens de transport en commun locaux et densification et diversification des tissus urbains. La nouveauté se situe au niveau du véhicule de densification utilisé pour développer les milieux habités. Ceci se fait à l'aide des New Towns (voir annexe 1), qui sont de petits noyaux de vie urbaine articulés autour d'un pôle de services, avec divers autres services (terrains de sport, école, industries, etc) disséminés en son sein. C'est une très bonne illustration de la façon de réaliser un aménagement de type

TOD. Choisir un point central (une station intermodale ? (voir schéma 3) et repenser le développement à partir de celui-ci.

Conclusion

Voici donc la présentation de l'ensemble de nos préoccupations concernant la réflexion qui se fait présentement sur l'avenir des déplacements de la grande région de Québec. Nous espérons que ces propositions pourront amener un peu de mouvement à la consultation et surtout qu'elles permettront de bonifier ce projet de société essentiel qu'est le *Plan de mobilité durable*.

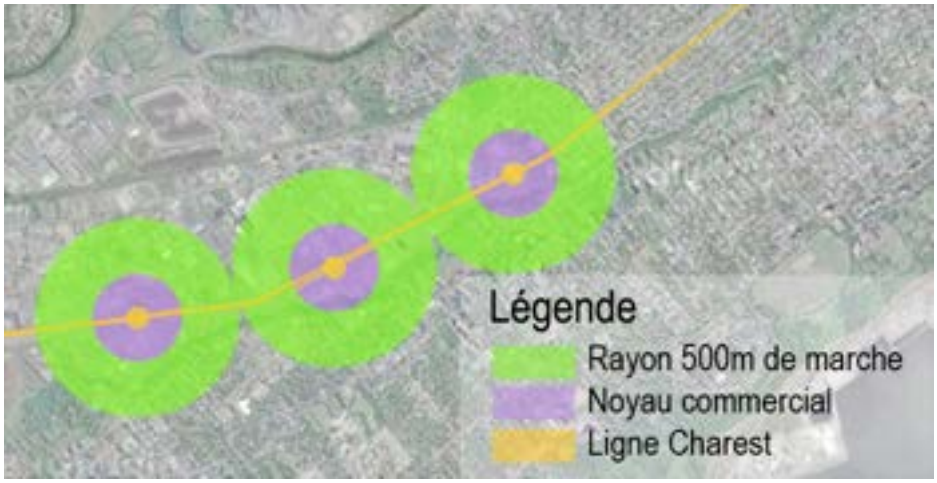


Schéma 3 : Vue agrandie sur le tram Phase 1 (ligne Charest) :
Aménagement des abords des stations suivant un rayon de marche de 500m maximum.
Aménagement en TOD, avec mixité de services (résidentiels, institutionnel et/ou commercial)

Médiagraphie :

AMAR, Georges. 2004. *Mobilités urbaines, Éloges de la diversité et devoir d'invention*. France : Éditions de l'Aube, 251 p.

ASCHER, F., BÉHAR, D., ETCHEGOYEN, A., FRAISSE, R,. 1998. *Ville et développement, Le territoire en quête de sens*. Édition Textuel.

BERNICK, Michael et Robert CERVERO. 1997. *Transit villages in the 21st century*. New york : McGraw-Hill, 387 p.

IRAZABAL, Clara. 2005. *City making and urban governance in the Americas : Curitiba and Portland*. Angleterre : Ashgate Publishing Limited, 335 p.

Credit Photo :

Image 1 : KOWSKY, Francis R. 1987, *Municipal Parks and City Planning : Frederick Law Olmsted's Buffalo Park and Parkway System*, Society of Architectural Historians, p 41.

Image 2: BERNICK, Michael et Robert CERVERO. 1997. *Transit villages in the 21st century*. New york : McGraw-Hill, 387 p.

Image 3 : TriMet. 2010. « TriMet system map ». In *Trimet : Public transportation for the Portland, Oregon, metro area*. En ligne. <http://trimet.org/maps/trimetsystem.htm>. Consulté le 19 septembre 2010.

Annexes 1 :

Voici une brève description ainsi qu'un schéma du concept de *New towns* singapourien tirée du livre *Transit villages in the 21st century* (Bernick et Cervero, 1997) :

New towns

Each of Singapor's new towns is made up of five to seven interlocking residential neighborhoods that orbit a higher order town center. Most span around 40 ha in sizes, contains some 4000 to 6000 dwelling units, and have a small neighborhood center within 5 minutes of all units featuring retail shops, schools and recreational facilities.

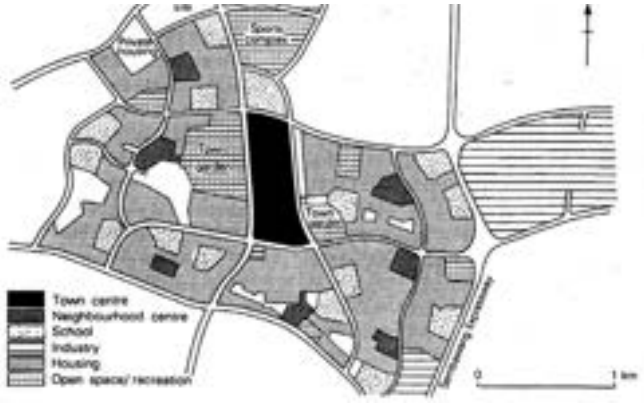
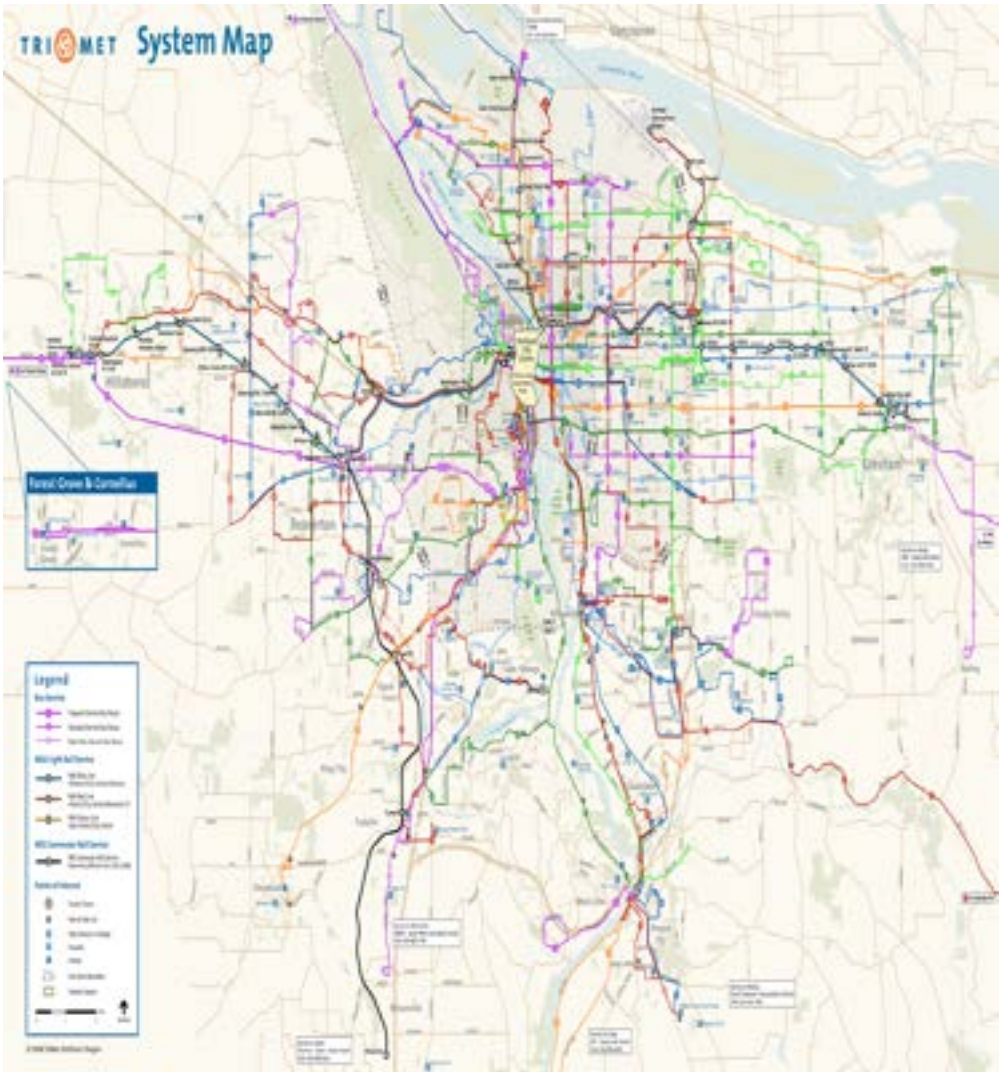


Image 2 : Schéma illustrant un exemple de New Towns

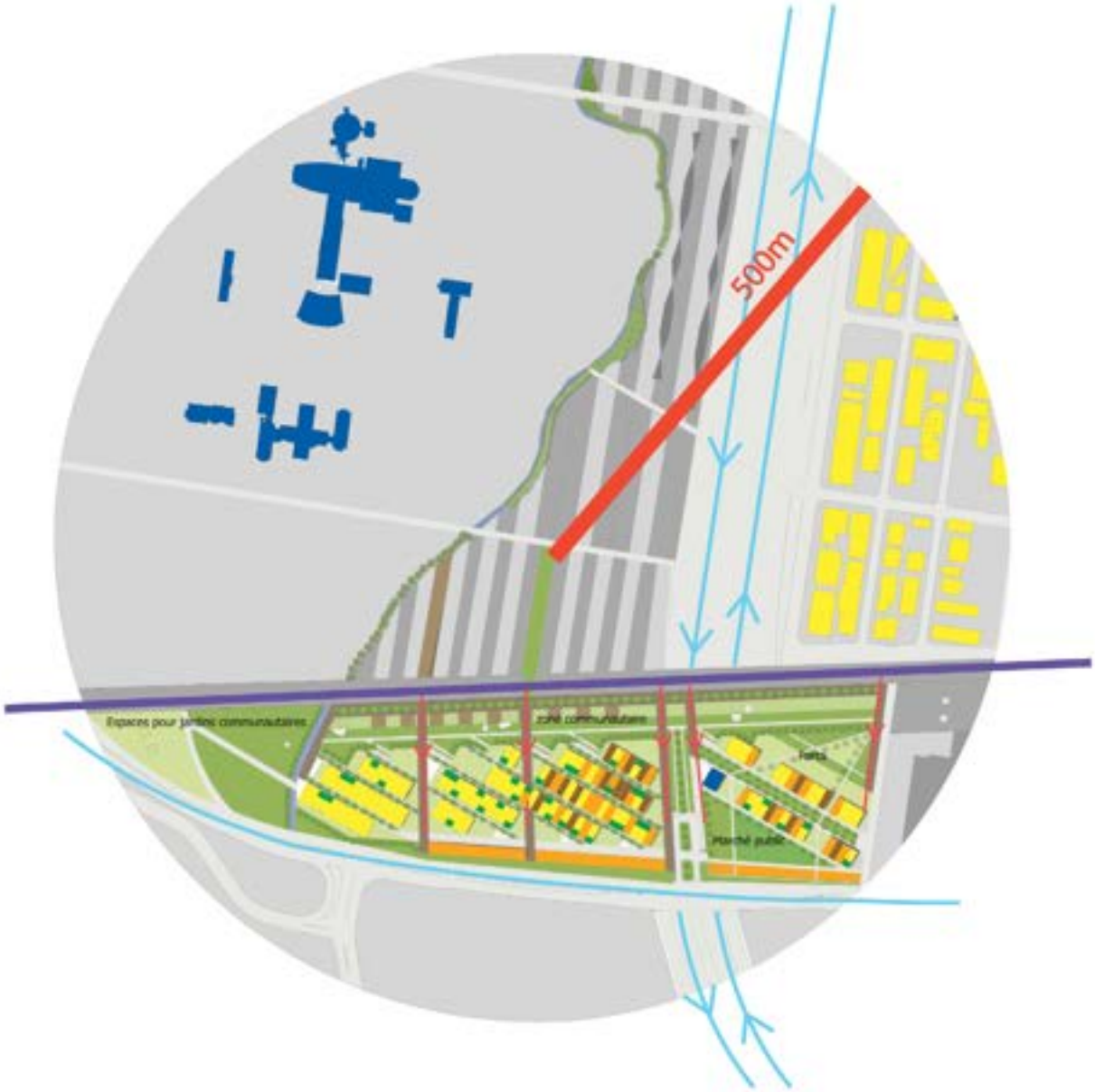
Annexes 2 :

Image 3 : Réseau du TriMet 's Metropolitan area express, Portland, Oregon



Annexes 3 :

Schéma illustrant le principe TOD



Parcours intermodaux

- Circulation piétonne
- Circulation automobile
- Réseau de tramway

Localisation des activités

- Résidentiel
- Commercial
- Bureaux
- Institutionnelle
- Espaces de vie

MÉMOIRE SUR LE PLAN DE MOBILITÉ DURABLE DE LA VILLE DE QUÉBEC

Présenté par Sergio-Nicolas Castaño Pardo et Jérôme Laferrière,
Candidats à la maîtrise en architecture à l'Université Laval

On ne peut qu'être en accord avec le groupe de travail sur la mobilité durable lorsqu'il propose d'augmenter la part modale du transport actif. Cette proposition concorde avec les objectifs de densification et d'amélioration de la qualité de vie qui sont au cœur du plan. Nous sommes toutefois d'avis que les objectifs retenus sont bien timides, surtout en ce qui concerne la part réservée au vélo, qui pourrait être largement supérieure. La lecture du plan nous laisse l'impression que le vélo n'a pas été vu comme un véritable moyen de transport offrant une alternative viable.

Le cyclisme utilitaire, un véritable mode de transport

Les avantages du vélo à des fins utilitaires sont pourtant connus et bien documentés. Le plan de mobilité durable reconnaît d'ailleurs que « les modes actifs de déplacement, la marche et le vélo, contribuent à l'amélioration de la santé des personnes et réduisent l'incidence de l'obésité et, par voie de conséquence, les risques de maladies cardiaques et cérébrovasculaires. » (Plan de mobilité durable, 2010, p. 93).

Le vélo est aussi un des moyens de transport les moins polluants, n'émettant à toute fin pratique aucun gaz à effet de serre. Il occupe très peu de place et contribue à réduire la congestion routière en étant une alternative à l'automobile.

Mais le vélo est aussi un moyen de transport peu dispendieux et accessible à tous. « Le rôle des pistes cyclables est de protéger les cyclistes, mais elles sont aussi importantes parce qu'elles sont un symbole qui montre qu'un

citoyen sur un vélo de 30 $ est aussi important que celui dans une voiture de 30 000 $. C'est un très fort symbole de démocratie. »[1] (Enrique Peñalosa, e², 2007).

Il contribue à agrandir l'éventail d'options de transport qui s'offre au citadin. Le cyclisme a l'avantage d'être convivial et de pouvoir transporter son usager en dehors des corridors de transport en commun. Il s'utilise aussi à toute heure du jour et de la nuit, par l'ensemble de la population. Il est donc un complément intéressant aux autres modes de transport.

En traitant le cycliste comme un usager à part entière de la voirie, la ville de Québec enverrait le message fort qu'elle favorise un mode de transport équitable, écologique et durable. Mais encore faut-il que les rues soient aménagées de telle façon que les cyclistes se sentent à l'aise de les emprunter.

Aménagement des routes en faveur des cyclistes

Malheureusement, la ville de Québec fait bien piètre figure en termes d'aménagements cyclistes. De façon générale, le cycliste ne se sent pas le bienvenu, s'il ne risque pas carrément sa peau à certains endroits. Le sentiment d'être en guerre contre la voiture reste très fort. Pourtant, quelques solutions simples permettraient une meilleure cohabitation entre les deux modes de transport.

Intersections importantes

Sas-vélos. Les cyclistes se voient souvent obligés d'improviser la meilleure astuce lorsque vient le temps d'effectuer un virage ou de traverser d'importantes intersections. Certaines mesures permettent de garantir la sécurité des cyclistes, dont les sas-vélo (ou *bike box*). Cette zone, réservée aux cyclistes lors d'un feu rouge, permet aux utilisateurs d'avoir la priorité sur les automobiles au changement de feu sans avoir à se faufiler dans la circulation



Sas-vélo en milieu urbain

Feux de circulation. Les feux de circulation sont aussi source de problèmes. Le cycle de feux généralement retenu pour l'agglomération de Québec ségrégue la circulation piétonne de la circulation automobile en lui accordant un feu complet (la « danse de Barnes »). Cela crée une situation où les automobilistes ne prévoient pas qu'il puisse y avoir de cyclistes avec eux lorsque le feu devient vert, et le risque d'accidents découlant d'un « angle mort oublié » augmente considérablement. Cette situation est aussi dangereuse pour les piétons, puisque plusieurs cyclistes croient que le feu piéton s'applique aussi à eux.

En plus du sas-vélo, une solution à ce problème serait de faire traverser piétons, cyclistes et automobilistes allant dans une même direction en un seul feu, suivi de la direction perpendiculaire au feu suivant, idéalement avec un délai avant d'autoriser les virages. Le danger lié aux angles morts est ainsi considérablement réduit, et le sentiment d'équité entre les différents modes de transport est augmenté.

---

[1] Traduction libre de « *When we have a bike way, a protected bicycle way, this is important because it protects cyclists, but it is also important because it is symbol that shows that a citizen on a 30$ bicycle is equal important to one on a 30 000$ car, this is a very powerful symbol for democracy* »

Stationnement

« Plusieurs résidents utiliseraient plus souvent leur vélo pour les déplacements utilitaires durant les belles saison si […] ils pouvaient stationner leur vélo en toute sécurité » (Plan directeur du réseau cyclable de la ville de Québec, 2008, p. 9). Or, les stationnements à vélo font cruellement défaut à Québec.

Stations intermodales. Considérant la possible implantation d'un important réseau de transport en commun dans la ville de Québec et de nouvelles gares intermodales d'envergure, il serait pertinent de prévoir de grands espaces de stationnement pour vélos, offrant ainsi la possibilité de marier transport actif et transport en commun.

Supports à vélos. Les supports à vélos sont très rares à Québec. En termes de coût, la construction d'une place de stationnement pour voiture équivaut à la mise en place de 150 places de stationnement pour vélos (Michel Bédard, conseiller en aménagement-chef d'équipe à la Division des transports actifs, Ville de Montréal). Rien ne justifie qu'il y en ait si peu.

Entreprises privées. Il serait judicieux d'encourager les entreprises privées à offrir les installations nécessaires minimales pour inciter leurs employés à se servir de leur vélo, tels que supports à vélos abrités des intempéries et des vestiaires.

Signalisation

Éviter les ambigüités. Il faut s'assurer que la signalisation routière applicable aux cyclistes ainsi que la délimitation des voies réservées à la circulation en vélo soient faciles à comprendre, ce qui évite les contradictions et les malentendus entre les différents types d'usagers de la route. Le cas des voies réservées pour autobus est particulièrement problématique.

Avantages spécifiques pour cyclistes. Afin d'encourager les gens à opter pour l'utilisation du vélo, il peut s'avérer judicieux de permettre aux cyclistes d'effectuer des manœuvres qui sont interdites aux automobilistes. Certaines rues à sens uniques pourraient, lorsque jugé sécuritaire, être à double-sens pour les cyclistes, surtout dans les cas où une succession de rues à sens unique peut changer un maillage de rue simple en véritable labyrinthe. On pourrait aussi estimer qu'un panneau d'arrêt ne nécessite pas un arrêt complet de la part du cycliste.

Pentes

Sans son imposant dénivelé, Québec ne serait pas la ville qu'on connaît. Hélas, une telle topographie peut intimider certains cyclistes et retarder le processus d'adoption du vélo par plusieurs. Il serait pourtant faux d'y voir un obstacle impossible à surmonter. Un minimum d'aménagements suffirait à rendre ces lieux plus accueillants aux cyclistes.

Côtes. Les côtes sont déjà intimidantes en elles-mêmes. Si d'autres problèmes s'y ajoutent, elles peuvent sembler carrément insurmontables. Il serait donc important d'accorder une attention particulière aux aménagements cyclistes à ces endroits. Les chaussées crevassées doivent être réparées, les accotements élargis. Si possible, une bande ou une piste cyclable devrait être aménagée, ne serait-ce que pour la partie du trajet en pente. En plus d'augmenter leur confort dans un moment difficile, ces aménagements permettent aux cyclistes incertains quant à leur capacité de descendre de leur vélo au milieu de celui-ci pour terminer le trajet à pied.

Escaliers. Ceux qui font le choix de monter leur vélo par les escaliers devraient pouvoir le faire facilement. C'est d'autant plus vrai si le vélo est lourd et chargé de bagages. L'installation systématique de goulottes sur les escaliers publiques devrait être une règle de base en toutes circonstances.



Gare de Louvain (Belgique): goulotte « gouttière » accrochée à la paroi

Ascenseur. Il a été fait grand cas d'un potentiel lien mécanique entre la haute-ville et la basse-ville (Plan directeur du réseau cyclable de la ville de Québec, 2008, p.17), mais il existe déjà un ascenseur qui relie le quartier Saint-Roch au faubourg Saint-Jean-Baptiste. Officiellement interdit aux vélos, il serait juste d'inverser la situation et d'en favoriser l'accès aux cyclistes.

Conclusion

Le vélo ne sera jamais le mode de transport par excellence. Toutefois, c'est en optimisant ses conditions d'utilisant que les citoyens envisageront de l'utiliser sur une base régulière. Nous croyons qu'en rendant le réseau routier actuel plus accueillant aux cyclistes, il serait possible d'accroître la part modale du vélo considérablement plus que ce qui est présentement visé par le Plan de mobilité durable. Il s'agit d'aménagements peu coûteux et souvent faciles à réaliser qui auraient de grandes conséquences sur la vie des cyclistes.

Québec, le 8 septembre 2010

Consultation sur le plan de mobilité durable
Service des communications
Ville de Québec
2, rue des Jardins, bureau SS-124
Québec (Québec) G1R 4S9

Hôtel de ville de Québec
MCM
09 SEP. 2010
Communications

Mesdames, messieurs,

J'ai lu avec un grand intérêt le Plan de mobilité durable, document de consultation, juin 2010 en raison de l'impact que pourra avoir ce document sur la population de la grande région de Québec au cours des 20 prochaines années.

Je profite immédiatement de l'occasion pour remercier et féliciter les auteurs du document et les personnes qui y ont contribué. Dans l'ensemble, c'est un excellent document d'orientation. Toutefois, je constate un problème au niveau de la mobilité de la population handicapée et à mobilité réduite et je tiens à vous en faire part car les problèmes constatés à la lecture du document ne sont pas d'hier mais datent de 30 ans, au moment où le Québec se dotait d'une première politique afin de faire des personnes handicapées des citoyens à part entière dans la collectivité. Dans ce document, je ne vois aucune solution ferme qui solutionnera le problème mais des avancés timides malgré les nouvelles législations.

Je suis tout à fait d'accord avec les propositions du Plan de mobilité durable qui visent à répondre aux besoins générés par la croissance de la population et de l'emploi au cours des 20 prochaines années, à infléchir certaines tendances contraires au développement durable et répondre aux besoins de la population de demain.

Doubler d'ici 2030 la part modale du transport collectif est en effet un objectif à atteindre et la mise en service d'un système de transport collectif plus performant, plus moderne, plus convivial et plus confortable est le moyen d'atteindre cet objectif tout en étant une option compétitive à l'automobile.

Toutefois, lorsque je lis à 5.3.4 que les mesures prises et les moyens mis en place pour offrir le maximum d'options et de combinaisons de modes pour se

déplacer doivent tenir compte de la **diversité des personnes**, je demeure perplexe sur les moyens suggérés et la timidité de l'intervention.

En effet, on souhaite que les ressources financières soient là afin de répondre aux besoins croissants des personnes handicapées; on souhaite le développement de services de transport adapté avec les services des autres territoires; on suggère la collaboration avec l'industrie du taxi et en dernier lieu, on parle de complémentarité avec le transport collectif.

Comment croire à un effort particulier qui doit être concentré pour augmenter l'accessibilité du transport collectif et croire à l'accessibilité universelle dans un horizon de 20 ans, soit en 2030? Est-ce que l'on est vraiment sérieux lorsque l'on présente de telles propositions pour des fins de consultation?

Est-ce que les penseurs dont le nom a été mentionné au début du rapport se rappellent que les premiers autobus à plancher surbaissé sont arrivés à Québec en 1996, soit il y a bientôt 15 ans et qu'aucun de ces véhicules n'est encore accessible en 2010 aux personnes handicapées soit disant pour un problème de fiabilité au début, pour des problèmes syndicaux, pour des problèmes de masse critique de véhicules et ce qui n'a jamais été dit : le ministère des Transports du Québec, la ville de Québec et les dirigeants du RTC ne se sont jamais tenus debout malgré les millions dépensés de façon supplémentaire pour se doter de tels véhicules. On nous dit maintenant que d'ici 3 à 5 ans, certains des nouveaux véhicules seront disponibles et on planifie sur une période de 20 ans pour les autres véhicules. Un petit calcul : après l'arrivée du premier véhicule à plancher surbaissé il y a 35 ans, le réseau pourrait être accessible si la volonté des élus se raffermissait. Vous avez là une manchette pour les journaux. Un autre exemple, le petit véhicule électrique accessible qui circule dans le vieux Québec a été accessible combien de temps après son lancement par les élus?

Pour atteindre les objectifs de doubler la part modale du transport collectif, il faudra plus de véhicules et plus de performance (rapidité). Comment concilier rapidité et accessibilité (arrêt pour faire monter une personne handicapée en fauteuil roulant ou une personne se déplaçant avec une canne ou des béquilles dans un véhicule (arrêt d'une à deux minutes à l'embarquement et au débarquement)? Comment vont réagir les autres passagers qui sont pressés et à qui on a dit qu'ils auraient un service rapide et performant? Est-ce que certains passagers penseront à retourner à l'automobile? Les personnes handicapées se déplacent également aux heures de pointe.

La première politique concernant l'accessibilité des personnes handicapées aux réseaux réguliers de transport date de 1978. Y-a-t-il eu une seule campagne publicitaire à Québec, (MTQ, ville de Québec, RTC) pour sensibiliser la population au fait que dorénavant, nous rencontrerons des personnes à mobilité réduite dans les véhicules, etc. Y-a-t-il eu un seul programme de sensibilisation auprès des chauffeurs d'autobus du RTC au fait que dorénavant des personnes aveugles, en fauteuil roulant, avec cannes, etc. seront des passagers de demain

dans les véhicules? Trente ans plus tard, les personnes handicapées dérangent encore et ce sera le cas dans les véhicules urbains.

Est-ce que les penseurs sont au courant que la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées sanctionnée en 2004 obligeait, entre autres, les sociétés de transport en commun à présenter, au ministre des Transports du Québec, un plan visant l'accessibilité des personnes handicapées sur leur réseau régulier? Six ans plus tard, aucun plan n'est encore approuvé par le ministre des Transports à notre connaissance? En aucun temps, votre rapport ne mentionne les obligations de cette Loi. Pourquoi encore une fois de la complaisance au ministère, au RTC et chez élus municipaux? Pensez-vous que le ministre des Transports pourrait accepter un plan qui recommanderait l'accessibilité du réseau sur une période de vingt ans?

À la lecture du document, j'ai la vague impression que l'on souhaiterait que le service de transport adapté règle la très grande majorité des problèmes des personnes handicapées en ce qui concerne leurs déplacements. On ne semble pas convaincu de travailler très fort dans le sens de l'accessibilité universelle. Si je me fis à la volonté des élus de tous les niveaux, je pense que ce sera encore un beau plan qui ne répondra pas aux besoins des personnes handicapées en bout de course.

Nous avons parlé amplement des autobus. Toutefois, lorsque que l'on parle d'accessibilité universelle, il faut parler de localisation des arrêts d'autobus, des abribus, de trottoirs accessibles, de billetteries accessibles, d'informations accessibles, etc. Est-ce que la ville prévoit des actions en ce sens dans son plan d'action qu'elle doit actualiser chaque année et acheminer à l'Office des personnes handicapées du Québec?

J'espère donc que la consultation amènera un éclairage en ce sens et que les promoteurs n'hésiteront pas à contacter les experts et les principaux intéressés afin que le plan durable qui sera accepté reflétera les besoins de l'ensemble de la population et non seulement les personnes « dites » normales. Cet enjeu demande donc à être approfondis sérieusement.

Sur ce, une bonne consultation et beaucoup d'ouverture en raison de certaines problématiques rencontrées par les personnes à mobilité réduite et aussi les personnes âgées qui seront une part importante de la clientèle dans les 20 prochaines années.

Gilles Cloutier
citoyen de Québec
2595, St-Vincent-Ferrier
Québec (Québec) G1P 2R1
cloutier-gilles@videotron.ca

Le 3 octobre 2010

MÉMOIRE – PLAN DE MOBILITÉ DURABLE

Bonjour,

J'ai déjà rempli le questionnaire en ligne portant sur le plan de mobilité durable, mais j'aimerais ajouter quelques éléments à ma réflexion par rapport à divers points, surtout après avoir pris connaissance des options plus détaillées pour l'axe colline Parlementaire/Université Laval.

1. Le transport en commun

D'abord, j'aimerais grandement féliciter le comité pour la réflexion qui a été faite sur la desserte en transport en commun dans la région. Ainsi, je trouve particulièrement pertinente l'idée des différents niveaux de service proposés (HNS, 15/30, etc.). L'idée d'implanter un service de proximité est également très intéressante. Dans le même ordre d'idée, travaillant dans le domaine de la gestion des déplacements en entreprise, je peux vous affirmer que l'implantation d'un réseau rapide efficace et concurrentiel vient répondre à une demande de plusieurs employés de la région de Québec et que cela constituera certainement un incitatif au transfert modal pour plusieurs d'entre eux.

En ce qui concerne le réseau de tramway proposé, bien que je trouve absolument nécessaire l'amélioration de l'offre de service en transport en commun dans le secteur du Boulevard Charest, je trouve illogique d'y faire implanter une première ligne de tramway, mode à haute capacité. En effet, on ne peut passer outre le fait que l'axe Sainte-Foy – Sillery est actuellement l'un des principaux axes de déplacement (*c.f* page 34 du plan). Bien que j'aie plusieurs fois entendu que le transport en commun peut jouer deux rôles (desserte d'un bassin existant et développement), je crois qu'il ne faut pas opposer ces derniers lorsque l'on pense au tramway à Québec. Certes, le Boulevard Charest présente un potentiel de redéveloppement très intéressant, mais il ne faut pas oublier que le tramway servira également à déplacer des personnes d'un point à un autre. Ici, se rendre sur la colline Parlementaire depuis la rive-sud ne présentera selon moi pas un attrait suffisant en terme de temps de trajet pour encourager un transfert modal. Faire prendre une correspondance aux gens les incite souvent à délaisser le transport collectif, surtout dans l'optique ou certains seront déjà venus à la gare intermodale d'où partira le tramway en autobus ou en voiture : on parle alors de deux ruptures de charge. La continuité du déplacement est un facteur important et l'attrait du développement sur le Boulevard Charest ou des considérations politiques du type « haute-ville versus basse-ville » ne

devraient pas éclipser ce point. Le 4,5 kilomètres sur le Boulevard René-Lévesque dont il est question est ainsi ce qui fait selon moi défaut à la cohérence de votre proposition en ce qui a trait au tramway. Pour doubler la part modale du transport en commun, il est de mise d'au moins évaluer la situation sous cet angle : les gens ont une origine et une destination et pour le moment, le Boulevard Charest n'est pas le point d'origine de beaucoup de personnes... Cela dit, comme je l'ai précédemment mentionné, il est tout à fait souhaitable de voir un réseau de transport en commun se développer sur l'axe Charest, notamment afin de mieux desservir le quartier Saint-Sauveur et les divers parc industriels. Pourquoi pas un Métrobus avec des voies réservées et ensuite, une ligne de tramway? Il ne faut pas exclure le fait que, bien qu'il ne s'agisse pas d'un mode lourd, un service à haute fréquence aurait un impact certain au niveau du redéveloppement de l'axe Charest.

Finalement, un dernier point sur lequel je voudrais attirer votre attention en ce qui concerne le transport en commun est l'importance d'une tarification intégrée. Il y a quatre sociétés de transport desservant la région métropolitaine (cinq si l'on compte PLUMobile de l'Île-d'Orléans) et il ne faudrait pas que la situation actuelle prévale en ce qui concerne les possibilités de transfert d'un organisme à un autre. Il est par exemple difficile d'encourager les gens à prendre le transport en commun de la Jacques-Cartier si celui-ci ne se rend pas directement au lieu de travail puisqu'ils doivent payer à nouveau pour accéder aux services du RTC. L'idée d'une tarification par zone serait peut-être à évaluer?

2. *Le réseau cyclable*

Après avoir assisté à la consultation publique sur l'axe de la colline Parlementaire, je pense définitivement que la piste cyclable sur le Boulevard René-Lévesque est la solution à prioriser. Pour détailler mon opinion sur les hypothèses présentées, je favoriserais actuellement l'option 3 (autobus au centre, vélo en rive) pour la portion du Bon-Air/de Bourlamaque. En fait, si le tramway n'est pas implanté sur René-Lévesque dans une première phase, je favoriserais tout simplement l'option qui prévoit l'utilisation d'un tel équipement sur cet axe dans le futur – l'option 3 semblant la plus logique sur ce plan. Pour la seconde portion (de Bourlamaque/ de Salaberry), je dois dire que mon choix est moins arrêté; l'idée de trottoirs élargis dans le secteur commercial est cependant à première vue attrayante.

Certes, le projet est ambitieux et réduire la place de l'automobile en milieu urbain est un sujet propice aux émotions vives. L'échéancier et les innovations proposées sont ainsi deux points sur lesquels il faudra particulièrement travailler. En d'autres termes, je ne crois pas que d'enlever une

voie automobile l'an prochain serait justifié, mais en parallèle avec les diverses améliorations apportées aux réseaux de transport collectifs et actifs au fil des années, l'objectif est réalisable. Aussi, pour les opposants au projet, proposez-leur des idées novatrices : une collègue a par exemple suggéré un véhicule de livraison électrique pour les clients des commerces du secteur Cartier, idée qui mérite d'être étudiée… De plus, vous pourriez démontrez aux résidents des quartiers concernés que de toute manière, si rien n'est fait pour encourager un transfert modal vers les modes collectifs et actifs dans les années à venir, ils risquent de subir la circulation de transit qu'ils redoutent tant.

En ce qui concerne l'option Père-Marquette, je suis tout à fait en faveur d'améliorations de la voie cyclable sur la rue Père-Marquette, surtout que cela peut être fait dans des délais plus brefs. Néanmoins, considérant l'objectif d'augmenter significativement la part modale du vélo comme mode de transport, je ne crois pas que cela soit une action suffisante pour inciter les gens à pédaler dans la ville, surtout pas avec le réseau utilitaire actuel.

Mon dernier point à ce sujet touche donc le réseau de la ville dans son ensemble. J'ai pris connaissance du plan directeur du réseau cyclable et je souhaite bien évidemment que ce dernier soit mis en œuvre dans le plus court laps de temps possible. Relier les diverses voies entre elles est une priorité; je crois qu'il est également primordial d'améliorer le lien haute-ville/basse-ville ainsi que le passage entre les quartiers de l'arrondissement Les Rivières et ceux de Sainte-Foy/La Cité (rendre possible un passage à travers la barrière que sont les parcs industriels).

3. L'accès à la propriété

Une préoccupation qui me touche plus personnellement, mais sur laquelle j'ai moins de connaissances, est l'accès au logement en centre-ville. Considérant que le plan est de densifier, j'aimerais juste souligner qu'une portion des propriétés dans les quartiers centraux et les écoquartiers devrait être plus accessible aux jeunes ménages qu'actuellement. Je n'ai aucune solution particulière à proposer à ce sujet pour le moment, je voulais seulement vous faire part de ma préoccupation à ce niveau…

4. La diffusion de l'information

Par rapport à la diffusion de l'information, bien que je conçoive que le plan final et l'échéancier ne soient pas encore déposés, je trouve que bien peu a été fait pour diffuser les motivations de l'élaboration d'un tel plan jusqu'à date. Je parle par expérience personnelle, mais il me semble

que les gens ne travaillant pas dans le domaine des transports ou ceux n'étant pas intéressés par les consultations publiques ont eu bien peu d'informations sur le « pourquoi » d'une telle démarche. Démontrez aux gens la pertinence d'un tel plan dans le contexte actuel et futur de la ville et je suis certaine que plusieurs personnes a priori réfractaires seront plus ouvertes à plusieurs des interventions proposées. L'utilisation des médias est à cet égard incontournable : donnez-leur de la matière à réflexion plutôt que de seulement commenter les points d'achoppement du plan…

En conclusion, je vous remercie d'avoir pris le temps de lire ce document et j'ai très hâte de prendre connaissance de la version finale du plan. M. Labeaume souhaite en ce moment nous entendre sur la ville dans laquelle nous aurions le goût de vivre dans le futur. Je dois dire qu'à quelques éléments près, au niveau du transport, c'est une ville semblable à celle que vous proposez dans ce plan. En espérant que le leadership politique sera présent pour réussir à faire connaître un tel projet en profondeur et à le légitimer aux yeux des citoyens de Québec.

Cordialement,

Marie-Hélène Coll,
Ms. Sciences Géographiques
Résidente de l'arrondissement Sainte-Foy–Sillery

Mémoire sur le Plan de mobilité durable

Jean Pierre Derriennic

_____

Je suis professeur en science politique à l'université Laval. Je vis à Québec depuis 35 ans sans automobile, j'y ai donc beaucoup utilisé les autobus. J'ai aussi vécu dans d'autres villes où j'ai utilisé les transports en commun : Paris, Londres, Munich, Rennes, Bordeaux, Shanghai, etc. Je ne suis pas un expert des transports en commun, mais un utilisateur expérimenté.

Ce mémoire va plaider brièvement en faveur d'une mise en oeuvre progressive du Plan de mobilité durable. Ce plan présente de manière impressionnant le résultat final d'un programme ambitieux de travaux. C'était nécessaire pour augmenter les chances d'obtenir le financement qui sera nécessaire en provenance des autres niveaux de gouvernement, et surtout pour susciter l'intérêt de la population. Les consultations publiques auxquelles j'ai assisté me font penser que ce dernier objectif a été atteint.

Cependant, pour surmonter l'opposition ou la méfiance de certains, et détecter à temps d'éventuelles erreurs de conception du projet, il serait bon d'envisager et d'annoncer des étapes intermédiaires pour sa mise en oeuvre. J'en donne trois exemples.

1- La limitation du stationnement sur René-Lévesque

Au lieu d'annoncer qu'on va étendre l'interdiction de stationner sur les voies réservées aux autobus de 7 heures à 18 heures sans interruption, on pourrait commencer dès maintenant à étendre progressivement cette interdiction : une heure de plus le matin, puis une heure de plus l'après-midi ; si tout va bien après quelques mois, on étend de nouveau la période d'interdiction, jusqu'à éventuellement supprimer complètement la période où le stationnement est permis dans la journée.

On démontrerait ainsi le gain d'efficacité rendu possible pour le transport en commun. Et on permettrait, soit aux commerçants de découvrir qu'il n'y a pas vraiment de difficultés de stationnement, soit à l'administration municipale d'identifier ces difficultés et de mettre en place les signalisations et les aménagements nécessaires dans les autres rues pour y remédier.

2- Le transport en commun sur Charest

L'Idée de densifier le secteur du Boulevard Charest est presque certainement une bonne idée. Cela peut être commencé, sans attendre que toutes les conditions soient réunies pour entreprendre le chantier du tramway, en faisant passer une

partie des métrobus 800 et 801, qui pourraient devenir 804 et 805, par l'itinéraire prévu pour le tramway : Charest, Nérée Tremblay, campus.

Cela permettrait d'augmenter beaucoup la capacité du métrobus sans augmenter dans la même proportion la circulation sur René-Lévesque, puisqu'une partie des voyageurs qui vont aujourd'hui de Beauport ou Charlesbourg à l'université ou Place Laurier passeraient par le bas au lieu de passer par le haut de la ville. Les seuls travaux importants nécessaires sont la traversée du campus et l'aménagement de voies réservées sur Charest, travaux prévus de toute façon pour le tramway qui sera construit ensuite.

Créer une ligne d'autobus à haute capacité sur cet itinéraire aurait aussi l'utilité de tester et de démontrer l'utilité de la future ligne de tramway. Le projet dans son état actuel correspond presque exactement à ce que Jane Jacobs dit qu'il ne faut pas faire. Je la cite dans *Dark Age Ahead,* page 121 : «... des expériences malheureuses ont montré que des lignes fixes de transport public ont été des échecs coûteux quand elles n'étaient pas précédées de la preuve qu'il existe une demande suffisante [...] Dans le passé les concepteurs de systèmes de transport ont situé les voies ferrées là où les lignes de bus étaient les plus achalandées...» Et page 203 : «... des expériences avec des systèmes de transport flexibles doivent précéder l'établissement de lignes ferroviaires fixes.»

3- La liaison avec la rive sud.

Des voies réservées sur le Pont de Québec, pour que le transport en commun devienne plus rapide que les automobiles prises dans les encombrements, sont le meilleur moyen de limiter ces derniers. Avant de le faire avec le tramway, on peut le faire avec des autobus. Cela pourra être réalisé dans des délais plus courts, coûtera moins cher, et permettra de répondre à l'objection de Jane Jacobs qu'on vient de citer. On pourra ensuite remplacer les autobus par le tramway sur le pont.

On pourrait créer ainsi un réseau métrobus qui se divise à l'est en deux branches vers Beauport et vers Charlesbourg, comme aujourd'hui, qui se diviserait aussi en deux à l'ouest, vers la pointe Sainte-Foy et vers la rive sud, et qui se diviserait dans sa partie centrale en deux itinéraires, par René-Lévesque et par Charest.

Cela pourrait être réalisé de manière simpliste en faisant deux lignes qui se rencontrent et se croisent deux fois, sur Charest et sur le campus : Une ligne qui existe déjà, Charlesbourg , René-Lévesque , campus , Laurier , Quatre-Bourgeois , Pointe Sainte-Foy. Et une ligne Beauport, Charest , Nérée-Tremblay , campus, Laurier, Pont de Québec, rive sud. Le maximum de charge n'est plus sur René-

Lévesque, mais seulement sur Laurier entre le campus et la Route de l'Église, difficulté qui pourrait être diminuée en ayant une des deux lignes qui traverse le campus parallèlement à Laurier et continue sur Hochelaga jusqu'à la Route de l'Église.

Mais mon expérience d'usager me dit que l'utilisation du transport en commun est plus commode quand on peut éviter les changements de véhicule. Si on doit attendre plusieurs bus successifs pour se rendre à destination, on préférera souvent utiliser la voiture individuelle ou le taxi. Par conséquent il vaudrait mieux faire des parcours alternés. De Charlesbourg, 1/4 vers Sainte-Foy par René-Lévesque, 1/4 vers Sainte-Foy par Charest, 1/4 vers la rive sud par René-Lévesque et 1/4 vers la rive sud par Charest. Et, de la même façon, quatre itinéraires à partir de Beauport. La proportion 1/4 est arbitraire et devrait être modifiée en tenant compte de la fréquentation de chacun des itinéraires, qui seraient identifiés par huit numéros, remplaçant les actuels 800 et 801.

En conclusion avant discussion, le projet de tramway est très séduisant mais entraîne des délais importants de mise en place, et comporte le risque de se révéler sous-utilisé. En envisageant des mesures intermédiaires comme celles-ci, on améliorerait le système de transport plus rapidement, et on augmenterait les chances que le tramway, une fois réalisé, soit un succès d'utilisation.

(30 septembre 2010)

———————

Mémoire déposé à la Ville de Québec relativement à son Plan de mobilité durable
Septembre 2010

Le Plan de mobilité durable, que la Ville de Québec a déposé au début du mois de juin et rendu public dans son bulletin du mois d'août, est peut-être l'un des éléments de gestion les plus importants que cette ville aura produit depuis sa fondation. En effet la mise en application des recommandations qu'il contient demandera des ressources considérables et déterminera, à moyen et long terme, l'environnement urbain des citoyens de la région de Québec. Dans le document de présentation de ce Plan, la Ville sollicite la collaboration des citoyens pour participer aux consultations et déposer des mémoires s'il y a lieu. Cela ne laisse que peu de temps pour digérer un document de 136 pages qui touche de multiples aspects de la vie des citadins. Pour que cette digestion puisse s'accomplir correctement, une plus longue période d'échanges auraient dû être prévue entre la Ville et les citoyens et organismes intéressés à y participer. Notons, par ailleurs, que ces documents importants ont été rendus publics en été, pendant les vacances, dans une période où l'attention à la chose publique est aussi en vacances.

Élément principal

Un aperçu général du document de consultation permet de constater que l'élément principal qui le caractérise est la proposition de construire une ossature principale de transport en tramway. Mais il n'y a très peu d'espace, dans ce document, destiné à justifier le choix de ce type de transport public par rapport à d'autres véhicules. En fait, des 63 recommandations présentées dans le document, une seule concerne le tramway, les autres s'adressant à plusieurs sujets divers. Cela a pour effet de détourner l'attention du sujet principal, le tramway, lequel est probablement le point d'interrogation majeur des citoyens. Cela n'enlève pas la grande valeur des autres recommandations et la nécessité de s'y attacher afin de ne pas gaspiller le travail que représente la préparation du document soumis à la consultation.

Présenter des choix

Le choix du moyen de transport aurait pu faire, en soi, le seul objet de la présente consultation. Les autres sujets traités par le Plan auraient pu y être greffés par la suite. En l'occurrence la Ville aurait pu retenir les services d'experts dans le domaine du transport (il existe de vrais experts…) pour fournir toutes les informations permettant à la population d'exercer un bon jugement. Cela n'aurait pas empêché le Groupe de travail que la ville a mis sur pied, de faire valoir ses points de vue. Les citoyens auraient alors pu comparer les divers choix proposés. Une consultation tenue dans un tel cadre aurait exigé la nomination d'un commissaire pour présider les audiences, entendre les partis et faire des recommandations à la Ville, ce qui aurait été conséquent aux exigences d'une société de droit et démocratique. Les démarches et les coûts associés à une telle entreprise auraient été justifiés par l'importance du Plan de mobilité durable présenté dans le cadre de l'évolution à moyen et long termes de la ville. Mais il aurait fallu, au préalable, que l'Administration municipale évite de faire ses choix avant le dépôt des recommandations d'un commissaire.

Travail des experts

Les présents commentaires concernant le besoin de consulter des experts indépendants, n'ont pas pour objet de contester les qualités des personnes qui font partie du Groupe de travail mis sur pied par la Ville. Toutefois ces dernières ne peuvent représenter une expertise indépendante pouvant offrir d'autres choix de solutions, ou apporter de nouvelles connaissances ou faire valoir des difficultés importantes peut-être. À cet égard la contribution d'experts dans le domaine du transport pour la région de Québec ne se limiterait pas seulement au choix du type de véhicule. Elle devrait aborder aussi, dans un but tout à fait pragmatique, les contingences associées aux situations actuelles des rues et artères de Québec ainsi que de la traversée du Fleuve (l'utilisation du Pont de Québec n'est peut-être pas aussi simple que l'on peut croire). Toutes les villes ne présentent pas les mêmes configurations et il appartient aux praticiens, que sont les experts, de faire état des façons d'articuler le développement de l'ensemble d'un système de transport efficace, convenant aux particularités de Québec. La contribution majeure des experts pourrait être, surtout, de garantir que l'on ne passe pas à côté de solutions préférables à celles proposées. Elle pourrait être aussi de préciser d'avantage les coûts et leur influence sur la fiscalité municipale, une façon d'éviter les surprises comme cela arriva lors du prolongement du Métro de Montréal vers Laval.

Bien-fondé d'un choix

Au cours de l'été, la Ville a dévoilé un vidéo, très bien fait d'ailleurs, pour montrer de quelle façon un tramway pourrait desservir l'agglomération. Pour certains citoyens cela fut une surprise car aucun document n'avait été rendu public pour démontrer le bien-fondé de ce choix, qui semblait sortir du chapeau d'un magicien. Toutefois, avec son document sur la Mobilité durable cette dernière se reprend en donnant les avantages de ce type de transport. Le discours est toutefois ambigüe puisqu'on prévoit que «*les travaux ne démarrent qu'après la réalisation d'études complètes sur l'ensemble du parcours envisagé au départ et sur chaque section du trajet*». Une analyse sommaire des arguments contenus dans le document de consultation permet de constater que la Ville s'est avancée considérablement dans le choix d'un tramway sans faire valoir la prépondérance des avantages de ce dernier sur les autres types de véhicules. À cet égard elle utilise beaucoup l'argument d'une accélération du «*développement des quartiers et des grands espaces publics*» associé au tramway, sans expliquer pourquoi cela ne pourrait se faire dans le cadre d'autres systèmes de transport.

D'autre part le Plan n'est pas très convaincant en ce qui concerne les façons d'assurer une fluidité, qui n'existe pas présentement, à la circulation dans l'ensemble de la ville et comment on pourra contenir l'effet de l'augmentation des véhicules. Ce n'est pas la mise en place d'un tramway, ni l'émission de bons vœux ou d'heureuses suggestions, qu'il adviendra que le transport par automobile fera place au transport collectif ou public. Il serait peut-être temps d'annoncer que, éventuellement, un travailleur ne pourra plus se rendre, impunément, au travail seul dans son auto. La Ville de Londres a déjà cassé la glace à cet égard.

Avoir une crédibilité

Le moins que l'on puisse dire c'est que le document de consultation ne pêche pas par excès de références documentaires. En effet on y trouve plusieurs affirmations qui sont peut-être vraies,

mais qui peuvent aussi faire office seulement de souhaits. Par exemple, pour appuyer le choix du tramway, on écrit : «*Plus un système de transport collectif est lourd (tramway, système léger sur rail, métro), plus il a d'influence sur la trame urbaine et sa densification.»* En l'absence de référence rien ne peut empêcher de penser qu'un tel système «lourd» ne pourrait être constitué d'autobus ayant des caractéristiques particulières. À cet égard il aurait été intéressant que le groupe de travail explore les ouvertures qui se font présentement dans le domaine des véhicules à caractères écologiques et qui pourraient procurer, peut-être, un net avantage sous les aspects mobilité, couts et simplicité. Faire ressortir et analyser l'éventail de toutes les solutions disponibles dans le domaine des moyens de transport, avant d'en favoriser une, aurait donné une bonne crédibilité aux études. Cela aurait, aussi, inspiré confiance aux citoyens comme aux instances gouvernementales appelées à appuyer le Plan. Autrement on peut se demander pourquoi consulter la population si les choix sont déjà faits.

Imaginer

Le choix d'une ossature de transport basée sur un tramway semble novateur mais, en réalité, il empêche peut-être d'imaginer des propositions originales pouvant s'avérer d'heureux choix. Cela fut le cas du Brésil lorsque son gouvernement décida de quitter Rio pour inaugurer leur nouvelle capitale à Brasilia en 1960. Cet évènement était le fruit d'un effort d'imagination sans doute. Bien entendu cela n'est qu'un exemple qui montre que les dirigeants d'un pays ou d'une ville ne doivent pas craindre d'oser sortir des sentiers battus. Mais pour y arriver ils doivent d'abord faire table rase des idées préconçues et aller à la découverte de nouvelle voies.

Il n'est aucunement trop tard pour reprendre le Plan sous un angle différent de celui adopté jusqu'ici, du moins en ce qui concerne le transport. On pourrait ainsi s'intéresser d'abord à trouver la meilleure façon de permettre aux personnes de se rendre aisément au travail ou à la maison en partant des configurations du réseau urbain et en tenant compte des limites, que l'on retrouve dans certaines rues, pour y améliorer la circulation. Le Chemin Sainte-Foy, qui doit présentement accommoder un trafic très important, en est un exemple typique. Il serait possible ensuite de voir comment intégrer l'ossature principale à des artères comportant des liaisons avec cette ossature et de voir alors si l'ensemble serait mieux desservi par une technologie de tramway ou d'autres véhicules ou les deux ensemble. Cette méthodologie serait l'occasion d'imaginer toute solution, incluant des modifications à la trame urbaine, permettant d'assurer une mobilité basée sur l'efficacité, la souplesse et l'inventivité. Un Plan découlant d'un tel effort intellectuel aurait surement l'avantage d'obtenir une grande crédibilité.

Jean-Marie Desgagné, ing.
25 septembre 2010

MÉMOIRE

PRÉSENTÉ AU GROUPE DE TRAVAIL
AYANT PRODUIT LE DOCUMENT INTITULÉ :

«PLAN DE MOBILITÉ DURABLE
DOCUMENT DE CONSULTATION – JUIN 2010
POUR VIVRE ET SE DÉPLACER AUTREMENT»

(CI-APRÈS LE «*PLAN DE MOBILITÉ DURABLE*»)

DANS LE CADRE DE LA
CONSULTATION PUBLIQUE
DE L'AUTOMNE 2010

Hôtel de ville de Québec
23 SEP 2010
Communications

PAR

MARTIN DION
CITOYEN DE LA VILLE DE QUÉBEC

LE 22 SEPTEMBRE 2010

CONTEXTE

Le *Plan de mobilité durable* constitue un *document de consultation* soumis à l'attention des citoyens, organismes, institutions et entreprises de Québec. Ces derniers sont invités à en étudier les propositions et à exprimer leurs commentaires et suggestions d'amélioration.

Comme l'écrit le maire de la Ville de Québec dans la présentation du document, le groupe de travail n'a pas eu réponse à tout et «*certaines questions doivent être approfondies, d'autres sont sujettes à être bonifiées*»[1]. C'est dans ce contexte que nous soumettons le présent mémoire dans le but de compléter les solutions élaborées.[2]

OBJECTIF DU MÉMOIRE

Le *Plan de mobilité durable* vise à :

- Développer une approche intégrée de l'aménagement du territoire et des transports dans une optique de DÉVELOPPEMENT DURABLE.
- Élaborer des solutions pour prévenir les problèmes de congestion routière (incluant ceux liés au stationnement des véhicules) qui se sont accrus au cours des

[1] Page 3 du *Plan de mobilité durable*. Il est aussi précisé à la page 8 de ce document que «*cette version du Plan de mobilité durable est un document de consultation qui ne répond pas à tout*».

[2] D'autre part, le site internet de la Ville de Québec précise que les citoyens peuvent déposer un mémoire ou un commentaire écrit avant le 29 septembre. De plus, «*les personnes déposant un mémoire PEUVENT le présenter aux membres du groupe de travail lors d'audiences publiques*». Il n'y a donc pas obligation de le présenter à l'audience (en faire un résumé) et nous convenons d'utiliser le maximum de temps disponible pour préparer un mémoire étoffé que nous considérons à l'avantage des parties.

dernières années et qui menacent, notamment, notre productivité et notre qualité de vie.

Dans cette optique, il est aussi souligné à la page 8 du document que le groupe de travail considère comme un enjeu majeur «*les besoins des familles à revenu plus modeste et des personnes seules qui ne pourront pas ou ne voudront pas acquérir une automobile ou une deuxième voiture dans un contexte où le prix du pétrole augmentera inévitablement*». Nous soutenons que ce ne sont pas seulement les représentants de ces groupes qui seront susceptibles de ne pas désirer acquérir une première ou une seconde automobile mais aussi tous ceux qui considèrent une telle dépense comme exorbitante et/ou qui veulent contribuer par des gestes concrets au développement durable et à la diminution de la congestion routière.

L'objectif du présent mémoire consiste à traiter d'une solution de remplacement que plusieurs personnes utilisent déjà et utiliseront plus fréquemment dans l'avenir, soit les scooters, cyclomoteurs et motos. Cette solution est économique, peu énergivore et complémentaire aux autres alternatives de transport. De plus, elle nécessite des espaces de stationnement d'une superficie beaucoup moindre que pour l'automobile.

ANALYSE

Comme il est écrit aux pages 19 et 20 du document, c'est en raison de l'augmentation du prix de l'essence que les dépenses associées à une automobile accaparent une part importante du budget des ménages et, de ce fait, plusieurs villes à travers le monde

cherchent activement à réduire les déplacements associées à l'automobile et à limiter la croissance du nombre d'unités.

C'est dans cette optique que le *Plan de mobilité durable* adopte l'orientation d'«*assurer l'accessibilité aux lieux d'emploi, d'études, d'affaires et de loisirs par des modes de déplacement autres que l'automobile*», et ce, afin de placer «*Québec et sa région dans le peloton de tête des régions urbaines du monde qui sont modernes, attrayantes, vivantes et respectueuses de leur environnement*»[3].

Nous n'avons pas besoin d'élaborer longuement sur le fait que de nombreuses villes à travers le monde facilitent la circulation et le stationnement des scooters, cyclomoteurs et motos sachant que ces véhicules contribuent à la diminution de la congestion routière et à la demande en espaces de stationnement. Il suffit de regarder les nombreux reportages sur différentes villes du monde pour constater l'usage constant et répandu de ces véhicules et les espaces restreints de stationnement qu'ils nécessitent.

1- Faits troublants (Hausse du parc auto et des émissions de GES)

Le *Plan de mobilité durable* soulève des faits troublants qui nous interpellent et qui soulignent la nécessité de tenir compte, dans la planification future, de ce mode de déplacement alternatif, rapide et économique :

[3] Pages 28 et 29 du *Plan de mobilité durable.*

1.1- Hausse du parc auto et manque d'espaces de stationnement

De 1996 à 2006, le nombre de véhicules immatriculés a augmenté de 17,9% dans l'agglomération de Québec et de 21% à Lévis et, si la tendance se maintient, le parc automobile augmenterait de 73 000 véhicules d'ici 2021. Comme le nombre de déplacements en automobile a déjà augmenté de 30% à l'heure de pointe du matin, on peut en déduire que - si aucune mesure n'est prise - l'augmentation à venir aggravera la congestion routière et, évidemment, aggravera la pénurie en espaces de stationnement. Dans ce dernier cas, notons que l'espace utilisé par un scooter, un cyclomoteur ou une moto est cinq fois moindre que celui utilisé par une automobile et, comme les deux types de véhicule passent le même temps stationnés s'ils sont utilisés aux mêmes fins, il y a avantage à privilégier le premier au même titre que le second :

> «On estime qu'une automobile passe 96% du temps stationnée. De nombreuses personnes n'ont besoin d'une auto qu'à des occasions particulières ou pour des déplacements occasionnels. Objectivement, ces personnes pourraient choisir de ne pas acheter une automobile. Elles pourraient combler autrement leurs besoins d'utiliser une auto.»[4]

C'est ce que font les propriétaires de scooter, cyclomoteur ou moto. Ils choisissent de ne pas acheter une première ou une seconde automobile et ils comblent leur besoin d'utiliser une auto autrement. À noter que pour la période hivernale, ils utilisent un autre moyen de transport (comme le transport en commun) ce qui accentue son avantage par rapport à l'automobile. Conséquemment, le groupe de travail sur la mobilité durable doit recommander aux villes de Québec et de Lévis d'intensifier la promotion de l'utilisation

[4] Page 92 du *Plan de mobilité durable.*

des scooters, cyclomoteurs et motos comme il le recommande pour d'autres modes alternatifs, tels l'auto-partage ou le vélo.

1.2- Augmentation des gaz à effet de serre («GES»)

Un autre élément important qui milite en faveur de la promotion de l'utilisation des scooters, cyclomoteurs et motos, c'est la contribution de ces derniers aux efforts de réduction des GES. L'augmentation des GES est proportionnelle à l'augmentation de l'usage de l'automobile et, de 1990 à 2006, il y a eu augmentation des émissions de 17,5% dans l'agglomération de Québec. Plusieurs citoyens sont conscients de ce fait et désirent apporter leur contribution à l'objectif de réduction de 20% d'ici 2020 (par rapport au taux d'émission de 1990) déterminé par le gouvernement du Québec en novembre 2009. D'ailleurs, on peut lire dans le *Plan de mobilité durable* qu'au printemps 2009, la Ville de Québec s'était fixé le même objectif.[5]

Conséquemment, le groupe de travail sur la mobilité durable doit recommander aux villes de Québec et de Lévis de promouvoir l'utilisation de ce mode de transport alternatif car, en plus de diminuer la demande en espaces de stationnement, il contribue à l'objectif de réduction des GES. De plus, notons que le *Plan de mobilité durable* définit la «mobilité durable» (appliquée à un contexte urbain et au déplacement des personnes) comme étant la capacité «*de se déplacer* ***par un grand choix de moyens*** *intégrés dans des réseaux fluides qui accordent la priorité aux modes de déplacement les plus respectueux de*

[5] Page 18 du *Plan de mobilité durable.*

l'environnement».[6] À titre d'exemple, il y a peu de moyens de transport plus respectueux de l'environnement qu'un scooter (électrique ou non) et, comme nous l'avons écrit en page 5, en période hivernale l'usager utilise un autre moyen comme le transport en commun. À ce chapitre, notons ce que le *Plan de mobilité durable* précise sur les variables ayant une incidence sur le niveau des émissions de GES et sur le développement de modes de transport qui présentent une option compétitive à l'automobile :

> «Le niveau d'émission des GES par les véhicules de transport dépend de plusieurs variables, dont :
>
> • le type de véhicule utilisé (taille et cylindrée) et la fréquence d'utilisation;
>
> • le choix de motorisation (essence, diésel, biocarburant, hybride, électricité, etc.);»[7]

> «Le transport en commun constitue un des éléments centraux du Plan de mobilité durable. (...) Il donne la possibilité de parcourir des distances intéressantes **et peut, combiner à d'autres moyens,** offrir une solution de rechange au fait de posséder une voiture individuelle. De ce fait, il contribue à diminuer la part du budget des familles consacré au transport, l'espace de stationnement, récupéré à d'autres fins, et la circulation des véhicules privés.»[8]

2- Accès aux lieux d'emplois

Les villes de Québec et de Lévis, ainsi que les autres qui font partie de l'agglomération de Québec, doivent répondre aux attentes des citoyens qui désirent se rendre à leur lieu

[6] Page 24 du *Plan de mobilité durable.*
[7] Page 41 du *Plan de mobilité durable.*
[8] Page 57 du *Plan de mobilité durable.*

d'emploi en utilisant un moyen de transport rapide, efficace et économique. D'ailleurs, c'est ce que suggère explicitement le *Plan de mobilité durable* :

> «Il faut donc offrir aux personnes à plus faible revenu et à celles qui renoncent à l'automobile **des moyens appropriés de se déplacer dans la ville**. Il est inadmissible que certains lieux d'emplois (parcs industriels, centres de divertissement, hôpitaux, centres commerciaux, aéroport) **ne soient pratiquement accessibles qu'en automobile, ce qui crée une situation d'exclusion** pour des personnes qui pourraient y travailler.»[9]

> «Plus de 75% des déplacements dans la Communauté métropolitaine de Québec s'effectuent en automobile. Même en concevant d'ambitieux plans de développement du transport en commun, l'automobile demeurera pendant encore plusieurs années le mode le plus important de déplacement dans la grande région de Québec. **Pour optimiser la mobilité, il faut d'ailleurs utiliser tous les moyens de déplacement disponibles.** (...)
>
> On peut cependant utiliser l'automobile autrement. Il est hautement souhaitable **d'avoir une approche nouvelle** à l'égard de l'usage d'une automobile ou de l'acquisition d'une deuxième voiture. On doit également **aménager des infrastructures et adopter des politiques de gestion qui favorisent une moins grande dépendance à l'automobile**. Comment?»[10]

À titre d'exemple, vous trouverez à l'**annexe A** une demande de citoyens qui désirent une modification à la réglementation municipale afin de permettre la promotion de l'utilisation de véhicules de transport écologique nécessitant des espaces de stationnement restreints.[11] Dans ce cas, les citoyens à l'emploi du ministère du Revenu du Québec utilisaient déjà ces véhicules pour se rendre à leur lieu d'emploi mais une nouvelle réglementation est venue en restreindre l'utilisation en imposant des frais de

---

[9] Page 58 du *Plan de mobilité durable.*

[10] Pages 90 et 91 du *Plan de mobilité durable.*

[11] Lettre du 15 janvier 2010, adressée au maire de Québec et à des conseillers municipaux, ayant pour objet l'*«imposition de frais de stationnement aux scooters, cyclomoteurs et motocyclettes dans les rues de la Ville de Québec et notamment sur la rue de Marly dans l'Arrondissement de Sainte-Foy, Sillery, Cap-Rouge»*.

stationnement identiques à ceux imposés aux automobiles, et ce, sans tenir compte du fait que ces véhicules à deux roues utilisent un espace de stationnement cinq fois moindre qu'une auto et contribuent à la diminution de la demande en espaces de stationnement. De plus, ces véhicules contribuent au VIRAGE VERT et à la recherche de moyens pour réduire l'émission des GES.

Le *Plan de mobilité durable* (voir supra) dénonce comme inadmissible que des lieux d'emplois ne soient pratiquement accessibles qu'en automobile - ce qui crée une situation d'exclusion – et il suggère d'avoir une approche nouvelle qui consiste à utiliser tous les moyens de déplacement disponibles et à aménager des infrastructures en conséquence. Il précise aussi, à la page 113, que sa mise en œuvre implique la participation de plusieurs partenaires qui auront à interagir en fonction de six grands objectifs dont, notamment, celui de «*mettre à contribution, dans la mise en œuvre des stratégies de mobilité durable, les institutions et les entreprises qui génèrent beaucoup de déplacements*». Enfin, le document ajoute que les premières concernées sont les villes de Québec et de Lévis car «*elles sont responsables de l'aménagement du territoire et gèrent la réglementation d'urbanisme et l'utilisation du réseau routier municipal*» et le groupe de travail leur recommande «*de procéder à la révision du Plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD), adoptée en 2005, et de la réglementation d'urbanisme qui en découle...*».

C'est ce que des citoyens – comme les employés du ministère du Revenu - demandent et les villes de l'agglomération de Québec doivent collaborer avec les ministères et

organismes qui développent des incitatifs divers pour faciliter le transport des employés, pour diminuer la demande en espaces de stationnement et réduire les émissions de GES. À cet égard, voir à l'**annexe B** la lettre de la sous-ministre du ministère du Revenu du Québec qui demande à la Ville de Québec de prendre des dispositions «*afin de trouver des espaces de stationnement gratuits, ou à coûts réduits, pour les scooters, cyclomoteurs et motocyclettes* [et] *pour en promouvoir l'utilisation*». Elle ajoute que cette démarche «*permettrait de contribuer aux grands objectifs gouvernementaux en matière environnementale, en favorisant l'utilisation de ces véhicules faiblement énergivores et nécessitant des espaces de stationnement réduits*».[12]

3- L'enjeu de l'innovation

Innover, c'est savoir s'adapter et sortir des schémas surannés. C'est aussi adopter une vision constructive et soutenir ceux qui contribuent aux changements. L'aménagement d'une ville fait appel aux capacités d'innovation des acteurs publics et privés et il faut saisir les suggestions et les opportunités qui se présentent. C'est de la responsabilité des villes de l'agglomération de Québec d'agir ainsi!

L'exemple des démarches effectuées par le ministère du Revenu du Québec constitue sans doute un exemple parmi d'autres aussi intéressants que novateurs. Il appartient aux représentants des administrations municipales d'en tenir compte. D'ailleurs, comme le précise le *Plan de mobilité durable*, pour répondre à l'enjeu de l'innovation il faut

[12] Lettre du 9 avril 2010, adressée à monsieur Alain Marcoux, directeur général de la Ville de Québec, ayant pour objet les «*frais de stationnement : scooters, cyclomoteurs et motocyclettes sur la rue de Marly*».

développer la mise en marché de modes de transport qui sont des alternatives à l'automobile et le groupe de travail a déjà constaté que plusieurs entreprises ou institutions ont déjà adopté des mesures concrètes au chapitre du développement d'un plan de mobilité d'entreprise.[13] Ainsi, comme le recommande le groupe de travail à la page 119 du document, il faut «*que la Ville de Québec soutienne les entreprises et les institutions qui veulent développer des projets-pilotes ou prendre des initiatives particulièrement novatrices en matière de mobilité*». À ce sujet, notons que le Conseil de quartier de la Pointe-de-Sainte-Foy a apporté son appui aux propositions développées au ministère du Revenu du Québec concernant le stationnement des scooters, cyclomoteurs et motos dans les rues de la Ville de Québec. Dans une lettre en date du 21 mai 2010 (voir **annexe C**), le trésorier écrit que le Conseil de quartier sollicite «*la collaboration de la Ville de Québec pour que la réglementation municipale soit adaptée et qu'elle fasse ainsi la promotion de ces importants objectifs de développement durable et de protection de l'environnement. En effet, sans ces adaptations à la réglementation municipale concernée, les orientations et les actions que nous entendons privilégier sur notre territoire resteront des engagements sans substance*».[14]

En terminant, notons qu'il est d'autant plus important de développer plusieurs modes de transport que chacun possède ses propres limites. Ainsi, les taxis sont dispendieux et n'offrent donc pas un mode de transport à usage fréquent. Quant à la marche et au vélo,

---

[13] Page 118 du *Plan de mobilité durable.*

[14] Lettre du 21 mai 2010, adressée à monsieur Louis Potvin, directeur de l'Arrondissement de Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge (avec c.c. à Alain Marcoux, directeur général de la Ville de Québec), ayant pour objet les «*frais de stationnement aux scooters, cyclomoteurs et motocyclettes dans les rues de la Ville de Québec*».

ils sont efficace pour de courtes distances et il est d'ailleurs écrit, à la page 94 du document, qu'ils sont «*privilégiés dans les secteurs de plus forte densité d'activité humaine, soit là où se trouve le plus grand nombre combiné de résidants, d'employés et d'étudiants au postsecondaire sur un territoire donné*».

CONCLUSION

C'est à titre de citoyen désireux de contribuer au développement durable[15] [16] et à la recherche de solutions pour contribuer à la réduction de la congestion routière et à la diminution des besoins en espaces de stationnement, que ce mémoire est présenté.

Dans la rédaction finale de son rapport, le groupe de travail sur la mobilité durable doit tenir compte de cette solution alternative et complémentaire à l'automobile que constituent les scooters, cyclomoteurs et motos. Cette solution est économique, peu énergivore et nécessite des espaces de stationnement restreints. En conséquence, nous demandons au groupe de travail de recommander aux villes de Québec et de Lévis de prendre les dispositions nécessaires afin de prévoir des espaces de stationnement gratuits, ou à coût réduits, pour ces véhicules et d'en promouvoir l'utilisation.

---

[15] Programme VIRAGE VERT : Plan d'action 2006-2012 du gouvernement du Québec sur les changements climatiques qui requiert que les organismes développent des programmes visant à réduire les émissions de GES occasionnées notamment par les déplacements pour se rendre au travail.

[16] Campagne DÉFI CLIMAT : Lancée en mars 2010 à l'échelle du Québec, elle invite notamment les citoyens à poser des gestes pour réduire leurs émissions de GES en modifiant leurs habitudes de vie et de déplacement.

Nous espérons que cette participation d'un citoyen sur les modes de déplacement à privilégier contribuera à la vitalité de la communauté. Comme il est écrit dans le *Plan de mobilité durable*, «*la citoyenneté est aussi un titre de responsabilité*» et chaque décision individuelle en matière de déplacement «*porte conséquence sur l'organisation de la ville, la congestion ou la pollution*». Ce mémoire permet de comprendre les actions entreprises par plusieurs citoyens et il est de la responsabilité des villes de les appuyer car «*tout geste qui favorise, par exemple, une utilisation rationnelle des ressources, est un geste responsable*». [17]

Coordonnées du signataire du mémoire :

Martin Dion
1225, rue de Sologne
Québec (Québec)
G1H 1L1
Tél : (418) 652-2087 (bur.)

[17] Page 119 du *Plan de mobilité durable*.

Annexe A

Objet :

Lettre du 15 janvier 20010 de 15 signataires, adressée au maire de Québec et à des conseillers municipaux, ayant pour objet l'«*imposition de frais de stationnement aux scooters, cyclomoteurs et motocyclettes dans les rues de la Ville de Québec et notamment sur la rue de Marly dans l'Arrondissement de Sainte-Foy, Sillery, Cap-Rouge*».

(Cette lettre contient 4 annexes dont la quatrième qui donne l'exemple d'un véhicule de l'avenir pour les déplacements urbains : le scooter électrique)

Québec, le 15 janvier 2010

Sous toutes réserves

Monsieur Régis Labeaume
Maire de Québec
Président du Comité exécutif
Président de la Commission d'urbanisme et de conservation
2, rue des Jardins
C.P. 700, succ. Haute-Ville
Québec (Québec) G1R 4S9

Objet : Imposition de frais de stationnement aux scooters, cyclomoteurs et motocyclettes dans les rues de la Ville de Québec et notamment sur la rue de Marly dans l'Arrondissement de Sainte-Foy, Sillery, Cap-Rouge.

Monsieur,

La présente donne suite à l'adoption des règlements R.A.V.Q. 498 et R.V.Q. 1563[1] et constitue une demande de modifications afin de ne pas imposer un permis de stationnement sur rue – ou le faire à un coût proportionnel à l'espace utilisé – aux utilisateurs d'un véhicule de transport écologique [c'est-à-dire produisant peu de gaz à effet de serre («GES»)] et utilisant un espace de stationnement cinq fois moindre qu'un véhicule automobile standard.

Rappelons que si nous demandons à la Ville de Québec de prendre les dispositions nécessaires pour que tous ses règlements soient adaptés afin de permettre la promotion de l'utilisation de véhicules de transport écologique nécessitant des espaces de stationnement restreints, notre demande porte principalement ici sur le **règlement R.A.V.Q. 498** que le Conseil d'agglomération, en tant qu'autorité responsable du réseau artériel de l'agglomération, a approuvé pour mettre en place la zone de permis de stationnement pour travailleurs sur la rue de Marly dans l'Arrondissement de Sainte-Foy, Sillery, Cap-Rouge.

VICE DE PROCÉDURE ET VICE SUR LE FOND

Dans le processus d'adoption de ce règlement, soulignons les erreurs commises. Il est écrit dans l'*avis de proposition*[2], présenté à la séance du Conseil de ville du 6 juillet 2009, que «*plusieurs*

[1] **Règlement R.A.V.Q. 498** : «*Règlement de l'agglomération sur le permis de stationnement sur rue relatif à certaines voies de circulation du réseau artériel à l'échelle de l'agglomération*», adopté le 9 septembre 2009 et en vigueur le 14 septembre 2009. **Règlement R.V.Q. 1563** : «*Règlement sur le permis de stationnement sur rue relatif à certaines voies de circulation du réseau artériel relevant du Conseil de ville*», adopté le 21 septembre 2009 et en vigueur le 24 septembre 2009. Voir aussi les **règlements R.A.V.Q. 499** et **R.V.Q. 1564** adoptés et mis en vigueur aux mêmes dates respectives.

[2] Proposé par madame Francine Bouchard, à ce moment conseillère municipale du District de la Pointe

résidants du boulevard Neilson et du secteur avoisinant l'édifice du ministère du Revenu du Québec sont incommodés depuis longtemps par les employés de ce ministère qui stationnent leur véhicule dans le réseau routier adjacent». Pourtant, l'édifice du ministère du Revenu du Québec («MRQ») est entouré par le *Boisé de Marly* et la rue de Marly – qui se limite à faire le tour de l'édifice – longe entièrement ce boisé. À cet effet, voir à l'**annexe 1** le dessin de cette zone (T-2) préparé par la Ville de Québec, en date du 23 juillet 2009, et les photos de cette rue avec les autos longeant le boisé de Marly. Ainsi, contrairement à ce qui est écrit dans *l'avis de proposition*, il n'y a aucun résidant dans le *secteur avoisinant l'édifice du MRQ* (soit sur la rue de Marly) et il ne peut y avoir eu consultation de ces derniers. D'ailleurs, il est écrit qu'il est résolu de déposer, à la prochaine séance du Conseil, la règlementation de stationnement «*convenue avec les citoyens du secteur du boulevard Neilson*». De plus, il est faux d'écrire qu'un «*consensus sur les solutions a été élaboré avec les citoyens concernés lors d'une rencontre tenue en décembre 2008*» car les seuls citoyens concernés par le stationnement des véhicules sur la rue de Marly sont les employés du MRQ et ces derniers n'ont pas été consultés.

Dans le *sommaire décisionnel*[3], en date du 31 juillet 2009, ayant pour objet le règlement R.A.V.Q. 498, il est écrit que des actions ont été réalisées au cours des dernières années «*de façon à faciliter le stationnement des résidants*» et que le stationnement de longue durée des travailleurs demeure autorisé sur la rue de Marly et sur le boulevard Neilson. Nous avons vu qu'il n'y a pas de résidences sur la rue de Marly mais uniquement sur le boulevard Neilson et, conséquemment, il n'y a aucun problème et aucune demande de stationnement de la part des résidants sur la rue de Marly. Il est donc faux d'écrire que l'imposition d'un permis de stationnement pour travailleurs sur la rue de Marly vise «*à faciliter le stationnement des résidants en journée et à améliorer la sécurité des usagers*». Enfin, notons que ce *sommaire décisionnel* confirme que les seules personnes concernées par le stationnement des véhicules sur la rue de Marly – soit les employés du MRQ – n'ont pas été consultées. Il est écrit qu'«*une consultation publique a été organisée en décembre 2008 à l'intention des résidants du secteur pour valider la stratégie proposée*». Ainsi, comme il n'y a aucun résidant sur la rue de Marly, on doit en conclure que pour établir une stratégie concernant cette rue, on s'est adressé à des résidants d'un autre secteur, soit principalement ceux du boulevard Neilson.

De ce qui précède, nous devons conclure que la Ville de Québec a commis une faute en omettant de consulter les seuls citoyens concernés par le stationnement sur la rue de Marly soit, en l'absence de résidants, les employés du MRQ (et ce directement ou par l'entremise des responsables de ce ministère). De plus, en précisant que c'est notamment pour faciliter le stationnement des résidants sur cette rue qu'elle y impose un permis de stationnement pour les travailleurs, elle fait usage d'arguments abusifs et erronés. Il y a donc vice de procédure et vice sur le fond et la Ville doit revoir sa réglementation concernant le stationnement sur la rue de Marly. C'est la première question à laquelle la Ville doit répondre et elle doit abandonner l'imposition de permis de stationnement pour les travailleurs sur cette rue.

---

de Sainte-Foy et présidente de l'arrondissement de Sainte-Foy – Sillery.

[3] Numéro AT2009-183. Voir aussi les autres *sommaires décisionnels* contenant les mêmes arguments : le numéro AT2009-228 ayant pour objet le règlement R.V.Q. 1563, le numéro AT2009-184 ayant pour objet le règlement R.A.V.Q. 499, le numéro AT2009-186 ayant pour objet le règlement R.V.Q. 1564.

Une réponse positive à cette première question mettra fin à notre demande concernant l'imposition de frais de stationnement aux scooters, cyclomoteurs et motocyclettes sur la rue de Marly du fait de la possibilité de le faire sans frais. Dans le cas contraire, nous demandons à la Ville de prendre les dispositions nécessaires pour adapter sa réglementation – notamment celle applicable sur la rue de Marly – afin de fixer des tarifs permettant la promotion de l'utilisation de véhicules de transport écologique nécessitant des espaces de stationnement restreints.

VIRAGE VERT ET AMÉNAGEMENT URBAIN ADAPTÉ

Dans un article publié dans *Le Soleil*, en date du 5 décembre 2009[4], le vice-président du Comité exécutif de la Ville de Québec, monsieur **Richard Côté**, précise que ce qui importe avant tout, en matière de limitation de la vitesse, c'est l'aménagement urbain et une politique uniforme n'est pas envisageable lorsqu'il s'agit de mettre en place des mesures d'atténuation car ce qui est approprié à un secteur ne l'est pas nécessairement pour un autre. Nous soutenons qu'en matière de stationnement comme en matière de transport en général, ce qui est approprié pour certains véhicules (ex: autos, pick-ups, camionnettes, mini-vans, etc.) ne l'est pas nécessairement pour d'autres comme les scooters, cyclomoteurs et motocyclettes. Pour alléger la circulation sur les voies publiques et pour réduire la demande en espaces de stationnement, il faut revoir l'environnement routier et adapter les stationnements aux petits véhicules tout en proposant des tarifs en conséquence. De plus, dans le cadre du virage vert et de la recherche de moyens pour réduire l'émission de GES, il faut favoriser les incitatifs permettant l'utilisation de ces petits véhicules.

C'est pourquoi, dans notre plainte adressée à la Ville de Québec, en date du 6 octobre 2009 (voir **annexe 2**), nous demandions qu'il n'y ait pas de frais de stationnement pour les petits véhicules ou, dans le cas contraire, qu'il y ait des places réservées avec un tarif correspondant à l'espace occupé. Contrairement à ce qu'écrit l'employé de la Ville dans sa réponse, en date du 12 novembre 2009 (voir **annexe 2**), ce n'est pas un privilège qui est demandé mais l'application d'une simple logique du fait de l'espace restreint occupé par un scooter, un cyclomoteur ou une motocyclette (voir à la page 1 de l'**annexe 3** l'espace restreint utilisé par une motocyclette sur la rue de Marly entre deux automobiles). De plus, un tarif moindre ne pose pas de défi en matière de contrôle si on prévoit simplement un mode d'identification sur la vignette (ex: chiffre et/ou couleur spécifique). Enfin, contrairement à ce qu'écrit le représentant de la Ville, une grille tarifaire peut prendre en compte la dimension des véhicules et, d'ailleurs, les règlements visés (R.A.V.Q. 498 et R.V.Q. 1563) font déjà une telle distinction en définissant un «*véhicule*» comme étant un véhicule automobile d'une masse nette de moins de 3 000 kilogrammes et ayant une longueur maximale de 7 mètres. Quant à la possibilité de réserver des espaces de stationnement, contrairement à ce que précisait par téléphone le représentant de la Ville, c'est une chose qui se fait couramment (voir à la page 2 de l'**annexe 3** l'espace réservé pour scooters, cyclomoteurs ou motocyclettes à proximité de la rue Quatre-Bourgeois).

---

[4] Jean-François Néron, «Québec et Lévis s'attaquent à la vitesse», Le Soleil, 5 décembre 2009.

Le gouvernement du Québec a rendu public, en date du 15 juin 2006, un plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques[5] («Plan») dont la mesure 17 requiert que chaque ministère développe un programme visant à réduire les émissions de GES occasionnées par le déplacement des employés pour se rendre au travail. Le MRQ est donc à mettre en place divers incitatifs afin de réduire l'usage de l'automobile et il favorise des alternatives plus écologiques et moins énergivores. Les motocyclettes, cyclomoteurs ou scooters – qu'ils soient électriques ou non –, font partie de ces alternatives et la rue de Marly, utilisée uniquement par ses employés, est un élément à prendre en considération dans son analyse. En conséquence, imposer à ces petits véhicules, qui se stationnent présentement sans frais sur la rue de Marly, un tarif équivalent aux automobiles est un non-sens qui va à l'encontre du Plan gouvernemental et des incitatifs visant à utiliser des alternatives plus écologiques et moins énergivores. D'autre part, en plus d'inciter les usagers à faire usage de leur automobile, c'est réduire à néant les actions entreprises pour augmenter les espaces de stationnement disponibles.

La Ville de Québec a aussi des obligations à remplir dans le cadre de la réduction des émissions de GES et elle doit collaborer avec les ministères et organismes qui développent des incitatifs à cet égard. Comme plusieurs autres villes dans le monde, elle doit aussi revoir l'environnement routier et l'aménagement urbain en fonction du développement de nouveaux moyens de transport qui change progressivement le paradigme du transport urbain. À ce sujet, voir à l'**annexe 4** l'exemple du scooter électrique qui peut se déplacer jusqu'à 60 km/h et parcourir jusqu'à 60 kilomètres en une seule charge. C'est l'exemple d'un véhicule de l'avenir pour les déplacements urbains et il faut prévoir des incitatifs à son utilisation et préparer les infrastructures pour le recevoir.

NÉCESSITÉ D'UNE RÈGLE PARTICULIÈRE

Compte tenu de ce qui précède, nous considérons que la Ville n'a pas démontré que l'objectif général de la règle – qu'elle veut faire appliquer sans distinction par ces règlements –, se rattache rationnellement aux objectifs visés en matière de transport urbain et aux exigences objectives de traitement des divers utilisateurs. Au contraire, il y a preuve suffisante pour soutenir que la règle appliquée sans distinction est discriminatoire et va à l'encontre des politiques prônant une utilisation efficace et moins exigeante du réseau routier et des espaces de stationnement.

En conséquence, une règle particulière à l'endroit des utilisateurs de scooters, cyclomoteurs et motocyclettes est raisonnablement nécessaire pour que la Ville puisse atteindre ses objectifs en la matière et il y a un lien rationnel entre les deux. Cette règle particulière consiste à ne pas imposer un tarif de stationnement aux véhicules de transport écologique nécessitant des espaces de stationnement restreints ou, subsidiairement, de prévoir une tarification cinq fois moindre compte tenu de l'espace occupé. Enfin, nous soutenons que la Ville n'a pas fait la preuve qu'il lui est impossible de composer avec les divers modes de transport et d'accommoder les utilisateurs respectifs sans qu'elle en subisse une contrainte excessive. En d'autres mots, il y a place à un

[5] Intitulé «*Le Québec et les changements climatiques, un défi pour l'avenir*», il a été révisé le 5 décembre 2007 et comporte 26 mesures visant la réduction des émissions de GES ainsi que l'adaptation aux changements climatiques.

accommodement afin de permettre aux personnes qui contribuent au virage vert de ne pas être ignorées alors que les conditions de stationnement peuvent être adaptées aux moyens de transport utilisés.

CONCLUSION

Nous demandons à la Ville de Québec de revoir sa règlementation concernant le stationnement sur la rue de Marly compte tenu des vices de procédure et de fond constatés. Elle doit abandonner l'imposition de permis de stationnement pour les travailleurs sur cette rue. Dans le cas contraire, elle doit adapter sa réglementation – dont le règlement R.A.V.Q. 498 applicable à la rue de Marly – afin de fixer des tarifs permettant la promotion de l'utilisation de véhicules de transport écologique nécessitant des espaces de stationnement restreints tel que décrit précédemment.

En espérant le tout conforme, nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos meilleurs sentiments.

Jean-Marc Allaire
2946, rue Port-Louis
Québec (Québec)
G1M 4B2
Tél. : (418) 652-6813 (bur.)
(418) 204-3093 (rés.)

Michaël Bergeron
3423, avenue Maricourt, app. 7
Québec (Québec)
G1W 2M4
Tél. : (418) 652-6500 (bur.)
(418) 204-5842 (rés.)

Jean D'Amours
1520, rue des Muriers
Québec (Québec)
G2K 2A7
Tél. : (418) 652-5192 (bur.)
(418) 624-4847 (rés.)

Martin Dion
1225, rue de Sologne
Québec (Québec)
G1H 1L1
Tél. : (418) 652-2087 (bur.)
(418) 624-4264 (rés.)

(Suite page suivante)

Alain Demeule
12191, rue Gilles-Montmigny
Québec (Québec)
G2A 4H6
Tél. : (418) 652-5658 (poste 8524) (bur.)
(418) 847-7431 (rés.)

Gabriel Bernard
890, Avenue Bourgogne, app. 5
Québec (Québec)
G1X 3E3
Tél. : (418) 652-5658 (poste 4190) (bur.)
(418) 261-5445 (rés.)

Nicolas Gagnon
4922, rue Landes, app. 3
St-Augustin de Desmaures (Québec)
G3A 1A7
Tél. : (418) 652-6719 (bur.)
(418) 877-0940 (rés.)

Vianney Gauthier
382, rue du Jusant
Lévis (Québec)
G7A 3A6
Tél. : (418) 652-5769 (bur.)
(418) 836- 4394 (rés.)

Denis Lacasse
3504, Carré Rochon
Québec (Québec)
G1X 2C2
Tél. : (418) 652-4607 (bur.)
(418) 654-3245 (rés.)

Réal Huot
184, rue des Inuits
Québec (Québec)
G2M 1P1
Tél. : (418) 652-5045 (bur.)
(418) 841-4800 (rés.)

Florent Pelletier
74, Chemin de la Chute (lot 871)
Saint-Apollinaire (Québec)
G0S 2E0
Tél. : (418) 652-5169 (bur.)
(418) 658-3605 (rés.)

Jean-Paul Pelletier
685, rue Astrid
Québec (Québec)
G2L 2E7
Tél. : (418) 652-4469 (bur.)
(418) 626-0621 (rés.)

(Suite page suivante)

Bruno Jean
840, rue des Orchidées
St-Jean-Chrysostome (Québec)
G6Z 2M4
Tél. : (418) 652-4681 (bur.)
(418) 839-2022 (rés.)

Jeannot Vachon
200, rue Aberdeen
Québec (Québec)
G1R 2C8
Tél. : (418) 652-5112 (bur.)
(418) 522-8946 (rés.)

Caroline Vézina
1597, rue Bonne-Entente
St-Pierre, Île D'Orléans (Québec)
G0A 4E0
Tél. : (418) 652-6607 (poste 8255) (bur.)
(418) 828-1454 (rés.)

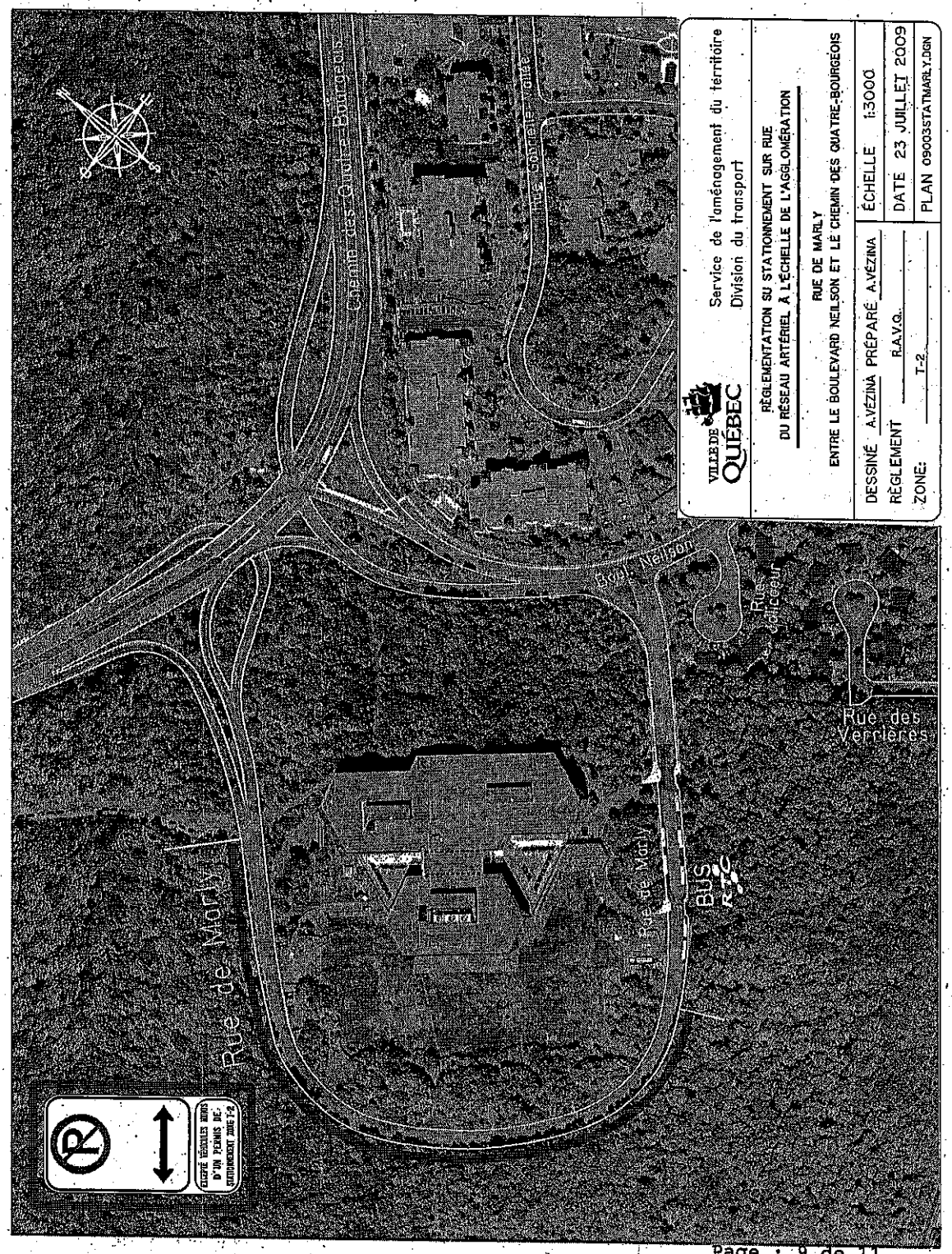
Annexe 1

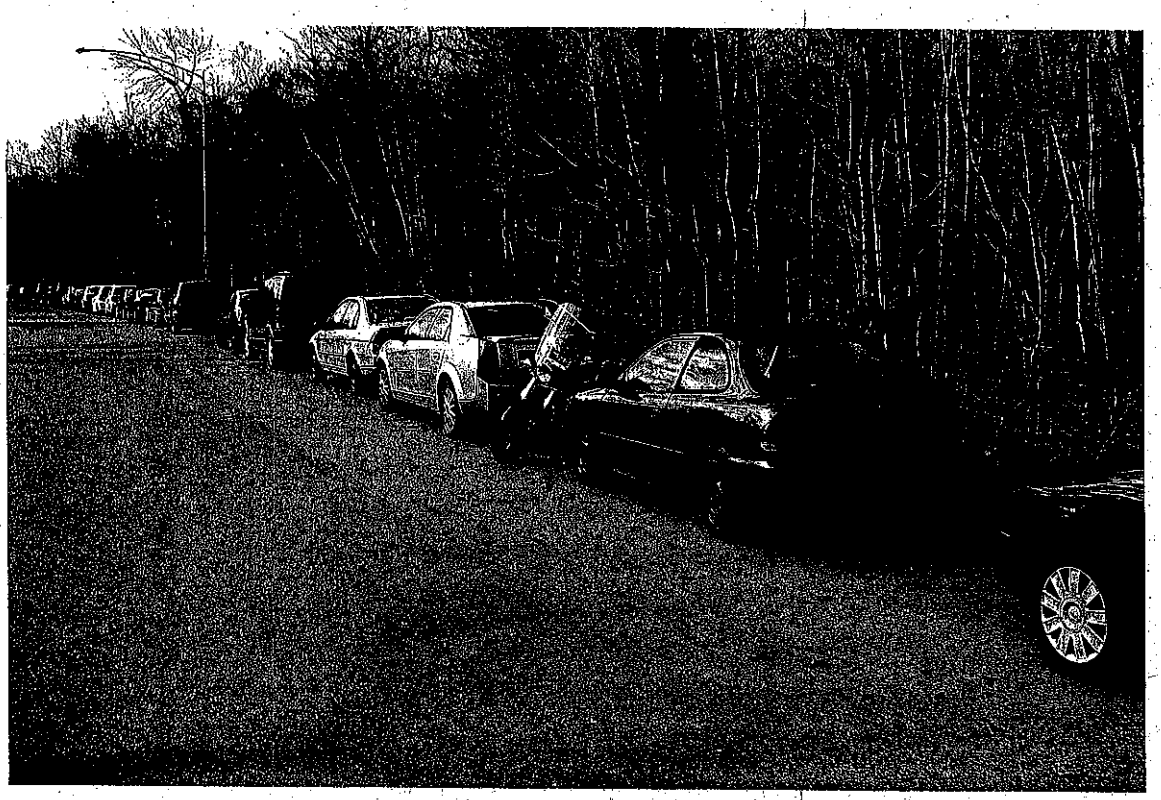
Objet : Page 1
Dessin de la zone T-2 préparé par la Ville de Québec en date du 23 juillet 2009 (Édifice du ministère du Revenu et la rue de Marly).

Page 2
Photos de la rue de Marly avec les autos longeant le boisé de Marly et de l'autre côté l'édifice du ministère du Revenu.

PAGE 1

(DE L'ANNEXE I)







Annexe 2

Objet : Page 1
Plainte adressée à la Ville de Québec en date du 6 octobre 2009.

Page 2
Réponse de l'employé de la Ville de Québec en date du 12 novembre 2009.

(DE L'ANNEXE 2)

Québec, le 6 octobre 2009

Madame Monique Thibault
Service des plaintes
Ville de Québec
Québec

Objet : **Plainte**
Imposition de frais de stationnement aux MOTOS sur la rue Marly

J'ai téléphoné le 6 octobre à la Ville de Québec pour des informations supplémentaires et on m'explique que :

- La Ville n'a pas pensé spécifiquement aux motos dans le cadre de l'imposition de frais pour l'acquisition d'une vignette pour stationner sur la rue Marly (à noter que la grande majorité des motos se stationnent à l'arrière de l'édifice et la plupart du temps entre les voitures qui occupent déjà les espaces de stationnement). À titre d'exemple, voir le pamphlet distribué qui explique seulement que «*le permis doit être SUSPENDU AU RÉTROVISEUR INTÉRIEUR du véhicule de manière à ce que celui-ci soit visible de l'extérieur par la lunette avant du véhicule*». Rien en ce qui concerne les motos.

- Donc, la Ville n'a pas considéré le fait qu'une moto prend beaucoup moins d'espace qu'une auto (s'ils sont l'une à côté de l'autre et dans le sens habituelle, il y a 5 motos dans un espace pour auto) et le coût devrait être proportionnellement beaucoup moindre.

-

La préposée de la Ville nous explique qu'il faut faire une demande (plainte) à la Ville pour qu'elle sursoie à sa décision concernant les motos et qu'elle se penche sur ce cas afin d'éliminer l'obligation d'une vignette pour ces dernières ou fixer un juste prix en fonction de l'espace réellement utilisé. De plus, si elle décide d'imposer un tarif, que des espaces soient réservés pour les motos.

Donc, la présente est un plainte officielle adressée à la Ville afin qu'elle sursoie à sa décision concernant les motos et qu'elle précise qu'elle ne leur impose pas l'acquisition d'une vignette. D'autre part, s'il devait y avoir obligation d'une vignette, que le tarif d'acquisition soit 5 fois moindre que le tarif pour une auto du fait de l'espace restreint qu'une moto utilise (ex : 67,73 divisé par 5 = 13,55$). De plus, il va de soi que l'imposition d'acquérir une vignette implique que

des espaces soient réservés pour les motos.

En définitive, si nous devons payer un montant, il faut **(1)** qu'il soit proportionnel à l'espace qu'on utilise et **(2)** qu'on nous réserve des emplacements spécifiques. Et c'est dans l'intérêt des propriétaires d'autos car il est évident que si nous payons le même prix, nous devrons avoir droit à la même quantité d'espace (ex : stationner nos motos dans le même sens que les autos).

Si des informations supplémentaires vous sont nécessaires, n'hésitez pas à communiquer avec moi.

Me Martin Dion, avocat
1225, rue de Sologne
Québec (Québec) G1H 1L1

Tél : (418) 652-2087 (bur.)
(418) 624-4264 (rés.)

PAGE 2
(DE L'ANNEXE 2)

Dion Martin

De: marc.desrivieres@ville.quebec.qc.ca
Envoyé: jeudi 12 novembre 2009 10:13
À: Dion Martin
Cc: rachel.rioux@ville.quebec.qc.ca
Objet: Boulevard Neilson - Stationnement - Demande RMS 914146

Bonjour Monsieur Dion,

J'ai pris connaissance de votre requête concernant le stationnement des motocyclettes. Le cadre réglementaire approuvé par le conseil de la ville prévoit que tous les véhicules doivent se procurer un permis de stationnement à un coût défini. Il ne fait aucune distinction entre les catégories de véhicules.

La Ville de Québec tarifie l'utilisation des parcs de stationnement municipaux et des espaces de stationnement sur rue. La grille tarifaire ne prend pas en considération la dimension des véhicules car il ne s'agit pas d'un loyer fixé en fonction de la superficie occupée par un véhicule. La tarification vise l'utilisateur et non le véhicule.

À titre d'exemple, le propriétaire d'une voiture sous-compacte et le propriétaire d'un véhicule utilitaire sport payent un tarif similaire pour stationner leur véhicule. Le propriétaire d'une voiture sous-compacte ne bénéficie pas d'un rabais en raison de la dimension inférieure de son véhicule. Au même titre, le coût d'utilisation d'un parcomètre est similaire pour une voiture et pour une motocyclette.

L'approche de la Ville de Québec est également partagée par les gestionnaires de parcs de stationnement. À titre d'exemple, je vous rappelle que la Société Parc-Auto du Québec, gestionnaire du parc de stationnement de l'immeuble où vous travaillez, ne consent aucun rabais aux motocylettes.

D'autre part, l'introduction d'un tarif moindre pour les motocyclettes poserait un défi important en matière de contrôle. Comment s'assurer que le détenteur d'un permis de stationnement délivré pour une motocyclette n'utilise pas ce permis pour garer une automobile ?

En conclusion, la Ville de Québec ne prévoit pas modifier la grille tarifaire des parcs de stationnement municipaux et des espaces de stationnement sur rue. Une modification au coût du stationnement donnerait un privilège aux motocyclistes. Elle n'entend pas non plus réserver des espaces de stationnement aux motocyclettes qui seraient localisés à proximité du bâtiment car une telle approche serait perçue comme un privilège par les autres usagers.

Marc des Rivières, urb.
Directeur
Division du transport

Annexe 3

Objet :

Page 1
Exemple de l'espace restreint utilisé par une motocyclette sur la rue de Marly.

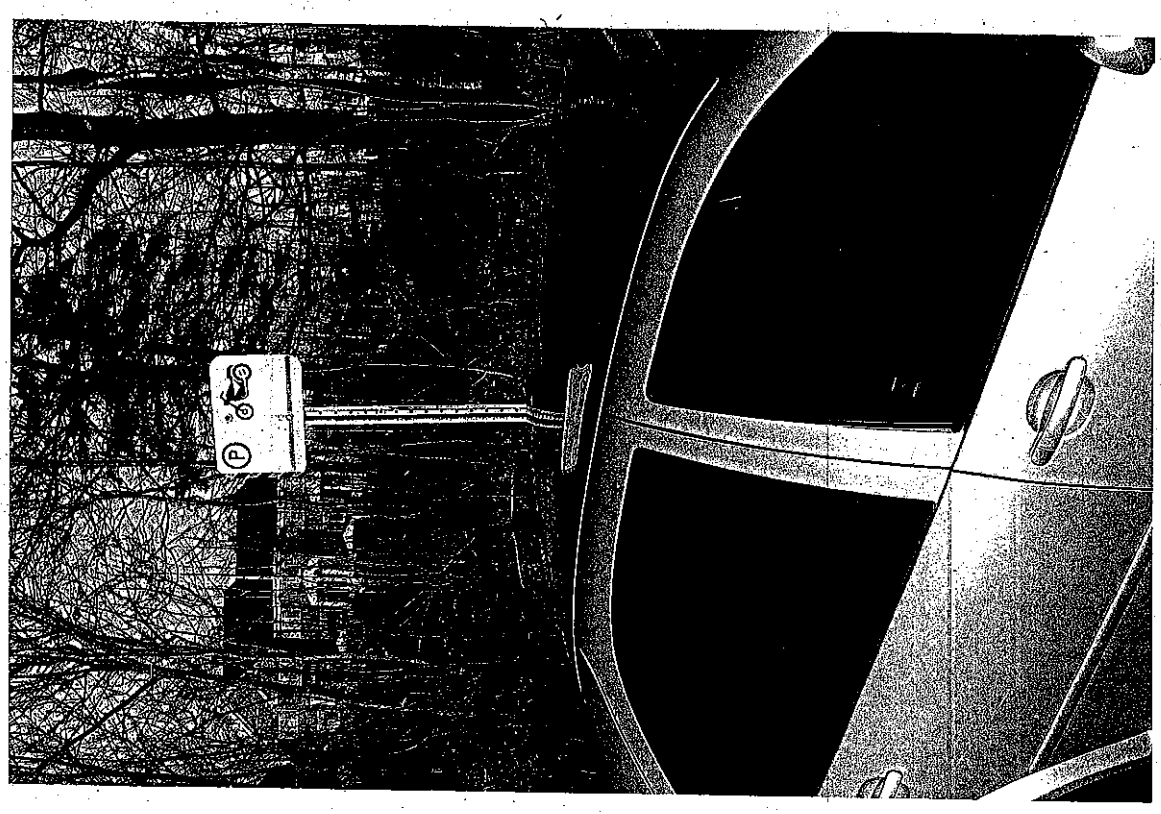
Page 2
Exemple de l'espace réservé pour un scooter, un cyclomoteur ou une motocyclette à proximité de la rue Quatre-Bourgeois.

(DE L'ANNEXE 3)



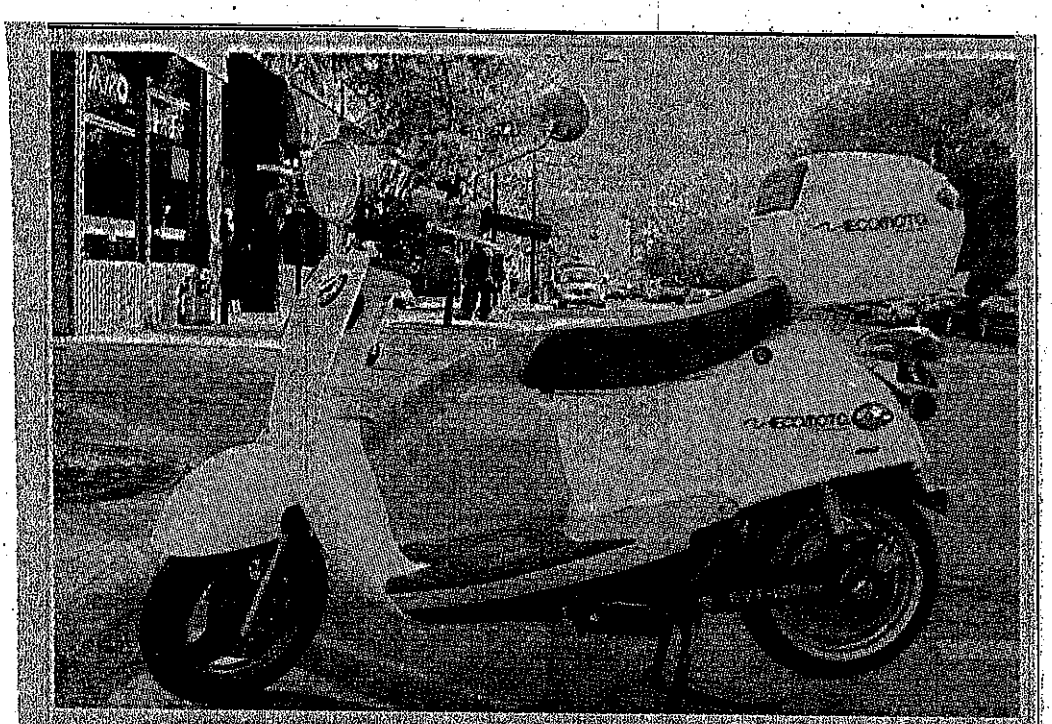



CERTIFIÉ
ISO 9001



Annexe 4

Objet : Exemple d'un véhicule de l'avenir pour les déplacements urbains.
Le scooter électrique qui peut se déplacer jusqu'à 60 km/h et parcourir jusqu'à 60 kilomètres en une seule charge.



SOURCE BLM

Le scooter électrique de modèle EVT-168

Le scooter électrique : brillant !

LE DEVOIR
26 OCTOBRE 2009
PAGE B-5

Parlant d'idée intelligente et de mode de déplacement aussi un brin BCBG, je viens de passer une semaine à conduire un scooter électrique de modèle EVT-168 avec batteries lithium-ion. Il peut se déplacer jusqu'à 60 km/h et parcourir, une fois rodé, jusqu'à 60 kilomètres avec une pleine charge. Il se recharge à 80 % en deux heures et à pleine charge en quatre heures.

Je me suis déplacé avec ce petit bijou à travers l'île de Montréal pendant plusieurs jours et suis tombé sous le charme. Ce modèle haut de gamme se vend environ 4500 $, ce qui est moins cher qu'une Vespa fonctionnant à essence. Je vous suggère fortement de faire cette expérience qui change le paradigme du transport urbain. À voir chez *www.ecomoto.ca*.

DANIEL CRÉTON – D. B.

Annexe B

Objet :

Lettre du 9 avril 2010 de la sous-ministre du ministère du Revenu du Québec, madame Francine Martel-Vaillancourt, adressée à monsieur Alain Marcoux, directeur général de la Ville de Québec, ayant pour objet les «*frais de stationnement : scooters, cyclomoteurs et motocyclettes sur la rue de Marly*».

Ministère du Revenu
Québec

La sous-ministre

Québec, le 9 avril 2010

Monsieur Alain Marcoux
Directeur général
Ville de Québec
2, rue des Jardins
Québec (Québec) G1R 4S9

Objet : Frais de stationnement : scooters, cyclomoteurs et motocyclettes sur la rue de Marly

Monsieur le Directeur,

La présente fait suite à une lettre transmise le 15 janvier dernier, par des membres du personnel de Revenu Québec, laquelle soulignait l'importance d'apporter des modifications au règlement sur les frais de stationnement aux abords de la rue de Marly. Plus précisément, il était demandé, pour les utilisateurs de véhicules de transport écologiques, de ne pas imposer de permis de stationnement, ou encore, de le faire à un coût proportionnel à l'espace utilisé.

Ainsi, il était suggéré que des dispositions soient prises afin de trouver des espaces de stationnement gratuits, ou à coûts réduits, pour les scooters, cyclomoteurs et motocyclettes, pour en promouvoir l'utilisation.

Je tiens à souligner que j'appuie cette démarche qui m'apparaît pertinente, car en plus de répondre à des besoins réels des membres du personnel de Revenu Québec, elle permettrait de contribuer aux grands objectifs gouvernementaux en matière environnementale, en favorisant l'utilisation de ces véhicules faiblement énergivores et nécessitant des espaces de stationnement réduits.

Vous mentionniez d'ailleurs le 23 février dernier, dans votre réponse aux signataires, que la Ville de Québec est à parfaire sa réflexion sur les différents modes de transport urbain dans une perspective de développement durable. Je ne peux que souhaiter que ces réflexions aient un impact positif sur les demandes des utilisateurs de ces moyens de transport.

...2

3800, rue de Marly, secteur 6-2-7
Québec (Québec) G1X 4A5
Téléphone : 418 652-6835
Télécopieur : 418 577-5030

Aussi, c'est dans un esprit de coopération que je vous offre la collaboration de Revenu Québec. À cette fin, je vous invite à communiquer avec Mme Renée Delisle, directrice des ressources matérielles et immobilières à Revenu Québec, au numéro 418 652-5548 ou par courriel à l'adresse suivante : renee.delisle@mrq.gouv.qc.ca.

Je vous remercie de l'attention que vous porterez à la présente et je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de mes meilleurs sentiments.

La sous-ministre,

Francine Martel-Vaillancourt

Francine Martel-Vaillancourt, FCA

c. c. Le Conseil de quartier de la Pointe-de-Sainte-Foy

Annexe C

Objet :

Lettre du 21 mai 2010 de monsieur Normand Boucher, trésorier du Conseil de quartier de la Pointe-de-Sainte-Foy, adressée à monsieur Louis Potvin, directeur de l'Arrondissement de Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge (avec c.c. à Alain Marcoux, directeur général de la Ville de Québec), ayant pour objet les «*frais de stationnement aux scooters, cyclomoteurs et motocyclettes dans les rues de la Ville de Québec*».

CONSEIL
DE QUARTIER
DE LA POINTE-DE-SAINTE-FOY

Québec, le 21 mai 2010

Monsieur Louis Potvin
Directeur
Arrondissement de Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge
Édifice Andrée-P.-Boucher
1130, route de l'Église, 2e étage
Québec (Québec) G1V 4X6

Objet : Frais de stationnement aux scooters, cyclomoteurs et motocyclettes dans les rues de la Ville de Québec.

Monsieur,

Le conseil de quartier de la Pointe-de-Sainte-Foy, à titre d'organisme constitué par la Ville de Québec, désire porter à votre attention une problématique soulevée par l'adoption de plusieurs règlements municipaux imposant aux motocyclettes, cyclomoteurs ou scooters – qu'ils soient électriques ou non – un tarif de stationnement identique à celui imposé aux automobiles alors qu'ils occupent, dans les faits, des espaces de stationnement beaucoup plus restreints.

Soulignons que dans le cadre du programme « Virage vert »[1] et de la campagne « Défi climat »[2], la Ville de Québec est appelée à mettre en place des incitatifs permettant la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). Un de ces incitatifs consiste à favoriser l'utilisation de petits véhicules autres que l'automobile. De fait, ces petits véhicules constituent des véhicules de transport plus écologique nécessitant aussi des espaces de stationnement d'une superficie moindre que les automobiles.

Notre conseil de quartier prévoit inclure dans son futur plan directeur, et incidemment dans son plan d'action 2010, des orientations qui vont dans le sens des programmes mentionnés précédemment. À cet égard, nous sollicitons donc la collaboration de la Ville de Québec pour que la réglementation municipale soit adaptée et qu'elle fasse ainsi la promotion de ces importants objectifs de développement durable et de protection de l'environnement. En effet, sans ces adaptations à la réglementation municipale concernée, les orientations et les actions que nous entendons privilégier sur notre territoire resteront des engagements sans substance.

---

[1] Plan d'action 2006-2012 du gouvernement du Québec sur les changements climatiques qui requiert que les organismes développent des programmes visant à réduire les émissions de GES occasionnées notamment par les déplacements pour se rendre au travail.

[2] Lancée en mars 2010 à l'échelle du Québec, elle invite notamment les citoyens à poser des gestes pour réduire leurs émissions de GES en modifiant leurs habitudes de vie et de déplacement.

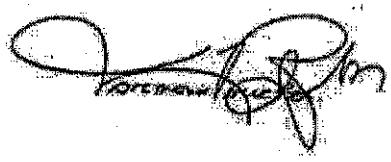
.../2

Dans ce contexte, nous ne serions trop encourager l'administration municipale à prendre les moyens nécessaires pour soutenir ces objectifs et inciter, par une réglementation adaptée, les citoyens à poser des gestes visant à réduire leurs émissions de GES lors de leurs déplacements. Nous avons la conviction qu'il faut des incitatifs de cette nature pour réduire l'utilisation de l'automobile et, à cet égard, nous suggérons d'imposer un permis de stationnement à un coût moindre correspondant à l'espace de stationnement réellement utilisé par les motocyclettes, cyclomoteurs ou scooters et d'aménager des espaces de stationnement appropriés aux dimensions de ces véhicules.

En terminant, soulignons que nous sommes conscients que la Ville de Québec doit revoir – comme plusieurs autres villes dans le monde – l'environnement routier et l'aménagement urbain en fonction du développement de nouveaux moyens de transport. C'est pourquoi nous vous adressons cette lettre, à titre d'organisme consultatif sur les questions qui ont trait notamment à l'aménagement du territoire, afin que l'administration municipale prenne les dispositions nécessaires pour favoriser une utilisation efficace et moins exigeante du réseau routier et des espaces de stationnement.

Nous comptons sur votre essentielle collaboration car les efforts requis pour préserver notre environnement passe par la mise en place de moyens novateurs qui, en interactions les uns avec les autres, permettront l'atteinte d'un juste équilibre entre la protection de l'environnement et les besoins de l'humain. N'est ce pas là une définition de ce qu'est le développement durable.

En espérant le tout conforme, nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos meilleurs sentiments.



Normand Boucher, trésorier
Conseil de quartier de la Pointe-de-Sainte-Foy

c. c. M. Alain Marcoux, directeur général de la Ville de Québec

Conseil de quartier de la Pointe-de-Sainte-Foy
Édifice Andrée-P.-Boucher
1130, route de l'Église
Québec (Québec) G1V 4X6
Téléphone : 418 641-6301, poste 3333

« D'une prémisse à une stratégie »
Pour vivre et se déplacer autrement: Plan de mobilité durable de la Ville de Québec

Mémoire déposé au Service des communications,
2, rue des Jardins bureau SS-124, CP 700 Québec (Québec) G1R 4S9
Date limite pour le dépôt d'un mémoire ou d'un commentaire écrit : jeudi 30 septembre, 16 h

Hôtel de ville de Québec
29 SEP. 2010
Communications

« à vaincre sans péril, on triomphe sans gloire »

Une position de principe 1
Un constat approximatif sur les conséquences de l'étalement urbain 2
Une proposition inachevée sur les stratégies d'aménagement et de transports 3
La nécessité de poursuivre la reconnaissance des enjeux 6
Le coût de l'étalement urbain 6
L'évolution des modes de déplacement 7
Des scénarios sectoriels d'optimisation 7
L'éventuelle et nécessaire médiation devant des choix concrets 8

Une position de principe

Le rapport soumis pour consultation publique annonce en titre son intention de revoir la façon de vivre et de se déplacer à Québec. Plusieurs seront tentés de saluer ce rapport en faisant un calcul politique ; qu'au-delà de ses faiblesses il faut souligner l'espoir qu'il porte de voir la vie des habitants de la capitale se transformer. Je partage cet espoir, mais outre l'énoncé de principe, il reste plusieurs points à préciser pour passer des intentions aux actes.

Le tableau brossant de l'état des choses demeure sommaire et approximatif sur les conséquences de l'étalement urbain. Les propositions d'aménagement sont séduisantes et symboliques, dont l'aménagement d'un tramway, mais inachevé dans leur démonstration. L'effort urbain et modal envisagé se place dans la logique du long terme, et l'effort consenti dans cette première étude pose des points de repère sans faire un tour exhaustif des enjeux.

Cela ne pouvait être le cas, mais des études subséquentes ne sont pas plus annoncées ; et sans ces études sectorielles et les analyses, les intentions, certes louables, ne sauront prendre prise sur la réalité. Enfin, dans un désir de concrétiser ses intentions, le rapport conclut sur certaines solutions et l'implication de divers partenaires publics et

privés. Les efforts et contributions de chacun demeurent à un niveau moral sans mesurer les engagements financiers et les choix matériels qu'ils devront effectivement soutenir.

Le présent commentaire cherchera donc à compléter l'effort réel et perceptible dans le présent rapport.

Un constat approximatif sur les conséquences de l'étalement urbain

La région métropolitaine de Québec juxtapose deux réalités d'aménagement urbain qui s'inscrit dans des modèles historiques.

La ville centrale, et en particulier les quartiers qui composent l'arrondissement de la Cité, présente une ville traditionnelle fortement structurée autour de déplacements à pied et partiellement motorisée avec le transport en commun qui favorise une densité d'implantation de la forme urbaine avec des rues relativement étroites, des bâtiments contigus entre deux et quatre étages. Autour de ce milieu urbain cohérent, on retrouve des noyaux villageois relativement moins denses, souvent dans une implantation linéaire de bâtiments isolés de 2 à 3 étages où les déplacements se faisaient à pied ou à cheval. Ces milieux doivent leur forme de l'adaptation progressive de modèles de développement urbain français, britanniques et accessoirement américains.

Entre et autour des ces ensembles urbains plus anciens s'est développée depuis après 1945 un milieu urbanisé extensif directement inspiré des modèles américains et en particulier des aménagements de banlieue. Le parcellaire variée, l'importance des emprises routières, l'implantation pavillonnaire et le caractère mono fonctionnel du bâti sont des caractéristiques empruntées de cette forme urbaine associée à la prospérité occidentale de la seconde moitié du XXe siècle. Cette forme d'urbanisation favorise l'étalement urbain auquel s'ajoute un investissement massif dans le système routier de manière à permettre avant tout les déplacements automobiles.

La mise en place des deux formes urbaines s'inscrit chacune dans des modèles de développement économique, social et culturel largement déterminé par des politiques publiques de planification du territoire, mais aussi d'encadrement financier et fiscal. Dans une économie libérale, il est convenu de croire que les forces du marché, mues par les aspirations individuelles, expliquent les transformations de l'offre et de la demande en matière de choix immobilier et de mode de transport. L'encadrement structurel des politiques publiques demeure beaucoup plus déterminant que les apparences peuvent le laisser croire. C'est un premier enjeu à documenter.

Le rapport propose que l'amélioration de l'offre de transport en commun donne aux résidents de Québec une alternative pour leurs déplacements urbains. La prémisse essentielle derrière ce rapport suppose que l'offre

alternative de transport durable devrait influencer les pratiques d'urbanisation demain, comme elle l'a fait hier. Cette hypothèse du libre choix ouvre plusieurs questions. En premier lieu, est-il possible de distinguer les pratiques de mobilité entre les arrondissements de forme urbaine plus denses et ceux plus extensifs ? Ensuite, quels sont les facteurs qui influencent les choix de transport entre l'offre modale et d'autres considérations liées au développement urbain ?

Sur ce point, le rapport constate l'élan prévisible de la croissance démographique en périphérie sans jamais mettre en doute les causes économiques, sociales et culturelles qui le soutiennent. En fait, le rapport prend acte que la région métropolitaine aie à une propension à l'étalement urbain et à l'usage de l'automobile sans que cela ne cause de contraintes ou de coûts directs clairement établis.

L'étalement urbain a un coût qui est partiellement absorbé par les gouvernements provinciaux et fédéral dans le cadre de programme d'infrastructures et fait l'objet d'une redistribution des coûts et revenus à travers la fiscalité locale. La question est fondamentale lorsque l'on constate l'iniquité entre le calcul de la source des revenus, fondé sur la valeur foncière, et le calcul des dépenses municipales basé sur le mètre linéaire de service. L'impact direct de la fiscalité municipale est de pénaliser les résidents qui ont accepté de vivre dans une plus haute densité que ceux qui ont préféré une densité plus basse et l'étalement urbain. Est-ce que l'augmentation du choix de transport en commun peut-il suffire à remettre en cause une telle préséance ?

Il est symptomatique que la dimension du développement historique de Québec soit omise. Il ne s'agit pas de faire acte d'érudition ou de regard sur le passé, mais comprendre le passage d'une ville relativement dense avant 1945 à celui d'une région rurbaine 70 ans plus tard permet de poser une perspective sur le changement d'hier et celui envisagé pour demain. En évitant la question historique, on sous-estime l'impact concret des choix politiques récents derrière la construction du réseau autoroutier, le soutien aux infrastructures de la périphérie et la fiscalité régressive en vigueur qui tend à pénaliser les quartiers anciens par rapport aux banlieues.

Une proposition inachevée sur les stratégies d'aménagement et de transports

Parmi les diverses raisons invoquées pour accroître l'offre de transport en commun, on pose la question d'une offre plus équitable envers des populations marginalisées du transport automobile parce que trop jeune, trop vieille ou trop pauvre. Il ne faut pas confondre le constat actuel de la clientèle du RTC avec l'objectif d'une stratégie de transport durable qui pour être vraiment équitable saura servir l'ensemble des citoyens, dont les mieux nantis.

Sur ce point, Michel Veilleux de l'AMT soulignait dans une conférence à l'école d'architecture qu'une partie des difficultés dans les niveaux de plaintes du service de trains de banlieue découlait précisément que les utilisateurs sont des cadres et non des « marginalisés ». Il n'y aurait donc pas nécessairement de corrélation générale entre la situation économique et l'usage de la voiture. Concevoir une stratégie durable doit considérer la contribution de l'ensemble des citoyens sans égard à leur statut économique ou leur classe sociale ; c'est une question d'équité entre tous.

Le rapport propose de doubler la part modale du transport en commun. Par ailleurs, le même rapport énumère les projets routiers du ministère des Transports pour la région de Québec. Est-ce que viser le premier et maintenir le second constitue des objectifs compatibles ? Sur le plan de l'aménagement du territoire, est que les besoins du réseau de transport en commun entrent-il en conflit avec celui du réseau routier ? Et surtout, est-ce que les investissements sont réalistes de par et d'autres ?

C'est avec une certaine pudeur que le montant des investissements envisagés reste en suspens. Pour répondre à l'objectif de doubler l'achalandage du transport en commun, faut-il doubler le niveau des investissements ? Et inversement, si on prévoit réduire la part modale du transport automobile, ne faudrait-il pas diminuer dans une part égale les investissements routiers ?

La proposition d'un tramway est pour le moment d'une pertinence symbolique comme image d'une nouvelle modernité dans les modes de transports. On comprend que l'allusion au goût pour l'innovation des habitants de Québec est un piège rhétorique pour les obliger à approuver un mode de transport apparemment d'avant-garde dont la nécessité reste à démontrer. En effet, la première raison d'envisager un changement d'équipement de transport devrait s'appuyer sur le constat que le système actuel ne répond pas à la demande en terme de capacité, de vitesse ou de fiabilité. Les chiffres restent à établir.

Invoquer la modernité symbolique pour forcer l'adoption d'une forme de transport comme de développement urbain ressemble trop aux raisonnements qui ont conduit aux développements des banlieues et du réseau autoroutier dans la région de Québec il y a maintenant 50 ans. Lorsque le réseau autoroutier est conçu, aussi bien que l'implantation de grand équipement comme l'Université Laval ; le taux de motorisation est peu élevé, mais il est considéré comme un objectif impératif pour exprimer la nouvelle modernité matérielle de l'après-guerre. Dans la mise en place de cette forme urbaine et ces réseaux routiers il n'est ni question d'innovation ou de conservatisme, mais de conformisme avec les modèles de l'époque, sans l'ombre d'un discernement critique. Le projet d'une

stratégie de transport durable doit éviter le piège de l'imitation symbolique, qui trahit une impression d'immaturité provinciale, pour répondre à des objectifs précis et pertinents au contexte.

Sur ce point, le tramway semble une mesure possiblement pertinente pour les quartiers urbanisés en favorisant une densification de la construction le long des parcours envisagés, mais ce territoire ne correspond qu'à une part restreinte de la région métropolitaine. Il n'est d'ailleurs pas directement évalué dans les secteurs suggérés pour la densification.

Pourtant, il est possible qu'une telle proposition fasse fausse route, en regard des observations faites en Suisse sur l'évolution des choix de transport au cours des deux dernières décennies décrite dans le livre intitulé *« Transports publics dans les villes ; Leur retour en force Suisse »*. La plupart des villes suisses présentent une densité comparable à l'arrondissement de la Cité à Québec avec des réseaux de transports publics locaux largement développés et utilisés, incluant des exemples de réseaux de tramways. Pourtant, les auteurs constatent que la part modale en milieu urbain n'a pas beaucoup changé alors que la part du transport public a cru dans les transports régionaux et entre les villes. Quant au caractère multipolaire de la grande région de Québec, on peut ainsi se demander si le véritable enjeu de transport en commun métropolitain n'est pas davantage à l'échelle régionale plutôt qu'urbaine.

En regard des sommes évoquées pour la construction du tramway, il semble prudent d'envisager les divers modes de transport possibles, commun et individuel, qui s'avèreraient plus durables localement et à l'échelle métropolitaine.

Sur ce point, la question ferroviaire est fallacieusement écartée sous prétexte d'un réseau cyclable de villégiature dont l'impact est marginal sur le plan des choix de transport actif quotidien. Le véritable obstacle est institutionnel et posé par les deux compagnies ferroviaires peu favorables à négocier l'accès aux infrastructures, tout en n'ayant guère de projets ou d'ambition pour la région de Québec. Leur enjeu est de conserver libre la voie sur la Rive-Sud reliant les provinces maritimes au reste du continent.

Dans le cadre de son essai-projet à l'école d'architecture, Matthieu Lachance avait retracé les réseaux ferroviaires existants et disparus dans un rayon de 80 km autour de Québec qui délimitaient de façon naturelle l'arrière-pays de la capitale entre La Malbaie, Montmagny, Saint-Georges de Beauce, les Bois-Francs et Portneuf. En considérant les enjeux touristiques et les ambitions sportives de la capitale, un tel réseau permettrait d'accroître sensiblement la mobilité régionale pour les résidents comme les visiteurs. L'important ici n'est pas de prétendre qu'il s'agit d'une solution innovatrice ou générale, mais de comprendre ce qu'elle implique comme potentiels et contraintes.

La nécessité de poursuivre la reconnaissance des enjeux

L'innovation n'est pas un but, mais le constat objectif qu'il faut développer une solution en dehors de celles connues et appliquées. C'est à travers une compréhension fine et nuancée de la réalité face à des objectifs de développement durable que l'on pourra conclure sur des options de transport et d'aménagement urbain qui nous obligeront à sortir des conventions actuelles.

C'est dans ce sens que le travail amorcé par ce rapport en établissant une position de principe en faveur du développement durable comme forme urbaine et mode de transport propose de sortir des habitudes du dernier demi-siècle. Pour y arriver, cet objectif ambitieux doit solidement s'appuyer sur une connaissance fine et approfondie de l'état des choses aussi bien que des moyens d'atteindre les objectifs proposés. Les sujets d'étude évoqués ici, sans être exhaustifs, cherchent à mieux cerner les enjeux urbains et de transports aujourd'hui et à plus long terme.

Le coût de l'étalement urbain

Le discours en urbanisme depuis le XIXe siècle s'est largement concentré à dénoncer les dangers d'une trop haute densité urbaine. L'enjeu actuel est au contraire de comprendre le coût de l'étalement urbain, sur le plan collectif aussi bien qu'individuel. Ainsi qu'elle est la rentabilité des investissements publics et privés d'infrastructures et de bâtiments utilisés quelques heures ou quelques journées durant la semaine ou l'année? On peut penser tour à tour aux réseaux routiers, dont l'autoroute Dufferin-Montmorency utilisée en moyenne à 10% de sa capacité ; aux parcs industriels extensifs qui sont désertés en fin de semaine, aux commerces dont les heures d'ouverture sont limitées faute de clients.

Ce coût peut-être direct, mais il est aussi souvent amorti à travers la fiscalité des entreprises qui permettent de rentabiliser des équipements désertés une partie de la journée, de la semaine ou de l'année ? Combien de propriétaires d'immeubles avec commerces et logements préfèrent laisser les appartements vides pour profiter d'une perte virtuelle sur le plan des impôts ?

Entre les trois paliers de gouvernements, qu'elle est la part de chacun assuré pour financer l'étalement urbain à travers les soutiens aux infrastructures, la construction des équipements publics dont scolaires, l'amortissement foncier qui encourage la construction neuve à bon marché plutôt que la rénovation.

De même, à titre individuel, quel est l'écart entre le revenu municipal tiré de la taxe foncière et les coûts des services publics assurés à chaque propriété ? En effet, une comparaison entre la taxe foncière payée entre les quartiers urbains plus denses face aux périphéries, suggère une forme de péréquation entre les résidents qui acceptent de vivre dans moins d'espace que ceux qui vivent en périphérie. Par exemple, une fiscalité municipale basée sur le mètre linéaire de service permettrait de comparer sur une base commune la source des revenus et celles des dépenses. Le système actuel est parfaitement inéquitable entre les quartiers plus anciens et ceux plus récents, entre la densité plus forte devant la densité plus faible, entre les immeubles locatifs par rapport aux maisons unifamiliales.

Le choix apparemment individuel en faveur de l'étalement urbain serait-il ainsi structurellement défini par les formes de financements et la fiscalité derrière le développement urbain ?

L'évolution des modes de déplacement

Nous avons mentionné que le rapport établit un lien entre forme urbaine et mode de transport. L'objectif étant de doublé l'achalandage des transports en commun il devient important d'apprendre des contextes où un tel objectif a été atteint. Cela se traduit par la nécessité de comprendre sur le plan historique l'évolution des modes de déplacements à Québec pour documenter la corrélation posée entre forme urbaine et mode de déplacement.

Dans le contexte actuel, il est aussi impératif de comparer la situation dans la région métropolitaine de Québec avec des villes et régions occidentales dont la population et la densité relative sont comparables. Pour répondre à ces conditions, il semble particulièrement prometteur de considérer les logiques d'aménagements et d'infrastructures de transport dans des régions plutôt qu'en milieu strictement urbain en raison de l'étalement de la population dans la région de la capitale et de la densité moyenne relativement faible. Par exemple, on pourra envisager un territoire avec des axes de peuplement linéaire encadré par des barrières géographiques naturelles importantes tel le bassin lémanique en Suisse, par exemple.

La logique de l'offre et de la demande actuelle ne doit pas dicter le choix des études et modes de transport, mais plutôt le moyen d'atteindre ou de dépasser les objectifs fixés de transport et de développement durable.

Des scénarios sectoriels d'optimisation

Avant de conclure sur les solutions préférables, il semble nécessaire d'envisager des scénarios sectoriels qui cherchent à optimiser à la fois l'aménagement du territoire et les modes de transports. Cette étape ne vise pas à faire une synthèse ou une médiation, mais à mesurer les potentiels et contraintes de différents enjeux.

Depuis quelques années, GianPiero Moretti, professeur à l'école d'architecture de l'Université Laval, explore dans le cadre d'un cours sur l'analyse urbaine, la question des barrières qui divise le territoire métropolitain de Québec. En effet, outre l'étalement et la faible densité, ce territoire est fortement fragmenté par la juxtaposition de diverses barrières naturelles et artificielles : le réseau hydrographique, la topographie, les réseaux autoroutiers, le système ferroviaire, les emprises hydro-électriques, les grandes propriétés institutionnelles publiques, dont militaire, et religieuses. Sur l'île de Montréal, plusieurs de ces infrastructures sont directement parallèles concentrant les barrières le long de quelques grands axes, tandis que dans la région de Québec plusieurs d'entres elles suivent un tracé autonome dont le premier impact est la division du territoire en secteurs relativement isolés les uns aux autres, expliquant partiellement à la fois les difficultés de circulation et l'individualisme local.

Chacun de ces réseaux devrait faire l'objet d'étude sectoriel pour comprendre leur formation et leur éventuelle transformation pour réduire le fractionnement du territoire.

En parallèle, les différents modes de transport devraient aussi faire l'objet d'étude sectoriel d'optimisation en considérant l'échelle locale, urbaine et régionale. Quel est le potentiel du transport actif à pied ou à vélo en considérant l'ensemble des réseaux d'infrastructures cités plus haut ? Le ministère des Transports a vraisemblablement des projets routiers à l'échelle régionale, mais comment peuvent-ils être complétés localement, notamment pour offrir des voies alternatives de déplacements ? Le réseau de transport en commun peut-il envisager des réseaux complémentaires entre l'autobus, le tramway et le train de banlieue ou régional ? Comment pourrait-il tirer parti des emprises sous-utilisées des réseaux hydro-électriques ou des friches autoroutières ?

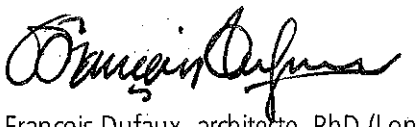
Chaque scénario est volontairement sectoriel pour lui permettre d'explorer à la fois l'état actuel et des scénarios de mise en valeur qui pourront faire l'objet d'une faisabilité spatiale, économique et fonctionnelle de manière à les comparer. Si l'emphase doit être mise sur le transport actif, l'inter modalité entre piétons, cyclistes et usagers du transport en commun ouvre des solutions complémentaires et exhaustives pouvant offrir une alternative concurrentielle à l'automobile.

L'éventuelle et nécessaire médiation devant des choix concrets

Le travail de l'architecte cherche à recomposer un ordre à partir d'éléments et de ressources divers entre les enjeux financiers, la disposition spatiale, les programmes d'usages et de fonction, et enfin la réalisation matérielle et technique des solutions. Ce travail de composition est une médiation qui considère à la fois des conventions et des innovations dans ce nouvel ordre urbain et modal proposé pour Québec.

Les solutions possibles ne seront pas toutes innovatrices, car elles deviendraient tout aussi arbitraires que la répétition sans discernement des pratiques conventionnelles. L'évolution concrète demande de trouver un équilibre sans cesse renouvelé entre les usages actuels et les nouvelles façons de faire, entre les composantes et les acquis du passé et les éléments d'un avenir renouvelé. En ce sens, le rapport sur le transport durable à Québec adopte cette approche dans ces observations initiales. Elles doivent être complétées, diffusées et discutées pour progressivement se mettre en place.

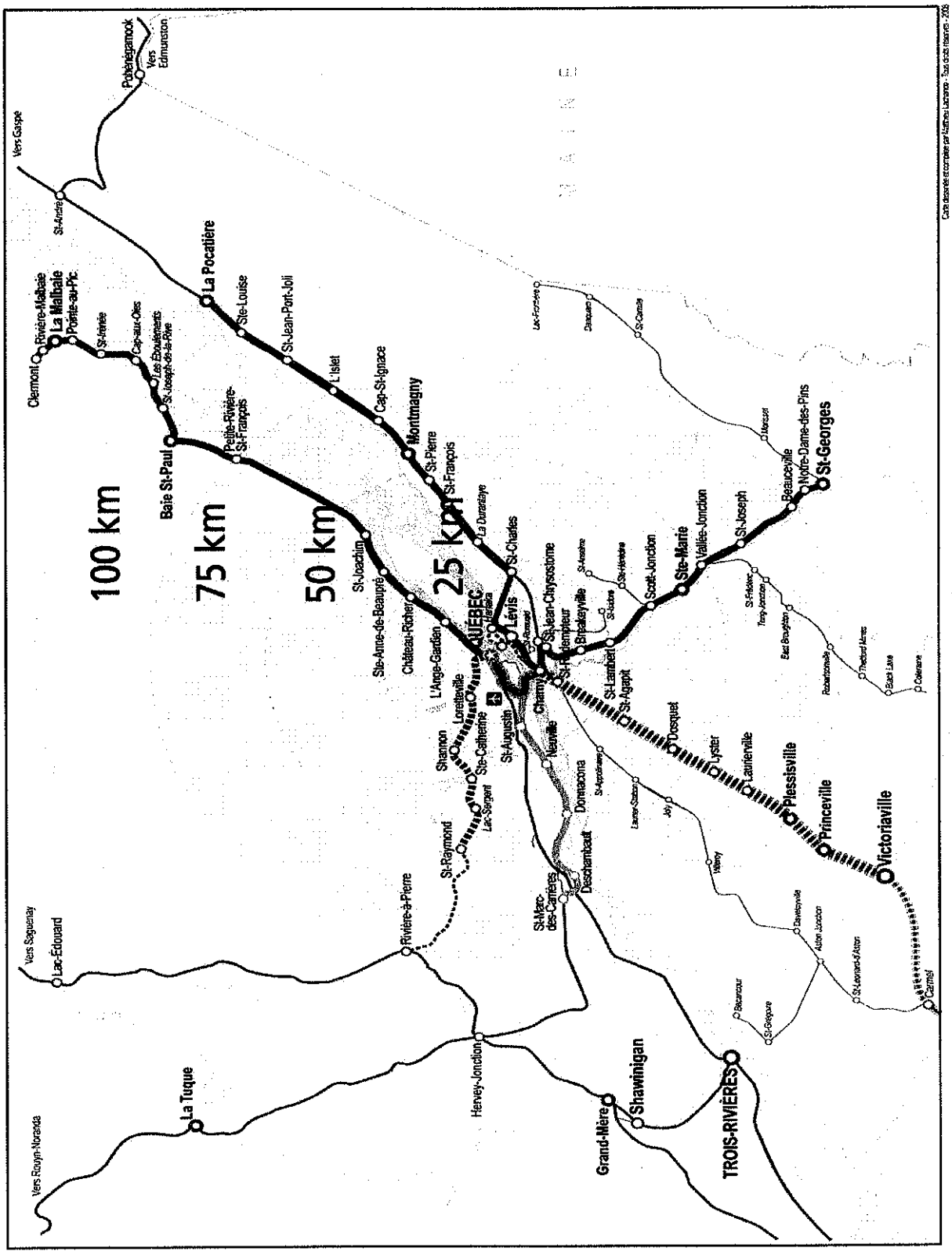
La médiation entre les intérêts sectoriels et individuels sera sans doute difficile dans l'adoption d'une stratégie concrétisée de développement durable, plus équitable envers les choix environnementaux de chacun. Il ne faut pas négliger les conflits, souvent d'ailleurs davantage sur le plan symbolique que réel dans les pratiques de chaque citoyen. Sachant que ce projet doit guider les décisions des prochaines décennies, l'échelle temporelle demande de bien poser la question des choix stratégiques à courts, moyens et longs termes. Certes l'enthousiasme de ce premier rapport est pertinent, mais il faudra des faits, de la ténacité et du courage pour trouver les solutions d'un projet nécessaire pour construire le Québec aujourd'hui et demain selon l'expérience audacieuse proposée par sa capitale.

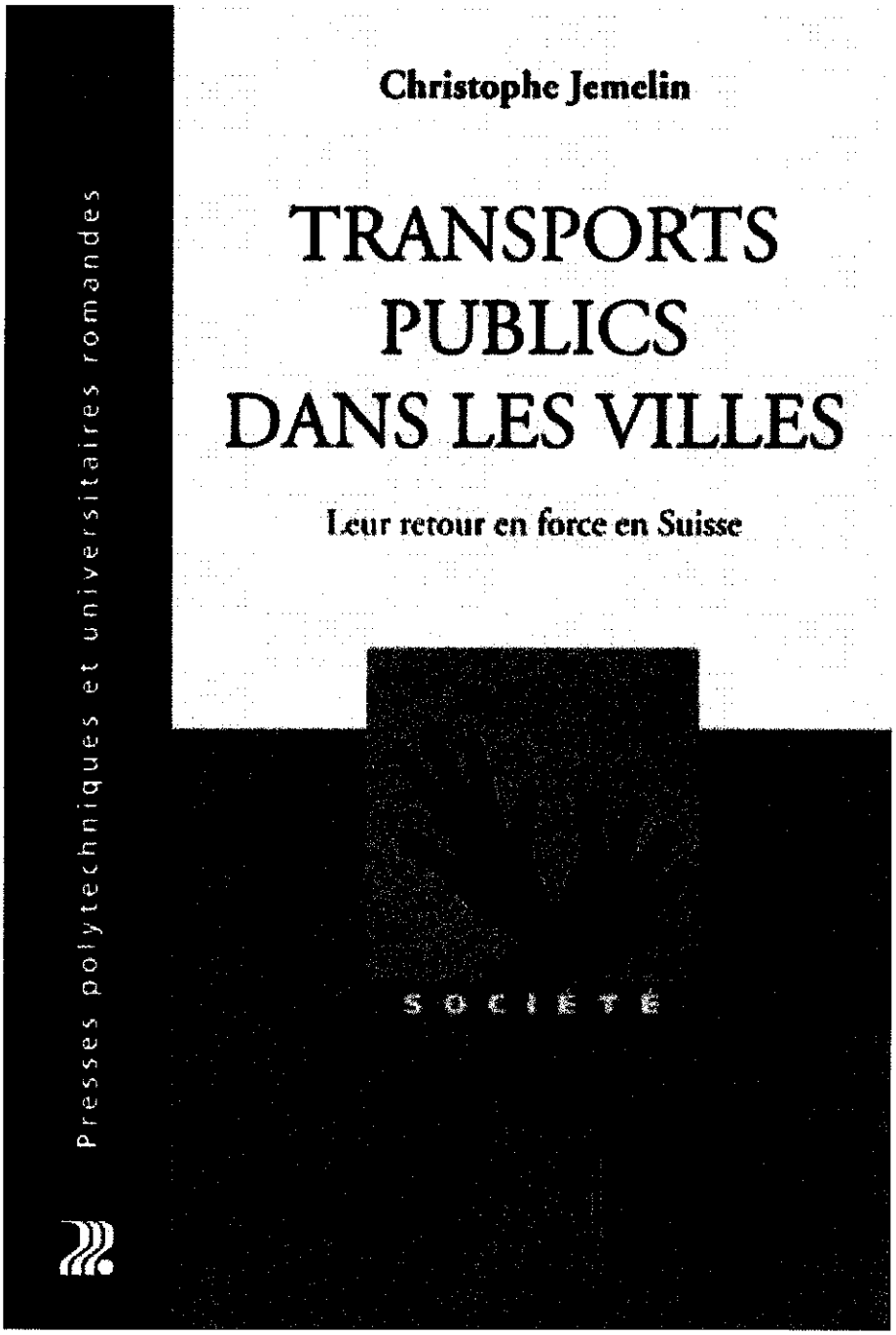


François Dufaux, architecte, PhD (Londres), chargé d'enseignement

École d'architecture de l'Université Laval
1 côte de la fabrique, G1R 3V6 ; francois.dufaux@arc.ulaval.ca, 418-656-2131 (6778)
12, rue Hébert, #2, G1R 3T7 ; dufaux@atelier15.com, 418-694-2321

Réseau ferroviaire régional ; proposition sur les emprises existantes et hitoriques. Matthieu Lachance, 2008




Christophe Jemelin
TRANSPORTS PUBLICS DANS LES VILLES
Leur retour en force en Suisse
SOCIÉTÉ
Presses polytechniques et universitaires romandes

Un plan timide

Mémoire
sur le
Plan de mobilité durable

présenté à la Ville de Québec

par

Michèle Dumas

29 septembre 2010

Avant toute chose, je veux tout d'abord féliciter la Ville de Québec pour avoir demandé à un groupe pluridisciplinaire de préparer un plan de mobilité durable. Cela témoigne du souci des dirigeants de voir la ville se développer dans une perspective de développement durable, et de définir la stratégie qui lui permettra de se rapprocher de ce résultat.

Une ville pour vivre et travailler

Tout comme les autorités de la ville, les membres du groupe de travail ont bien constaté que l'option de développement mise en œuvre au cours des dernières décennies nous mène rapidement à un cul-de-sac. L'extension anarchique du territoire urbanisé dans toutes les directions a un coût que, comme société, nous ne pouvons plus assumer. Nous sommes à un carrefour critique.

Nous devons faire le choix

- d'une ville plus dense, pour contrer les coûts pharamineux de l'étalement urbain, autant pour la municipalité (croissance exponentielle du coût des infrastructures et des services) que pour les individus (déplacements de plus en plus voraces en temps et en argent, dépenses supplémentaires, pertes de la qualité de vie) et la société (perte irréparable de terres agricoles, détérioration de l'environnement, gaspillage d'énergie);
- d'une ville à échelle humaine, densément peuplée, mais d'où seraient bannis le plus possible les tours (à logements ou à bureaux), les grandes « barres » et les ghettos;
- d'une ville dynamique, qui favorise les contacts et les échanges;
- d'une ville où il fait bon vivre et travailler;
- et enfin, d'une ville où la priorité ne serait plus donnée à l'automobile.

C'est d'ailleurs ce qui semble se dégager des grandes orientations énoncées dans le plan de mobilité durable (pages 28, 29 et 30).

Une stratégie timorée

Une petite phrase en page 17 vient toutefois apporter certains bémols.

Elle nous apprend en effet que le groupe qui a préparé ce document a choisi de mettre « l'accent sur le développement durable, la réduction de la congestion routière, la préservation de la qualité de vie et la necessité (sic) d'offrir aux familles et aux personnes seules un véritable choix de moyens de transport ».

En s'exprimant ainsi, le groupe laisse ainsi entendre que tous ceux qui en ont les moyens garderont intact le privilège de se déplacer en auto sur le territoire de la ville, et que les options de transport en commun et de transport actif seront laissées aux seules personnes qui ne disposent pas d'un revenu suffisant pour utiliser l'automobile.

Pourtant, la véritable option qui nous est offerte comme société est de voir une part importante des déplacements en ville, ou vers la ville, s'orienter vers les transports en commun et les modes de transport actifs. Et cela concerne tous les citoyens, quels que soient leurs moyens financiers.

Pour que la ville de Québec puisse connaître un véritable développement durable, il est impératif qu'une part beaucoup plus importante des déplacements se fasse dorénavant par le biais des transports collectifs et des transports actifs.

Pour atteindre les résultats souhaités, il ne suffit pas d'améliorer sous plusieurs plans l'offre de transport en commun. Il faut aussi poser simultanément des gestes visant à rendre beaucoup moins attrayants les déplacements automobiles. Les deux axes d'intervention sont complémentaires et indissociables. À quoi bon décourager l'utilisation de la voiture personnelle si on n'offre pas une solution de remplacement intéressante et pratique. À l'inverse, les efforts de relance des transports collectifs et actifs auront peu d'effet si aucune mesure n'est prise pour décourager l'utilisation de la voiture personnelle.

Des exemples ailleurs dans le monde

La prédominance de l'automobile n'est pas irréversible. Ailleurs dans le monde, il existe des villes, qui ont décidé d'aller de l'avant, et obtenu rapidement des améliorations notables. Pas plus tard que le 25 septembre dernier, Louis-Gilles Francoeur nous faisait part des résultats obtenus par la ville de Stockholm. Je me permets de citer l'introduction de son article, en rappelant que Montréal est son point de comparaison.

> « *En pleine heure de pointe, les grandes artères du centre-ville de Stockholm donnent l'impression qu'on roule à minuit boulevard René-Lévesque! Un peu plus d'achalandage dans les trois principales artères commerciales, mais jamais d'embouteillage. Et cette fluidité n'est pas un cadeau du ciel qui dure une semaine par année, comme durant la Journée sans voiture à Montréal, mais tous les jours de la semaine depuis quatre ans.* »

On pourrait aussi citer le cas de la ville de Lyon qui a réussi, en sept ans, à réduire d'un fort pourcentage les déplacements automobiles sur son territoire grâce à une combinaison de mesures : formes diverses de transport en commun (métro, tramway, bus et trolleybus), mise en place de voies réservées pour les transports en commun et de pistes cyclables, rétrécissement de rues, mise en place de sens uniques, transformation de rues en rues piétonnes, stationnement payant, vélo libre-service, encouragement à une formule comparable avec Communauto. Après sept ans de ces interventions, les déplacements automobiles ne sont plus que de l'ordre de 500 000 alors qu'ils dépassaient les 700 000 à l'origine (chiffres cités de mémoire). Et Lyon est, comme Québec, une ville traversée par des autoroutes nationales.

Décourager l'utilisation de la voiture personnelle

À Québec, un ensemble de mesures devraient être prises pour décourager l'utilisation de la voiture personnelle. En voici des exemples :

- Remplacer une partie des voies disponibles pour les automobiles par des couloirs d'autobus ou des voies de tramway
- Rétrécir certaines artères, notamment en élargissant les trottoirs, ce qui favorise la marche à pied, ou par l'ajout de pistes cyclables
- Augmenter les sens uniques, et plus encore, s'assurer qu'ils seront respectés
- Augmenter les rues piétonnes à la belle saison
- Limiter toute l'année l'accès à certaines rues, considérées comme piétonnes. Seuls les fournisseurs seraient autorisés à les emprunter à certaines heures de la journée. Un certain accès pourrait être accordé à certaines formes de transport en commun, ainsi qu'aux résidents.
- Éliminer les subventions au stationnement versées par les employeurs à leurs employés, et les remplacer par des subventions au transport en commun (plus que le 10 % de la carte mensuelle qu'on voit parfois à l'occasion, surtout si cette carte demeure au même prix!)
- Éliminer le stationnement sur rue gratuit, quel que soit le moment de la journée, tout en tenant compte des besoins des résidents de chaque secteur
- Diminuer le nombre de places de stationnement sur rue disponibles
- Augmenter substantiellement le tarif horaire des parcmètres

- Diminuer globalement la quantité de places de stationnement hors rue, qu'il s'agisse de stationnements publics ou de stationnements privés
- Augmenter les coûts horaires, quotidiens et mensuels dans les stationnements publics, en utilisant la taxation au besoin; des tarifs spéciaux pour les stationnements longue durée devraient toutefois être prévus pour les résidents
- Étendre cette éventuelle taxation aux places de stationnements offertes sur des terrains privés par des particuliers
- Favoriser la livraison par les divers commerces
- Favoriser le maintien ou la réimplantation de commerces de proximité (accessibles à pied ou par les transports en commun)

<u>Rendre le transport en commun plus attrayant</u>

Pour rendre le transport en commun plus attrayant, il faut tout d'abord

- un réseau
    - pensé en termes d'intermodalité, comme le suggère d'ailleurs le plan de mobilité durable (tramway, éventuellement train de banlieue, réseau rapide, réseau de proximité, etc.)
    - mieux articulé et mieux dessiné : il faudrait éviter de reproduire les défauts du réseau actuel où des secteurs entiers du territoire sont ignorés alors que de trop nombreux circuits d'autobus empruntent les mêmes rues; le futur réseau devrait s'appuyer sur des trajets « collecteurs », desservie à haute fréquence par des autobus ou le tramway, et sur des circuits de proximité, dessinés de façon à permettre aux usagers d'atteindre facilement les points de correspondance
- un service amélioré
    - une plus grande fréquence des bus et des rames (surtout sur les trajets collecteurs)
    - une plus grande régularité du service : si la fréquence prévue est de 10 minutes, le temps d'attente maximal doit en tout temps être de 10 minutes
    - une correspondance plus facile entre les diverses composantes du réseau

- un horaire plus étendu
- la mise en place d'un service pour noctambules
- des voitures aménagées pour faciliter l'accès non seulement aux « personnes à mobilité réduite », mais aussi aux landaus et aux poussettes de marché
- des « arrêts d'autobus » bien aménagés, et surtout bien déneigés l'hiver, avec des abris partout où c'est possible (chauffés même dans les secteurs particulièrement exposés au vent d'hiver)
- l'installation de bornes de compostage qui, non seulement permettent de contrôler l'accès à bord, mais rendent inutile la distribution de « correspondances »
- la mise en place d'un système d'information à l'intérieur ou à l'extérieur des autobus et autres véhicules (annonce de la prochaine station, information sur le temps d'arrivée, etc.)
- l'attribution d'un nom distinctif à chaque point de correspondance (comme s'il s'agissait de stations de métro), ce qui assurerait une meilleure information aux usagers
- une meilleure flexibilité des formules de titres de transport : on devrait pouvoir acheter des laissez-passer d'une journée, ou des cartes de dix passages, par exemple en plus des cartes mensuelles ou annuelles
- une multiplication des points de vente des titres de transport À Barcelone, par exemple, on peut acheter ses billets aux stations de tram et de métro, dans les kiosques à journaux, les bureaux de tabac, et même aux guichets de la Caixa!). Mais, à Québec, les points de vente sont parfois distants d'un kilomètre! Par exemple, le point de vente le plus près du Concorde est la pharmacie Brunet sur Cartier

- des tarifs incitatifs
  - le financement des services de transport en commun doit être assuré en grande partie par les gouvernements, plutôt que par les usagers, tout comme c'est le cas dans le transport routier, qui bénéficie d'importants investissements gouvernementaux
  - les tarifs doivent être incitatifs : il n'est pas normal, comme c'est le cas actuellement, qu'il en coûte moins cher, à court terme, à deux personnes de prendre l'automobile plutôt que les transports en

commun. Ils devraient se situer à un niveau inférieur à ce qu'il est présentement

- à titre d'exemple, les *tickets* se vendent à 13 € 50 les dix à Lyon. Et à Barcelone, on peut même acheter une carte de dix passages pour moins de 8 euros. Et ces tickets donnent droit à tout le réseau urbain, avec correspondances.

Ne pas oublier les adeptes du transport « actif »

On peut prendre diverses mesures pour faciliter la vie aux amateurs de vélo qui se font toujours plus nombreux à choisir de l'utiliser pour des raisons de travail. Mais il faut demeurer conscient que, pour le plus grand nombre, il s'agit d'une activité qui ne peut se pratiquer douze mois par année.

Par contre, rien ne doit être négligé pour encourager les personnes à marcher aussi souvent qu'elles le peuvent.

Or pour que les gens marchent, il faut qu'ils aient envie de le faire. Pour cela, il faut des trottoirs larges et agréables, en bon état, un environnement agréable et stimulant, des rues qu'il est possible de traverser en sécurité, même quand on est un enfant, ou une personne âgée.

Il faut aussi fournir aux individus des prétextes pour se déplacer à pied. La présence de commerces de proximité et de services, la présence à une distance stratégique d'un arrêt de bus ou de tramway, la possibilité de se rendre au travail sont autant d'éléments qui encouragent les marcheurs.

À propos du projet de tramway

L'idée de voir dans le tramway un catalyseur du développement de la ville de Québec est intéressante. Mais il ne faudrait pas perdre de vue que, de façon plus directe, le tramway doit servir à transporter des voyageurs plus rapidement et avec plus d'agrément.

Dans cette optique, je m'explique mal que les auteurs du plan de mobilité durable ait exclu du projet de tramway la mise en place d'une ligne distincte ouest—est, depuis Pointe-Sainte-Foy jusqu'à la Colline parlementaire, puisqu'il s'agit du trajet qui attire déjà le plus grand nombre d'usagers et qui est le plus susceptible de rentabilité à court terme.

Le plan de tramway devrait, à moyen terme, comporter au moins quatre lignes, soit, en plus de celle mentionnée plus haut, une ligne, elle aussi dans l'axe ouest-est, qui pourrait aller au moins depuis Duplessis jusqu'à d'Estimauville.

Une troisième ligne partirait de la Rive Sud jusqu'à Charest, que la quatrième ligne partirait de Saint-Roch (Charest) jusqu'à la 80e. Ces lignes de tramway, sur lesquelles circuleraient des rames à fréquence rapprochée, constitueraient l'épine dorsale du nouveau réseau de transport en commun.

Densification le long du trajet du tramway

En soi, l'idée est bonne, à la condition de rejeter d'emblée l'idée de construire des tours à bureaux ou des immeubles à logement de forte hauteur, séparés, comme on croit essentiel de le faire, par de vastes espaces dégagés. Ce n'est pas ainsi que la ville doit se faire. Non seulement ces constructions en hauteur créent des couloirs de vent tout en constituant des « pièges » de soleil pendant l'été, mais ils sont un obstacle psychologique important à la marche.

Il faut au contraire privilégier des immeubles à vocation mixte, qui ne dépassent pas 6 à 7 étages, se succèdent en continu entre les rues transversales, et dont les façades doivent présenter une certaine diversité. Entre le tramway et ces immeubles, on devrait retrouver un alignement d'arbres et un large trottoir. Il faut qu'on puisse avoir envie de marcher! Car, il ne faut pas l'oublier, l'utilisateur des transports en commun est aussi un piéton!

Les trop grandes hauteurs et les espaces vides entre les immeubles découragent la marche à pied. Avez-vous envie de vous promener au centre-ville de Montréal? Par contre, on peut le faire longtemps au centre de Paris parce que tout est encore à l'échelle humaine et que l'intérêt qu'on porte aux diverses façades fait paraître les distances plus courtes.

Privilégier les immeubles à vocation mixte

Une autre façon d'encourager les transports en commun et les « transports actifs » réside dans la mixité des vocations, dans un secteur donné, et même à l'intérieur d'un immeuble. Plus les gens trouveront dans un périmètre réduit tout ce qui leur est nécessaire en termes de travail, de services, de loisirs et de logement, puis ils seront enclins à se déplacer à pied. La construction d'immeubles mixtes (commerces et bureaux au rez-de-chaussée et au premier étage, habitation au-dessus) permet à un quartier de demeurer vivant. Il faut en revenir à « penser la ville à pied », à imaginer une ville « marchable »!

Ne pas attendre l'arrivée du tramway

Aussi souhaitable que puisse être le tramway, il faut être réaliste. Sa mise en service ne pourra se faire avant quelques années. D'ici là, bien des mesures peuvent être prises pour obtenir rapidement des résultats significatifs.

Il est ainsi d'ores et déjà possible de repenser la structure du réseau pour améliorer la desserte des quartiers actuellement négliger, de privilégier l'achat de véhicules électriques (tels l'Écolobus) qui peuvent sillonner un quartier sans constituer une nuisance sonore insupportable pour ses habitants, d'améliorer le réseau des points de vente des titres de transport, de travailler à obtenir une aide plus importante des gouvernements pour pouvoir dès maintenant abaisser le coût individuel du transport en commun, de définir les « stations » qui pourraient être « baptisées » dès maintenant tout en réfléchissant à celles qui pourront s'ajouter, de revoir la géométrie de plusieurs rues, de préparer psychologiquement les citoyens à cette révolution dans leurs façons de se déplacer, et ainsi de suite.

PLAN DE MOBILITÉ DURABLE

Audiences publiques du 5 octobre 2010

MÉMOIRE DE PIERRE GAGNÉ

(L'auteur réside à Québec. Il utilise le transport en commun depuis 30 ans et a milité activement pour son développement pendant 10 ans. Il a été président et co-fondateur du Comité régional des usagers du transport en commun (CRUTEC), un regroupement d'usagers qui se vouait à la défense et au développement du transport en commun. Il est juriste au gouvernement du Québec.)

INTRODUCTION

Je remercie les responsables de la Ville de Québec de me permettre d'exposer mon point de vue sur le Plan de mobilité durable.

Je ne suis pas un spécialiste des transports, ayant une formation juridique, mais mon expérience en tant qu'usager et militant du transport en commun peuvent compenser et me permettre de livrer un éclairage pertinent sur le Plan de mobilité durable.

COMMENTAIRES GÉNÉRAUX

Il faut féliciter la Ville de Québec pour ses efforts sérieux à s'attaquer aux problèmes de transport de la communauté métropolitaine, et saluer l'administration municipale pour avoir enfin reconnu, pour la première fois, la nécessité de doter la grande région de Québec d'un équipement de transport adapté à ses besoins : le tramway.

Plus généralement, il convient de reconnaitre la qualité du Plan de mobilité durable, qui identifie avec justesse les problèmes de transport de la région et identifie également avec justesse plusieurs solutions, tant dans une perspective à court terme qu'à plus long terme.

Plusieurs de ces solutions avaient été préconisées par divers milieux, tels les groupes populaires et les chambres de commerce : il faut freiner l'étalement urbain, améliorer le transport en commun, faire un usage plus rationnel de l'automobile, miser sur l'intermodalité, etc.

Toutefois, le Plan de mobilité durable comporte, à mon point de vue, quelques faiblesses qu'il convient ici d'exposer.

L’UTILISATION DU FUTUR TRAMWAY ET SON TRACÉ

Il n’est pas nécessaire de spéculer très longtemps sur ce que devrait être ce tracé, puisqu’il est déterminé naturellement par les deux grands axes majeurs, nord-sud et est-ouest, que desservent actuellement les parcours Métrobus 800 et 801. Il suffit simplement de prolonger ces axes jusqu’au pont de Québec et sur la Rive-Sud afin d’intégrer les deux rives et de diminuer ainsi la congestion routière sur les ponts.

Or, ces axes sont en partie détournés au profit de développements futurs, tels écoquartiers et amphithéâtre qui n’existent pas encore. Résultat : l’axe nord-sud est tronqué aux deux bouts (avec un tramway qui s’échouerait au Grand Théâtre), et la majeure partie du boulevard René-Lévesque ne serait pas desservie par le tramway. Disons tout haut ce que bien des gens pensent tout bas : c’est un non-sens !

Il existe un principe incontournable en matière de transport collectif : il faut éviter les axes tronqués, car ils requièrent des connexions et des transferts qui sont tout le contraire de l’efficacité. Une ligne de tramway nord-sud aussi courte que celle proposée serait à toute fin pratique superflue : qui empruntera cette ligne, qui s’arrête net à la 41e Rue ou au Grand Théâtre ?

Le problème vient du fait que le tracé est basé sur l’idée que la densité de la population de la ville ne justifie pas un tramway, et qu’il faut donc le justifier par des développements futurs. Or, c’est une erreur à tous points de vue, tant technique que stratégique.

L’achalandage sur les parcours Métrobus 800 et 801 est comparable à celui des tramways existants ailleurs dans le monde, et justifie pleinement le remplacement des Métrobus, dont les voies approchent le point de saturation aux heures de pointe, par un système de transport à haute capacité plus performant. Ce système de transport, le tramway, serait également adapté aux événements à grand déploiement (Festival d’été, Carnaval de Québec) et libérerait des autobus conventionnels pour les projets de développement futur.

Le pari du développement futur de l’administration municipale est non seulement risqué, mais il est inutile pour justifier l’implantation d’un tramway. On n’a pas besoin d’un tramway pour le futur amphithéâtre ou le Parc technologique de Québec, dont les dessertes ne sont que ponctuelles. Quant aux bailleurs de fonds envisagés, les gouvernements fédéral et du Québec, on sait déjà qu’ils se limitent à répondre aux besoins existants et ne financeront certes pas des développements futurs!

Il ne faut donc pas placer la charrue avant les bœufs, mais répondre plutôt aux besoins existants. Le tracé est-ouest proposé par le Plan de mobilité durable et empruntant le boulevard Charest n’est pas sans mérite, mais les besoins qu’il comblerait sont loin d’être aussi importants que ceux actuellement desservis par les Métrobus 800 et 801. Si l’on tient absolument à conserver ce tracé, cela ne doit pas se faire aux dépens du boulevard René-Lévesque, qui doit être desservi dans toute sa longueur par le futur tramway, quitte à rajouter quelques kilomètres à son parcours.

PENSER AUTREMENT LE TRAMWAY

Le tramway est l'une des pièces maitresses du plan de mobilité durable. Or, si la Ville de Québec veut le voir apparaitre un jour sur son territoire, elle doit le concevoir dans une perspective différente de celle exposée dans le Plan de mobilité durable.

La première des choses est d'être convaincu de la nécessité d'un tramway. Québec est une capitale nationale. Or, le peu de fonds que les gouvernements fédéral et provincial investissent dans la capitale est une honte. Son système de transport en commun date d'une autre époque. La ville prend de l'expansion et les bouchons de circulation s'allongent continuellement d'année en année, et notre seule réaction est de nous consoler en pensant que ces bouchons ne durent pas aussi longtemps qu'à Montréal. Belle mentalité !

Il y présentement une congestion importante sur les ponts, sur le boulevard Laurier et sur le boulevard Henri IV, notamment, qui requièrent un correctif dès maintenant. Mais la véritable solution, à moyen et long terme, passe par le transport léger sur rail.

Un tramway peut partir de la Rive-Sud et atteindre en tout confort le centre-ville de Québec, en passant par la colline parlementaire, en seulement 30 minutes. De quoi faire renoncer à leur automobile un grand nombre d'automobilistes qui opteraient désormais pour le tramway.

Un de mes collègues de bureau revient justement de Dublin, capitale de l'Irlande. Dublin est une ville étalée d'un million de personnes, donc comparable à la région de Québec. Et en passant, les Irlandais ne sont pas plus riches que les Québécois. Les rams du tramway de Dublin comportent 3 wagons et 6 portes par lesquelles les gens embarquent et débarquent. Le transport est rapide, silencieux, confortable, efficace.

Nos Métrobus sont dépassés en ce qu'ils ne suffisent plus à la demande. Les gens y rentrent par une seule porte, parlementent avec le chauffeur d'autobus lorsque leur laissez-passer ne fonctionne pas, les étudiants doivent montrer une photo avec leur laissez-passer. Tout cela retarde les Métrobus, qui mettent des heures à effectuer leur parcours; c'est contre-productif et anachronique.

Rêvons d'un tramway comme à Dublin, qui partirait de Lévis et se rendrait au Parlement en moins de 30 minutes. C'est comme cela qu'on attirera un nombre grandissant d'usagers du transport en commun. Et quel gain pour l'image de la ville et sa qualité de vie ! Comparativement aux autobus conventionnels bruyants et polluants, le tramway est silencieux, propre, et ses déplacements sont sans heurt et confortables.

Il faut se réveiller : 28 villes en Amérique du Nord se sont déjà dotées d'un système de transport léger sur rails, plus efficace que les autobus conventionnels. Au Canada, les villes suivantes ont déjà un tel système : Calgary, Edmonton, Ottawa, Toronto et Vancouver. L'agglomération urbaine de Kitchener-Waterloo en Ontario, qui ne compte

que 500 000 habitants, vient d'approuver un système de tramway. À Calgary, 45% des gens qui travaillent au centre-ville s'y rendent par le rail.

L'argent est le nerf de la guerre. Pour obtenir le financement de notre futur tramway, la ville ne pourra pas faire valoir celui-ci par des développements futurs. Le métro à Montréal s'est développé en fonction des destinations d'emploi et de l'importance de sa fréquentation tout au long de la journée. On en a vu un exemple récent avec le métro de Laval. Or, le corridor de Québec le plus fréquenté est l'axe des boulevards Laurier et René-Lévesque, qui desservent les centres commerciaux, l'université Laval et la colline parlementaire. La première ligne de tramway ne peut être à d'autres places que là.

Bien des discussions et des tractations sont à prévoir pour obtenir le financement d'un tramway dans la région de Québec, et on peut se douter que celui-ci n'est hélas pas pour demain. Mais il faut être audacieux et imaginatif. L'administration municipale devrait sérieusement songer à prélever une taxe sur l'essence, comme le lui permet le Budget du Québec 2010-2011, et comme la ville de Montréal s'en est prévalue, afin de contribuer à son financement, montrant ainsi sa détermination à le voir se concrétiser. Aucune option ne droit être écartée. Au besoin, le projet pourrait être développé par phases, la première phase ne portant que sur un seul axe, soit des ponts jusqu'au centre-ville, puisque cet axe est-ouest est plus important et plus fréquenté que l'axe nord-sud.

L'important est la détermination qu'on mettra dans ce projet, et la conviction que le tramway est le projet le plus structurant pour la Capitale nationale. « Montréal a son métro, Québec a son tramway! » devrait devenir l'adage des gens de Québec et la vraie rivalité entre Québec et Montréal, plutôt que les Canadiens et les Nordiques. Cette dernière rivalité a trait au divertissement, tandis que la première a trait au développement économique et social tout entier.

LA PISTE CYCLABLE SUR LE BOULEVARD RENÉ-LÉVESQUE

Une seconde faiblesse du Plan de mobilité durable qu'il convient de souligner est le projet de piste cyclable sur le boulevard René-Lévesque.

Celui-ci doit être mis de côté au profit d'une piste cyclable sur l'avenue Père-Marquette. En effet, en sacrifiant une voie de circulation sur René-Lévesque, on ne ferait que déplacer la circulation automobile sur la Grande-Allée et sur le Chemin Ste-Foy, qui sont déjà congestionnés aux heures de pointe, sans compter les pressions accrues sur les avenues résidentielles déjà importunées par la circulation de transit.

N'oublions pas que l'un des objectifs du Plan de mobilité durable est d'amener les automobilistes à penser autrement l'utilisation de l'automobile, en leur offrant des alternatives intéressantes et non en les harcelant. Le Plan de mobilité durable a d'ailleurs comme objectif de préserver la fluidité du réseau routier. Or, le retrait d'une voie de circulation sur René-Lévesque aurait justement l'effet contraire.

Favoriser le développement du transport en commun exige déjà des compromis, qui sont de plus en plus compris et acceptés en raison de l'achalandage croissant des usagers du transport en commun. Ces usagers représentent plus de 60,000 déplacements par jour, comparativement à quelques centaines du côté des cyclistes. Il faut être réaliste et reconnaître que le vélo est un mode de déplacement marginal et saisonnier, qui ne requiert pas que l'on sacrifie une voie au détriment des automobilistes et des usagers du transport en commun, qui subiront une congestion routière accrue sur la Grande-Allée et le Chemin Ste-Foy.

LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN DE MOBILITÉ DURABLE

Le plan de mobilité durable doit être mis en œuvre le plus tôt possible. Il ne doit pas être retardé par les négociations qui entoureront inévitablement le financement du futur tramway. Plusieurs objectifs que propose le Plan peuvent, et doivent être mis être place dès maintenant.

Parmi ceux-ci, l'implantation de voies réservées au transport en commun sur les autoroutes doit être priorisé, si l'on veut que le transport en commun devienne une alternative attrayante pour les automobilistes. À cet égard, le segment de voie réservé déjà implanté sur l'autoroute Robert-Bourrassa a fait ses preuves. Il a grandement augmenté la fluidité des parcours Express du RTC, et son implantation s'est faite sans heurt et sans plainte de la part des automobilistes. En effet, les mentalités ont bien changé, et les automobilistes sont conscients que la forte croissance du parc automobile dans la région de Québec mènera à un cul-de-sac, sans compter les augmentations du prix de l'essence qui constituent un irritant pour eux. Ils sont donc attentifs au développement du transport en commun, et plusieurs automobilistes l'ont déjà adopté ou sont sur le point de le faire, comme le dénote l'augmentation de l'achalandage du RTC depuis plusieurs années.

Pour soutenir cette tendance, il faut, en priorité, implanter des voies réservées, pour les segments empruntés par le RTC, sur les autoroutes Robert-Bourassa, Laurentienne, Dufferin et de la Capitale. Il faut de plus consolider les voies réservées existantes, notamment sur la 1ère Avenue, sur le boulevard Henri-Bourrassa et sur le boulevard René-Lévesque, en prolongeant les heures d'opération jusqu'à 18h et en éliminant les cases de stationnement qui obstruent le passage des autobus. À cet égard, l'élimination des cases de stationnement sur le boulevard René-Lévesque, entre Bourlamaque et Salaberry, est incontournable pour assurer l'efficacité des Métrobus 800 et 801, qui transportent 20,000 personnes par jour. Il s'agit d'un compromis acceptable, car quelques commerçants et résidants ne peuvent prendre en otage ces 20,000 personnes empruntant ces voies qui appartiennent à toute la population et non à quelques uns. D'ailleurs, il en va aussi de l'intérêt de ces commerçants et résidants puisque la circulation n'en sera rendue que plus sécuritaire et plus fluide.

Pour solutionner les problèmes de circulation, les voies réservées sur les autoroutes et sur les boulevards sont des incontournables. En leur absence, les parcours Métrobus et

Express qui empruntent ces artères ne présentent aucun avantage concurrentiel pour les automobilistes, puisqu'ils sont sujets aux mêmes problèmes de congestion. Si l'on veut améliorer les déplacements entre les pôles stratégiques de la région et offrir une alternative crédible aux automobilistes pour leurs déplacements entre la périphérie et le centre-ville, il faut impérativement mettre en place des voies réservées au transport en commun.

CONCLUSION

Le Plan de mobilité durable ne doit pas être un simple énoncé de belles intentions. Si l'on ne veut pas que les énoncés de principes qu'il contient restent lettre morte, on doit agir dès maintenant, en ciblant les vraies priorités. Or, deux de ces priorités sont l'implantation d'un tramway dans l'axe est-ouest tracé par les boulevards Laurier et René-Lévesque, des ponts jusqu'au centre-ville, et l'implantation de nouvelles voies réservées au transport en commun sur les axes stratégiques de déplacement. Le second objectif devrait être réalisé à court terme, tandis que le second devra se mesurer à notre volonté réelle de faire de notre ville une Capitale nationale digne de ce nom.

Je vous remercie de votre attention.

Plainte contre les bruits excessifs

Je suis exaspéré par les bruits excessifs et en augmentation que font les véhicules aux silencieux modifiés. Chaque fois que nous sommes dérangés par un bruit trop fort que fait un véhicule ou une moto, notre système se met en alerte et en état de stress. Lorsque ce phénomène se répète souvent, « c'est dur sur les nerfs » comme on dit.

Récemment, j'ai entrepris une petite recherche pour tenter de faire quelque chose à ce sujet. C'est ainsi que, j'ai découvert dans « Le Code de la sécurité routière », (article 260), que « nul ne peut effectuer ou faire effectuer sur un véhicule automobile une opération permettant de supprimer ou de réduire l'efficacité du système d'échappement ».

Cet article est assez clair, je me suis demandé alors pourquoi il n'est pas mis en application. De plus, un autre article donne le pouvoir d'intervenir auprès des garages qui offrent le service d'installation des silencieux bruyant.

Mes démarches m'ont conduites jusqu'à deux capitaines de police de la région de Québec. Tous deux m'ont mentionné qu'il y avait des interventions à ce sujet. Par exemple, lorsqu'il y avait des barrages routiers. On m'a dit aussi que les policiers n'étaient pas tous formés pour reconnaître les silencieux modifiés. Dans les deux cas, il était clair que la volonté n'était pas là pour faire de réelles interventions efficaces.

Il m'apparaît donc que la façon d'intervenir, si comme moi, vous êtes fatigué d'être dérangé par ces bruits inutiles et agressant, c'est de loger une plainte auprès de personnes en autorité comme votre député, votre conseillé municipal ou le service des plaintes de votre arrondissement.

Pascal Grenier
Québec
(418) 660-5579

MÉMOIRE SUR L'IMPLANTATION D'UN AXE CYCLABLE ENTRE LA COLLINE PARLEMENTAIRE ET LA CITÉ UNIVERSITAIRE EN ALTERNATIVE AU TRACÉ DU BOULEVARD RENÉ-LÉVESQUE

Mémoire présenté par Anne Guérette, architecte
conseillère municipale du district Vieux-Québec–Montcalm
Arrondisement La Cité–Limoilou
Ville de Québec

Québec, le 30 septembre 2010

Mémoire sur l'implantation d'une piste cyclable entre la colline Parlementaire

Constats

1. Il y a unanimité sur le besoin de consolider notre réseau cyclable sur le plateau de la Haute-Ville entre l'Université Laval et le Vieux-Québec.

   La rencontre récente du maire Labeaume avec les jeunes du Cégep Ste-Foy ont dégagé les trois priorités suivantes : ils souhaitent une ville plus verte, un meilleur transport en commun et un réseau cyclable plus complet et plus efficace. Personne n'a jamais demandé un « boulevard vert » sur René-Lévesque.

   Deux propositions ont été mises de l'avant par l'administration Labeaume pour l'aménagement d'un lien direct utilitaire entre l'université et la colline Parlementaire, soit l'axe Père-Marquette ou encore le « boulevard vert » sur René-Lévesque.

   La proposition du boulevard vert, telle que présentée à ce jour, ne fonctionne pas puisque pour un grand nombre de résidents qui habitent sur René-Lévesque, du côté sud, il sera carrément impossible d'entrer ou de sortir de chez eux en voiture. Par conséquent elle doit être, soit écartée, soit retravaillée.

2. Les commerçants de l'axe Montcalm sont inquiets de l'impact de René-Lévesque sur la viabilité de leurs commerces.

   Dans le cadre des consultations publiques sur le projet de mobilité durable, tous ont pu constater que le Réseau de transport en commun de la ville de Québec (RTC) a de nombreux projets d'avenir pour le boulevard René-Lévesque, qui est un axe de transport en commun majeur.

3. À titre d'élus(es) responsables de favoriser une saine gestion de l'argent des contribuables, il nous faut offrir le maximum, au meilleur coût. Nous devons favoriser la réalisation d'un projet réaliste qui offre un bon rapport qualité–prix.

   À titre d'élus(es) responsables, nous avons également le devoir de favoriser la réalisation d'un projet rassembleur qui saura rallier les divers intérêts et susciter l'adhésion collective.

À titre d'élus(es) responsables, nous avons également le devoir de favoriser la mise en place d'un projet réaliste à court terme; depuis le temps qu'on en discute et qu'on étudie la question, il est temps de passer à l'action rapidement.

Opter pour le projet René-Lévesque, c'est choisir la solution la plus longue à réaliser.

Opter pour le projet René-Lévesque, c'est reporter la réalisation de ce projet tant souhaité à une date indéterminée.

Opter pour le projet René-Lévesque, c'est choisir la solution la plus coûteuse.

Opter pour le projet René-Lévesque, c'est choisir la solution la plus controversée.

Opter pour Père-Marquette **et** Grande Allée, c'est choisir la solution qui offre le plus de souplesse afin de poursuivre la réflexion d'avenir sur la meilleure manière d'aménager René-Lévesque sur une vision à long terme et pour implanter à court terme les améliorations souhaitées par le RTC.

Opter pour Père-Marquette **et** Grande Allée, c'est opter pour la solution la plus réaliste sur les plans financiers et pour une faisabilité à court terme.

Opter pour Père-Marquette **et** Grande Allée, c'est choisir la solution qui risque de rallier les positions actuelles qui suscitent davantage de confrontation que de concertation.

Opter pour le projet René-Lévesque, c'est choisir une seule voie à sens unique sur René-Lévesque qui provoquerait par conséquent des problématiques de circulation automobile sur les parcours parallèles ainsi que sur toutes les rues résidentielles avoisinantes.

Pour ces raisons , je fais les recommandations suivantes:

1. Je recommande que la division des transport de la Ville de Québec soit mandatée dans les plus brefs délais afin d'évaluer plus en détail la faisabilité de la proposition que j'ai mise de l'avant mardi dernier et qui propose l'aménagement de deux liens cyclables de part et d'autre de René-Lévesque, soit Père-Marquette **et** Grande Allée (voir les quatre pièces jointes en annexe).

2. Dans le cadre de ce même mandat, je recommande que la division des transports de la Ville de Québec évalue la faisabilité à court terme de réaliser le ou les liens mécaniques à prévoir entre la Haute-Ville et la Basse-Ville.

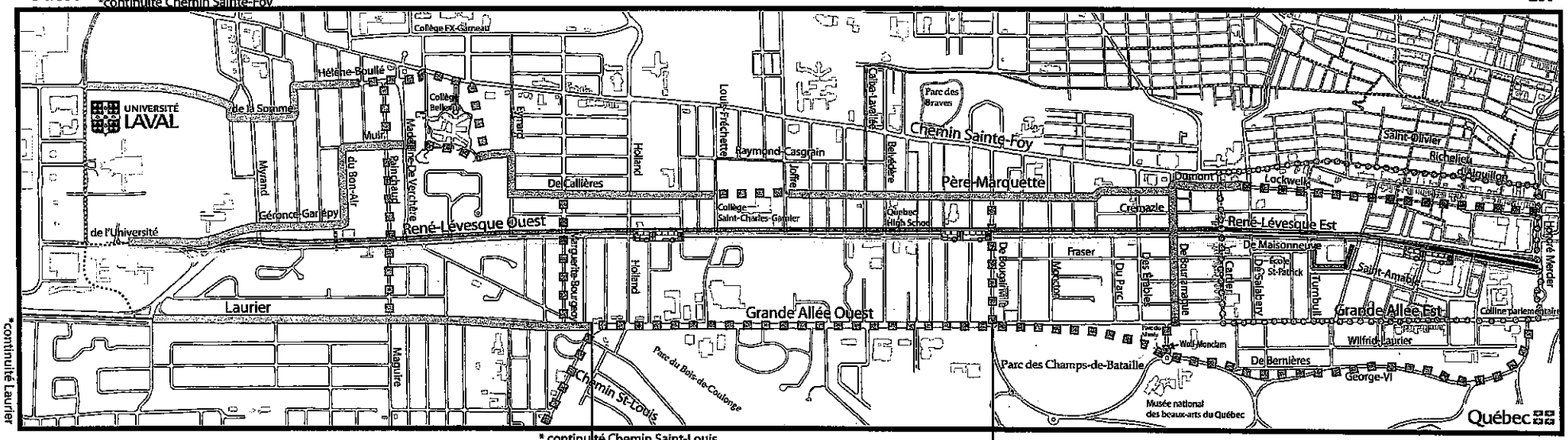
3. Je recommande que cette étude soit présentée aux élus avant le 1er décembre 2010 afin qu'il soit encore possible de dégager les sommes nécessaires pour débuter les travaux dès le printemps 2011.

Proposé par :

Anne Guérette
Conseillère municipale du District Vieux-Québec–Montcalm
Arrondissement La Cité–Limoilou
Ville de Québec

anne.guerette@ville.quebec.qc.ca

Ouest *continuité Chemin Sainte-Foy Est



*continuité Laurier

* continuité Chemin Saint-Louis

SECTION A SECTION B SECTION C

Parcours cyclable existant

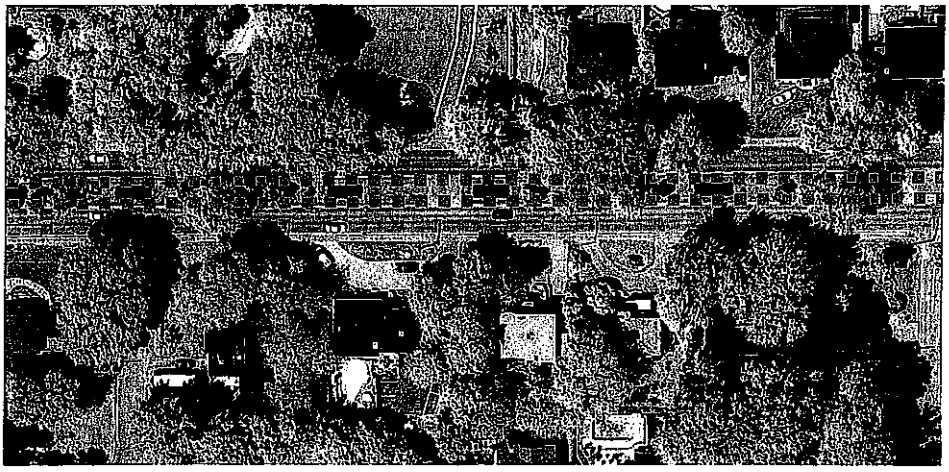
Parcours cyclable projeté

Parcours alternatif pour

Boulevard René-Lévesque
Métrobus
Bus
ParcourseXpress



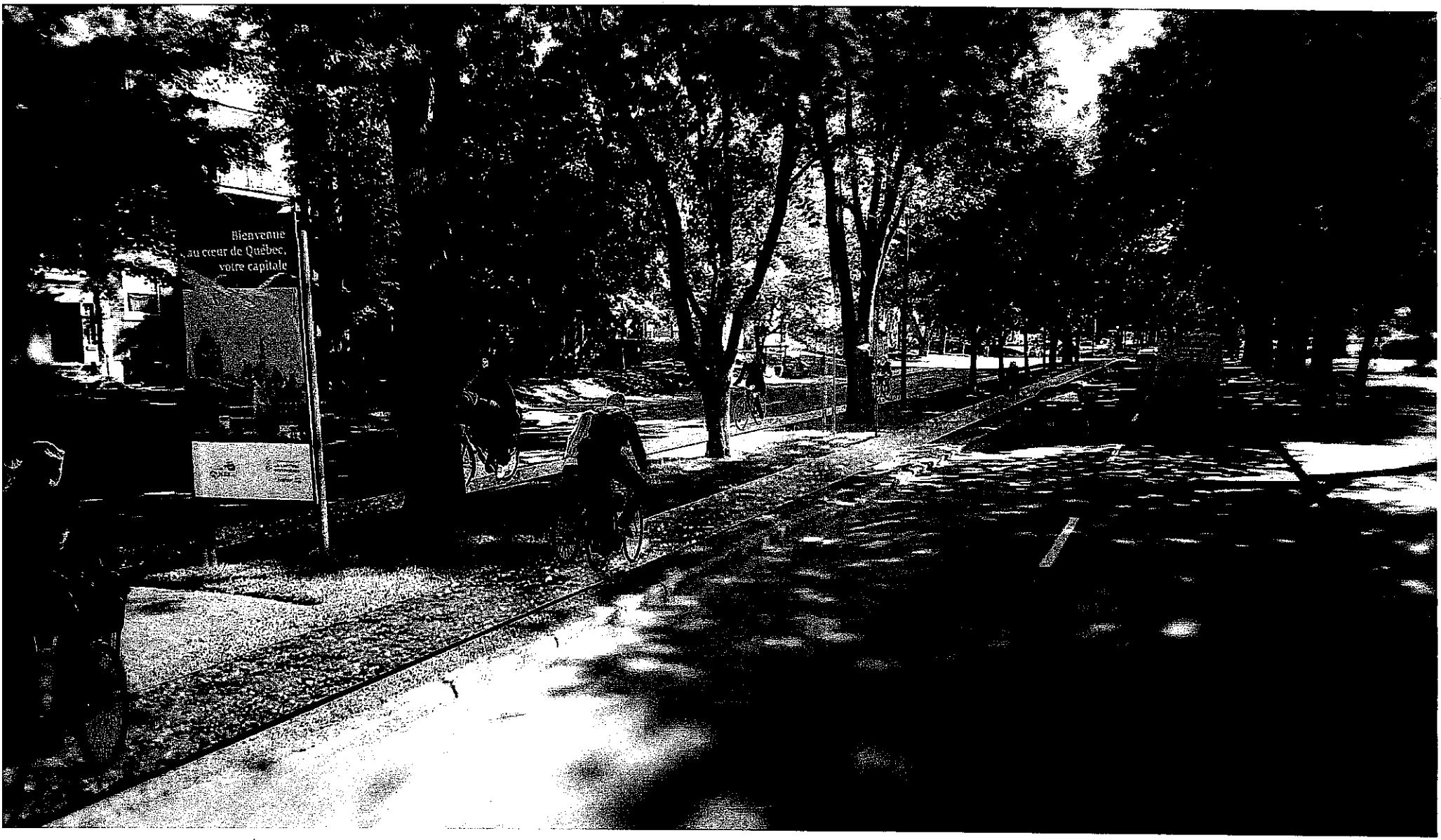
SECTION A chemin saint-louis



SECTION B grande allée ouest



SECTION C parc des champs-de-bataille


Bienvenue
au cœur de Québec,
votre capitale

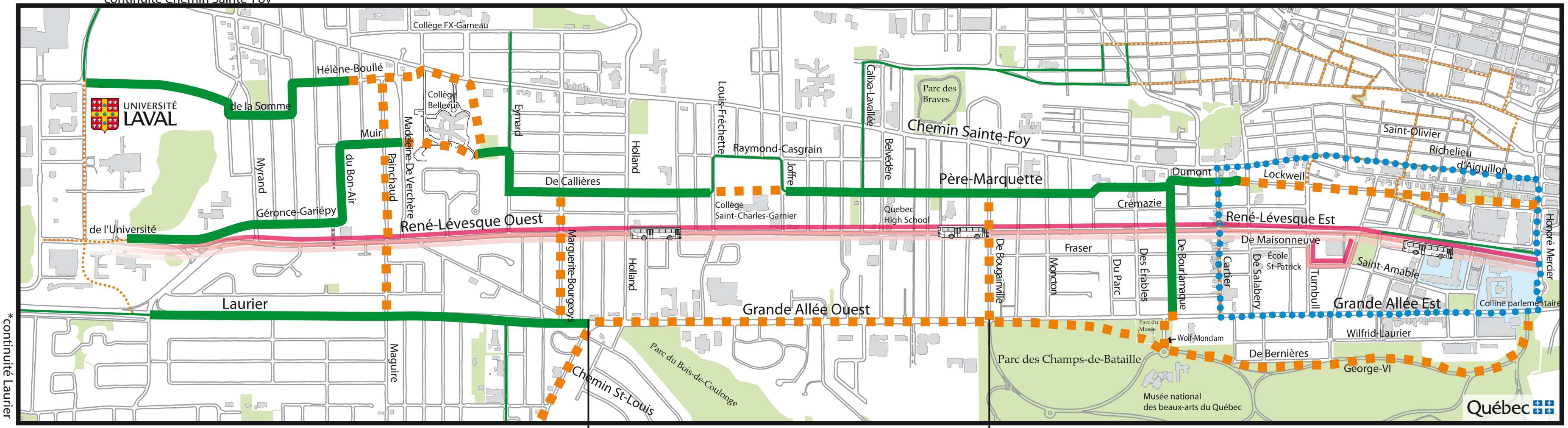


SECTION B

Ouest

*continuité Chemin Sainte-Foy

Est



*continuité Laurier

* continuité Chemin Saint-Louis

SECTION A

SECTION B

SECTION C

Parcours cyclable existant

Parcours cyclable projeté

Parcours alternatif pour écolobus

Boulevard René-Lévesque

Métrobus

Bus

ParcourseXpress



SECTION B


Bienvenue
au cœur de Québec,
votre capitale

Plan de mobilité durable

Commentaires
Johane La Rochelle, résidente quartier Saint-Jean-Baptiste, La Cité - Limoilou

APPUI
J'appuie entièrement le plan et toutes ses recommandations.

Je souligne tout particulièrement le grand effort d'intégration fait entre urbanisme, mobilité et milieu de vie et de développement; et d'avoir réussi de constituer une équipe multidisciplinaire.

ORIENTATIONS
Je souscris à toutes les orientations proposées (3.3) mais j'ajoute les nuances suivantes :

- en favorisant le développement et le redéveloppement de secteurs déjà urbanisés, nous contribuerons à protéger les zones cultivables [sinon qu'allons-nous manger dans 25 ans ?] et à susciter les échanges et les rencontres sur la place publique
- favoriser l'aménagement d'aires et de circuits piétons et d'espaces publics et naturels
- offrir de nouvelles résidences à proximité des axes majeurs de transport en commun pour les jeunes ménages et les personnes âgées en introduisant tout le long de ces axes des mesures éprouvées de mitigation pour réduire le bruit et l'ozone au sol à un niveau acceptable pour la vie familiale, le développement des enfants et les personnes vulnérables.
- encourager la marche et le vélo à des fins utilitaires en développant un plan intègré pour toute la ville des circuits de marche et de vélo, évitant ainsi des ruptures dans les circuits naturels et logiques propres à ces deux modes de déplacement (ex Danemark).
- Revoir, dans l'emprise du réseau routier, la part attribuée aux piétons et aux cyclistes par rapport aux automobilistes individuels pour assurer une plus grande équité entre tous ces usagers [les recommandations pour l'axe colline Parlementaire—Université vont dans cette direction]

RECOMMANDATIONS
Je souscrits à toutes les recommandations et je fais les nuances ou les ajouts suivants :
R 2

- Outre la proximité du réseau piéton, assurer la continuité des parcours
- et assurer la sécurité physique des installations en hiver en éliminer totalement la dénivellation trop prononcée qu'on fait dans les trottoirs pour faciliter l'entrée en «douceur» des automobiles dans les entrées alors que les piétons peinent à maintenir leur équilibre, voire glissent vers la chaussée sans retenue possible

R 5

- Les services de garde à proximité de desserte de transport collectif est une priorité qui devraient venir au plus vite, mais en ajoutant aussi les critères de respect d'un niveau acceptable de la qualité de l'air et de la qualité sonore pour éviter des impacts importants à l'enfant. Un exemple négatif : la garderie le long du boulevard Jean-Lesage, à côté de la Gare du Palais.

R 6

- Parcs et espaces verts accessibles, sécuritaires et reliés entre eux. De la sorte, ces couloirs reliés entre eux deviendront un parcours de quartier favorisant la mixité des usages et des âges d'utilisation – dans certains quartiers de la ville de Gatineau, ces couloirs sont devenus le point central de convergence de tous les citoyens (Limbour). En outre, ces couloirs facilitent le retour de la faune dans les zones agricoles et forestières plutôt qu'elle devienne prisonnière de l'infrastructure dans la ville, sans possibilité de fuite.
- Favoriser la convergence des rues en fonction aussi des besoins de déplacement et de communication des citoyens/résidents et non pas en fonction exclusive du déplacement des véhicules motorisés comme c'est le cas aujourd'hui.

R 8

- La densification à l'échelle humaine : ce qualificatif – à l'échelle humaine – est un critère incontournable pour densifier dans le respect de la tranquillité et la santé des personnes, en particulier les enfants, les personnes âgées et les personnes ayant un handicap. Sans le respect intégral de cette norme, la qualité de vie sera dégradée en permanence.

R 10

- Michel Tremblay, en mettant en scène la ruelle et les balcons du Plateau – schéma d'occupation aussi très répandu historiquement dans Québec – a mis en valeur un plan intéressant par lequel les pièces à dormir sont protégées du bruit et donnent sur ruelle et balcons, espaces partagés très utiles pour le jeu et les échanges entre adultes et enfants. Bref, s'en inspirer comme l'a fait l'architecte qui a réalisé le nouveau développement le long de René-Lévesque au nord des .édifices du Parlement peut s'avérer une piste intéressante le long des axes de grande densité et de transport collectif.

R 14

- Le réseau de proximité devrait être au plus tôt électrique. À ce sujet, ai entendu commentaires très positifs dans l'écolobus de résidents du Vieux-Québec Haute-Ville qui soulignaient à des visiteurs à quel point leur vie avait changé depuis qu'ils avaient ce service, eux qui jusque-là étaient dépourvus totalement de réseau facile et accessible pour faire leur marché. Le réseau de proximité est essentiel pour déverser vers les points du réseau HNS.

R 15-16

- Entièrement favorable. Bonne chance avec le MTQ ! si je me fie à l'exemple de Gatineau qui n'a pas encore réussi cet exploit après quelque 15 ans de demande sur une portion ultra sécuritaire. Quand on pense au pont Champlain !

  Je recommande que les couloirs dédiés le soient 24 h / 7 jrs pour le co-voiturage et les taxis en plus des transports collectifs.

Je recommande, avec insistance, que le couloir existant sur René-Lévesque à la hauteur de Cartier soit totalement dédié au transport collectif et que le stationnement soit interdit au plus tôt. C'est une aberration d'observer ce qui se passe de Turnbull à des Érables : la rue est trop étroite pour justifier qu'on autorise le stationnement, et ce en tout temps selon mes observations. Je me doute que cela tient aux pressions des commerçants qui ne se rendent pas compte qu'il ne s'agit pas de leurs clients réguliers et fidèles qui stationnent là : ceux-là sont soit du quartier soit y travaillent; s'ils vienne d'ailleurs, ils pourraient facilement trouver chaussure à leur pied ailleurs, sinon commencer enfin à prendre le transport en commun !

R 18

- Je suis totalement en faveur des stationnements incitatifs les ayant vu fonctionner avec efficacité à Gatineau. Le territoire devrait être couvert. De fait, d'ailleurs, les gens instinctivement en créent : ils utilisent les stationnements des commerces moins surveillés.

R 19

- Je suis entièrement favorable à un réseau tramway et aux axes proposés avec le nœud dans Saint-Roch. J'ajoute l'argumentaire suivant :

    - Nous fabriquons et exportons des trams mais n'en avons pas un en démonstration.
    - Le silence, la nature et l'air pur – GES nuls, incluant l'ozone au sol si néfaste pour les enfants – sont un plus déterminant pour les années à venir.
    - Il faudra développer et adopter une stratégie qui maintienne l'info auprès de la population et la pression sur les instances politiques pour aboutir avec ce projet, car seul le soutien de la population sera garant de l'obtention des fonds.
    - Remettre Québec sur les rails renouera avec son histoire.

R 20

- La coordination des sociétés de transport et autres intervenants peut être réalisée. À Gatineau, il y a coordination non seulement sur les réseaux mais aussi sur la tarification et reconnaissance des titres entre Ottawa et Gatineau, pourtant, il y a là 4 instances qui interviennent sur le territoire et financent le transport en commun: 2 villes, 2 provinces et la Commission de la capitale nationale (fédéral) ! Et ceci est réalisé depuis plus d'une vingtaine d'années…

R 24

- J'ai vu les batobus fonctionner à Oslo. Ils étaient partie intégrante du réseau : nous descendions d'un autobus et le couloir nous menait au batobus à quai sans aucune rupture, de nouveau sur terre à l'autre bout, le couloir nous menait à l'autobus. En fait, il s'agissait du même circuit de déplacement, seuls changeaient les véhicules et l'assise de la voie; c'était le même réseau, la même compagnie.

R 31

- Il faut implanter au plus vite ces mesures en particulier dans les quartiers où déjà la densification du pôle d'emploi est commencée (Ste-Foy-boulevard Laurier; colline Parlementaire).

De cette manière, la population croira à la volonté ferme de la ville de mettre en œuvre ses objectifs prioritaires de faire la place au transport collectif.

C'est d'autant plus facile à faire que le réseau 800-801 est en place, sécuritaire et confortable.

R 32-37

- Pour réussir ces recommandations, j'ajouterais qu'il faut absolument un plan intégré de déplacement piétonnier et cycliste.

  En plus, il serait très souhaitable d'indiquer les distances en temps entre les points de liaison piétonnière, voire cycliste (ex. à la rue Cartier, un panneau indiquerait : Parlement 15 min.; ceci serait un incitatif; des villes européennes le font et cela maintient le piéton dans sa décision de poursuivre, surtout là où il y a des barrières physiques, des ruptures dans la trame piétonne comme des viaducs, des terrains vagues, des ponts, des bretelles d'autoroute, etc.)

- Je recommande qu'on remettre en valeur (signalisation, carte, verdure symbolique) les couloirs de circulation piétonne anciens qui reliaient la haute et basse-ville par la voie des escaliers. Ces parcours revalorisés seraient des découvertes pour plusieurs.

- Je recommande que la ville fasse la cartographie des circuits de déplacements piétonniers et cyclistes utilitaires entre les quartiers et des quartiers aux pôles principaux économiques, éducatifs, culturels. Une telle carte – couplée, voire surimposée – avec la carte des réseaux de transport collectif faciliterait des déplacements alternatifs.

R 39

- Commençons tout de suite, ne pas graduer pour signifier les intentions fermes pour tout le plan, l'importance que le collectif prime sur les goûts et choix personnels. Annoncera les couleurs des autres changements qui viendront. Mais dans ce sens, il faudra être équitable envers toute la population tout le long du parcours : ceux de Saint-Sacrement devront aussi s'y conformer que ceux de la Colline Parlementaire.

R 40

- J'opte pour un axe avec voie réservées au transport public dans les deux directions, et piste cyclable dans les deux directions, avec une seule voie pour l'automobile dans une direction, soit ouest de Turnbull à Myrand et retrait de la circulation automobile en direction est.

- Si j'ai bien compris l'option ci-dessus, la voie automobile direction est serait éliminée tout au long de René-Lévesque. Il ne resterait plus que Grande-Allée direction est pour les automobilistes tout le long du parcours, et Grande-Allée boul Laurier direction ouest.

  En fait, des éclaircissements seront nécessaires pour bien comprendre les circuits de chaque hypothèse. Je me réserve donc le droit d'intervenir un peu plus tard, ne pouvant pas assister à la rencontre du 29.

En conclusion, quelque soit le circuit, j'adhère au principe de laisser qu'une toute petite place à l'automobile et de la faire circuler en direction est-ouest sur Grande-Allée, réservant René-Lévesque aux déplacements alternatifs et collectifs. Juste retour des choses.

Un tel choix permettra de mettre en liaison tous les circuits HNS et les 15-30 entre la haute-ville et la basse-ville au plus vite, en attendant le tramway. Si on ne prend pas un tel virage, la congestion parasitaire et égoîste prendra le dessus sur le transport alternatif et collectif et ces deux se dégraderont. Nous savons ce qui s'en suit : désertion du centre-ville par la population, pollution bruit et air, dégradation du tissus urbain et citoyen.

R 47-48

- Je suis entièrement d'accord car on ne pourra pas réussir ce plan de mobilité dans un changement dans le PDAD et la réglementation d'urbanisme.

R 50-51

- Si Ottawa et Gatineau l'ont réussi malgré le nombre d'acteurs en présence, Québec et Lévis le peuvent.

CONCLUSION

- J'adhère entièrement avec la suggestion d'un citoyen lors des consultations du samedi 25 sept. à l'effet de prévoir dans les permis octroyés pour les nouvelles constructions, de diminuer le pourcentage des places de stationnement, incluant le stationnement souterrain. J'ajouterais de déterminer dans le pourcentage restant, celui qui sera affecté au stationnement des auto-partage.
- Je recommande en outre d'éliminer les stationnements commerciaux illégaux dans les arrière-cours des résidences dans Montcalm et Saint-Jean-Baptiste. Gatineau a fait des démarches en ce sens, mettant à l'amende les propriétaires en question qui louaient à des travailleurs. Les effets : moins de véhicules particuliers venant au travail; plus de verdure dans les arrière-cours; diminution du bruit et des GES, sans parler de l'ozone au sol.
- Je recommande en outre de fixer des objectifs de désimperméabilisation des sols sur tout le territoire de la ville et en particulier, dans les zones d'emploi et de commerce de détail.
- Je recommande que la ville adopte une stratégie d'acceptation sociale des mesures prévues au plan une fois celui-ci adopté. Il importe que la population adhère et aussi, maintienne son intérêt pour les projets. Le plan de mise en œuvre et son échéancier seront donc cruciaux.
- Je recommande qu'au moment où elle adoptera le plan, la ville entérine simultanément un certain nombre de mesures qui illustrent clairement son intention de changer les choses (ex. s'attaquer au stationnement sur René-Lévesque; fixer les pourcentages de baisse des stationnements extérieurs et intérieurs dans les nouvelles constructions au profit des auto-partage)



Johane La Rochelle
poullart@videotron.ca

Martial Labarthe
Étudiant chercheur du Centre de Recherche en Aménagement et Développement (CRAD)

Université Laval - Département de géographie
Pavillon Abitibi-Price, local 3170
2405 rue de la Terrasse
Québec, Qc G1V 0A6

Tél : (418) 656-2131 poste 3735
Fax : (418) 656-3960
E-mail : martial.labarthe.1@ulaval.ca

Le 30 sept. 2010
À Québec

Objet : Mémoire, plan de mobilité durable ville de Québec

Madame, Monsieur bonjour

Dans le cadre des consultations publiques actuellement menées pour la réflexion du plan de mobilité durable de la ville de Québec, je profite de cette occasion pour vous faire parvenir mon mémoire. Comme vous pourrez le constater, ma demande ne traitera pas un unique point. Ayant participé aux consultations publiques du mercredi 22 septembre à l'ENAP et à la dernière du mardi 28 septembre au Loisirs Montcalm, je souhaiterais me prononcer sur plusieurs points.

N'hésitez pas à inscrire mon adresse courriel dans vos listes de publication (mailing-list), afin que je reste informé de l'évolution des projets ou encore de me contacter pour tout complément d'information. Je vous remercie d'avance de votre travail et de ce beau projet pour une ville comme Québec, ville d'avenir et de qualité de vie irréprochable en Amérique du Nord.

1. Implantation du tramway à Québec 2
2. Pôle modal Jardin Saint-Roch 2
3. Voies de bus réservées 3
4. Problématique et polémique des places de stationnement 3
4.1. Stationnements souterrains 3
4.2. Optimisation des places déjà existantes 3
4.2.1. Tracés au sol 3
4.2.2. Stationnement disponible par la téléphonie intelligente et GPS 4
5. Proposition d'aménagement de l'axe Colline Parlementaire – Université Laval 4

1. Implantation du tramway à Québec

Tout d'abord un grand bravo pour votre proposition du tramway. Je pense que le défi est audacieux et que la lueur en vaudra la chandelle ! En effet, le tramway a un potentiel de structurer l'espace et de dynamiser le développement en marge de son tracé. Les exemples concrets des villes françaises de Bordeaux et de Grenoble en sont de bons exemples.

Développer Saint-Roch comme nouveau pôle principal de la Capitale est une stratégie durable, à mon goût, pour la Ville, car comme nous pouvons le constater, la Colline Parlementaire est maintenant saturée. Les sites protégés comme le Vieux-Québec, les Plaines d'Abraham ou encore le Parlement ne nous laissent à l'avenir aucune possibilité d'aménagement à grande échelle. L'espace est peu modifiable.

Toutefois, afin que le tramway devienne viable et surtout utilisé, un minimum de dynamisme doit déjà être présent. De la Rive-Sud jusqu'à l'Avenue Nérée-Tremblay avec l'Université Laval ainsi que le quartier de Beauport, je ne doute absolument pas de ce dynamisme déjà présent ! Toutefois, l'axe Charest, tout comme on a pu le voir lors des consultations publiques, soulève certains doutes. On parle de nombreux projets immobiliers augmentant la mixité de l'espace en bordure de l'axe, mais ceci risque d'arriver trop tard. **Ne serait-il pas plus prudent d'implanter un Métrobus de manière temporaire sur cet axe, le temps d'engager les démarches et les travaux pour le tramway définitif ?** Un Métrobus Béta pourrait ainsi, dans des délais relativement courts (5 à 8 ans), commencer à structurer et dynamiser l'axe Charest et attirer des entrepreneurs bien avant l'arrivée du tramway. Un temps de réalisation de 20 ans est aujourd'hui trop long ! L'échéance doit être plus courte, les besoins de la population sont manifestes depuis maintenant trop longtemps ! La ville de Lausanne (Suisse) a eu recours à ce même type de stratégie jusqu'en 2009, le temps de réaliser les travaux pour la ligne 2 de métro nord-sud. Certes ici, la question n'était pas de développer l'espace, mais d'offrir un service équivalent et ainsi amener des habitudes de vie et de mobilité à la population. De cette manière, la ligne 2 de métro a vu de suite sa "cote de popularité" explosée.

2. Pôle modal Jardin Saint-Roch

De plus, j'ai du mal à comprendre pourquoi dans le plan de mobilité durable on n'envisage pas **l'aménagement d'un pôle modal (centre d'échange) central pour la ville de Québec** – espace où les usagers des transports en commun (bus et tramway) peuvent changer de correspondance très simplement et rapidement. La ville de Chambéry (France) avec sa place des Éléphants représente très bien ma proposition. Le Jardin Saint-Roch par sa position centrale et sa place disponible offre tous les avantages pour l'aménagement de ce type d'infrastructure. Aujourd'hui la majorité des bus passent par cette place ou non loin. Cette solution pourrait décongestionner les voies de bus pendant les heures de pointe. À ma connaissance, c'est la première fois que je rencontre une congestion de bus sur leurs voies réservées…c'est tout à fait surprenant, mais peu valorisant pour la ville de Québec ! Les bus 800/801 et de nombreux Express se gênent quotidiennement pendant les heures de pointe. **Un centre d'échange au Jardin Saint-Roch ne serait-il pas une réponse à ce problème ?** Il n'est pas censé que deux lignes de bus comme les

800 et 801 se suivent sur quasiment plus de 50% de leur parcours. Il serait peut-être plus intelligent de maintenir une seule ligne (ex. la 800) et ainsi connecter l'autre ligne (dans notre ex. la 801) dès le Jardin Saint-Roch (lieu de correspondance) pour circuler sur le reste de son parcours en Basse-Ville.

3. Voies de bus réservées

Par l'intermédiaire de ce document, je souhaite me prononcer sur la question des voies réservées. De toutes les villes que j'ai fréquentées, la ville de Québec est la seule qui restreint la circulation de ses bus sur ses voies réservées. Que ça soit à Paris, Bordeaux, Toulouse, Lyon, Grenoble, Chambéry, Annecy, Gap, Strasbourg (France), Genève, Lausanne, Zurich, Berne, Fribourg (Suisse), Helsinki, Espoo (Finlande), Stockholm (Suède)…les voies de bus sont des voies réservées 24h/24 !!

J'estime que dans un plan de mobilité durable, il est indispensable de donner aux transports en commun tous les outils nécessaires pour son bon fonctionnement. Il est aujourd'hui tant de bannir les stationnements et la circulation automobile de ces espaces réservés.

4. Problématique et polémique des places de stationnement

Comme vite fait énoncé dans ce dernier point, les stationnements sont un problème actuellement à Québec. La suppression des places de stationnement ne sera, à mon goût, pas une solution, un complément devra se faire. Comme vous le mentionnez bien dans le plan de mobilité durable, il n'est pas question d'effacer l'automobile du paysage québécois, mais d'apporter d'autres moyens complémentaires à ce mode de déplacement. Je me prononce alors, par ces quelques mots, sur deux propositions.

4.1. Stationnements souterrains

Tout d'abord, la ville de Québec encourage-t-elle, par des programmes et politiques diverses, la construction de stationnements souterrains ? Sinon, pourquoi ne pas aller dans ce sens ? Des villes scandinaves comme Helsinki et Espoo (Finlande) ont créé des programmes d'aide financière et d'encouragement auprès des entrepreneurs pour penser et intégrer des stationnements souterrains à leur bâtiment. Ils possèdent pourtant un sol très rocailleux, nécessitant des travaux de grandes ampleurs, mais pas impossibles. Nous aurions ainsi une solution pour palier aux suppressions de places de stationnement comme sur l'axe René-Lévesque et aussi gagnerions de la place pour densifier l'espace bâti de la ville, morcelé par ces derniers.

4.2. Optimisation des places déjà existantes

4.2.1. Tracés au sol

Un problème existe actuellement dans la ville de Québec sur l'optimisation des places de stationnement. Combien de places sont inutilisables parce que les autres autos se sont mal stationnées ? Ne serait-il pas plus simple pour les usagers de leur indiquer par un marquage au

sol concret l'espace disponible ? Un simple marquage augmente considérablement l'optimisation des places, ceci est démontré !

4.2.2. Stationnement disponible par la téléphonie intelligente et GPS

Toujours dans une volonté d'optimiser au mieux l'utilisation des places de stationnement, je vous propose de prendre connaissance du projet de « parking intelligent » entrepris à Toulouse (France). D'après la ville de Toulouse, 60% de la pollution atmosphérique est due à la recherche de place de stationnement. Ce système est ainsi un outil performant pour la réduction des GES. Vous aurez davantage d'informations sur les liens suivants :

Journal Le Monde.fr :
http://www.lemonde.fr/planete/article/2010/09/15/toulouse-teste-le-parking-intelligent-cle-d-une-ville-ou-la-voiture-n-est-plus-reine_1411415_3244.html

Journal TV de TF1 du 13 septembre 2010 (vidéo) :
http://videos.tf1.fr/jt-20h/toulouse-teste-la-geolocalisation-des-places-de-stationnement-6066362.html

Le système consiste à installer des capteurs sous le bitume des places de stationnement. De cette manière, lorsque la place est inoccupée, le capteur émet un signal à un serveur, transmettant l'information jusqu'à l'usager.

5. Proposition d'aménagement de l'axe Colline Parlementaire – Université Laval

Je profite de ce document pour vous faire savoir mon avis favorable pour la voie cyclable sur René-Lévesque (hypothèse 1) avec les autobus au centre et les vélos en rive (option 3). Cette option permettra d'isoler les autobus en site propre et ainsi dans un avenir proche de penser, pourquoi pas, à l'implantation d'une voie de tramway, les aménagements étant déjà présents. L'option 3 manifeste, selon moi, une plus grande durabilité du plan de mobilité de la ville. Nous pourrons voir bien au-delà des 20-30 prochaines années.
L'option 1 ne donne aucune sécurité aux cyclistes, isolé au centre de la voie et exposé des deux bords au danger tant par les autobus que pas les autos.

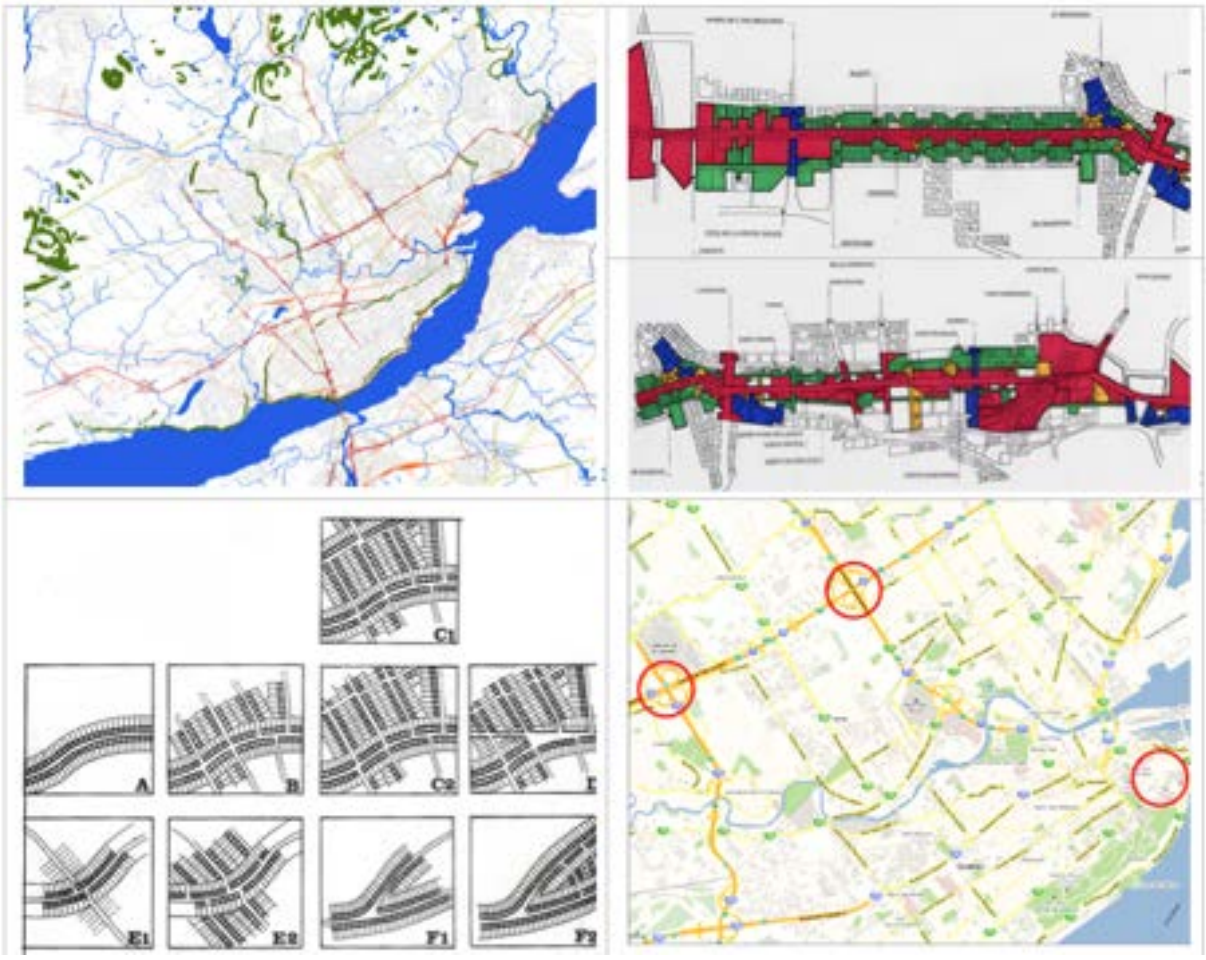
Je vous accompagne également à poursuivre vos réflexions d'aménagements de voies réservées d'autobus à haut débit de déserte au-delà de l'Université Laval, jusqu'à la Route de l'Église, incluant ainsi les Places Sainte-Foy, Cité, Laurier ainsi que le CHUQ…hauts lieux d'emplois et de fréquentations quotidiennes.

FORME URBAINE, QUALITÉ DE VIE ET MOBILITÉ DURABLE

Le *Plan de mobilité durable* de la Ville de Québec : des principes, des orientations et des objectifs louables, des lacunes majeures et des applications déconnectées du réel

Mémoire soumis à la Ville de Québec par :

PIERRE LAROCHELLE



Septembre 2010

FORME URBAINE, QUALITÉ DE VIE ET MOBILITÉ DURABLE

Le *Plan de mobilité durable* de la Ville de Québec : des principes, des orientations et des objectifs louables, des lacunes majeures et des applications déconnectées du réel

Mémoire soumis à la Ville de Québec par :

PIERRE LAROCHELLE

Septembre 2010

Pierre Larochelle
1207-380 Grande Allée Ouest
Québec G1S 4M1
Téléphone : 418 682 3218
Courriel : pierre.larochelle@gmail.com

INTRODUCTION

Le présent mémoire porte sur le *Plan de mobilité durable* de la Ville de Québec. Il traite plus particulièrement des questions relatives à l'aménagement physique de la ville et aux qualités de l'espace public collectif qui ont une incidence déterminante sur la qualité de vie quotidienne des citoyens.

L'auteur est généralement d'accord avec les fondements théoriques qui sous-tendent la description des enjeux et le choix des orientations et des objectifs du Plan de mobilité durable. Le plan s'appuie sur des principes fondamentaux qui font consensus dans la littérature récente en matière d'aménagement urbain.

Il émet cependant de sérieuses réserves en ce qui concerne l'application concrète de la politique de mobilité durable proposée au territoire particulier de la ville de Québec. Le Plan présente des lacunes majeures au plan de la connaissance du milieu. On n'y trouve aucun diagnostic sur la qualité de la forme urbaine existante et, par conséquent, aucune évaluation de son potentiel de requalification.

Certaines hypothèses — notamment le choix des tracés pour un éventuel tramway ou les pistes cyclables — semblent témoigner d'une incompréhension des contraintes majeures dues à la présence sur le territoire de la ville de structures naturelles ou construites qui entravent gravement l'atteinte des objectifs du Plan.

L'auteur réclame que l'élaboration et l'évaluation de tout projet concret d'intervention majeure sur le réseau viaire de la ville soient fondées non seulement sur de bonnes intentions, mais sur une connaissance objective et approfondie de la structure urbaine existante, de ses règles génératrices, de la dynamique des processus de transformation et des tendances qui affectent son évolution[1].

DES PRINCIPES ET DES OBJECTIFS LOUABLES

L'étude de la Ville de Québec *Pour vivre et se déplacer autrement* élaborée comme document de consultation sur l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de mobilité durable apporte une contribution majeure à la réflexion sur l'aménagement de la ville comme cadre de vie.

Les principes sur lesquels la Ville fonde les objectifs de sa politique de mobilité durable sont supportés par la littérature récente en matière d'aménagement urbain. Les orientations sont conformes avec l'état actuel des connaissances et de la recherche sur la qualité des milieux de vie. L'adoption de ces orientations représente un virage majeur en regard des idées et des approches qui ont prévalu dans les pratiques d'urbanisme durant la deuxième moitié du XXe siècle et qui, malheureusement, prévalent encore à l'intérieur de plusieurs instances qui exercent des responsabilités de premier plan dans l'aménagement de la ville.

---

[1] À la lumière des lacunes du document de consultation, je crois nécessaire d'ajouter que l'on doit aussi tenir compte du climat.

Les objectifs

On doit se réjouir de la volonté clairement affirmée par les pouvoirs publics locaux de mettre fin à l'étalement urbain et « d'infléchir certaines tendances contraires au développement durable ».

L'accroissement de la densité, la consolidation des secteurs déjà urbanisés, l'accessibilité par la mobilité, une configuration des quartiers qui favorise la marche et le vélo sont autant d'objectifs qui vont dans le sens d'un accroissement de la qualité de vie quotidienne des citoyens.

La qualité de la forme urbaine

Les études dans le domaine de la morphologie urbaine nous ont appris que la mixité de fonctions et la capacité de se déplacer à pied constituent les deux principaux facteurs déterminants de la qualité de la forme urbaine[2].

À l'origine, dans les quartiers anciens de la ville de Québec, ces qualités résultaient des règles génératrices qui gouvernaient les processus traditionnels de formation et de transformation des agglomérations urbaines dans notre milieu culturel.

Les anciennes cartes des assureurs montrent qu'il existait encore dans les années trente une mixité des fonctions à l'intérieur des tissus urbains résidentiels, non seulement dans les faubourgs anciens, mais également à Limoilou, un quartier planifié et développé dans la première moitié du XXe siècle[3]. En ce qui concerne la capacité de se déplacer à pied, elle était assurée par deux caractéristiques de la forme urbaine : d'une part, par la modularité de l'organisme urbain, établie dans notre milieu sur la base de la taille des paroisses[4], d'autre part, par une limitation de la taille des mailles du système viaire avec l'introduction systématique de « voies de raccordement » dans le tissu urbain pour assurer sa perméabilité[5].

Ce n'est pas par hasard que le courant qualifié de *Nouvel urbanisme* affirme la nécessité de planifier les unités de voisinage pour qu'ils constituent des modules urbains dont la dimension est déterminée par un temps de 15 minutes de marche et que les manuels de design urbain recommandent de limiter la taille des ilots urbains à une longueur maximale de 180 mètres. Le fondement de ces recommandations n'est pas

---

[2] Voir : *La qualité de la forme urbaine. Problématique et enjeux* (Albert Levy, 1992)

[3] La forme urbaine du quartier Limoilou a été analysée par Geneviève Vachon (Vachon, 1994) et par Carole Després et Pierre Larochelle (Després et Larochelle, 1996).

[4] La dimension des paroisses correspondait culturellement à un cercle avec un rayon de ± 400 mètres. Il s'agissait simplement de permettre à la majorité des enfants de se rendre à l'école élémentaire — une école dite « paroissiale » — en ± cinq minutes de marche, c'est-à-dire avant de se geler les oreilles dans les grands froids d'hiver.

Le même module constituait la base pour la distribution des services de proximité et l'organisation des structures sociales dans la ville.

[5] Dans le faubourg Saint-Roch, les îlots urbains les plus grands ne dépassaient pas 130 mètres de longueur, ceux du quartier Limoilou édifiés sur l'ancienne terre des Anderson mesurent 75 X 150 mètres.

idéologique. Il résulte de l'analyse de la structure urbaine existante dans les villages et les quartiers urbains anciens considérés comme réussis et particulièrement agréables comme milieux de vie.



La modularité historique de la structure urbaine :
Les églises paroissiales de Limoilou dans des cercles d'un rayon de 400m.

Il faut être conscients du fait que la plus grande partie du territoire de la ville, urbanisé après la Deuxième Guerre mondiale, a été planifié avec des modèles théoriques en rupture totale avec la culture du bâti héritée. De fait, la forme urbaine dans les quartiers édifiés au cours du dernier demi-siècle est totalement dépourvue des qualités d'urbanité qu'on estime aujourd'hui essentielles à la qualité de la vie urbaine.



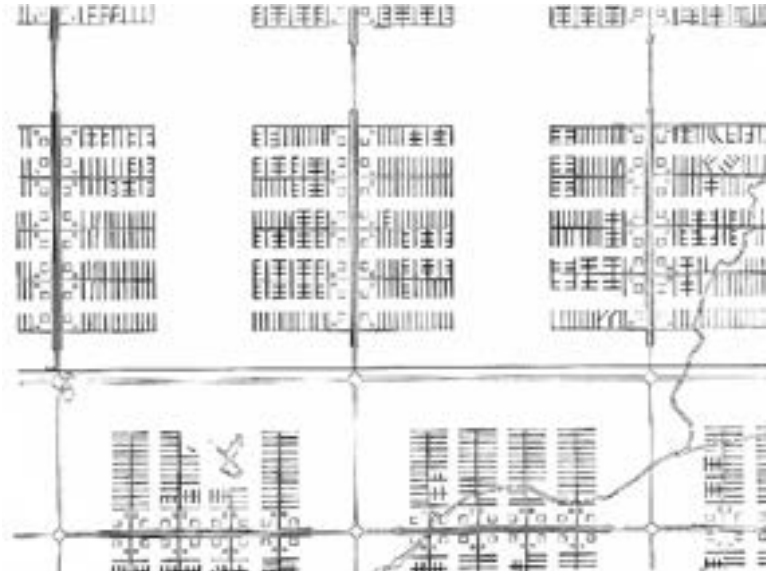
À Québec, le système viaire du quartier Lebourgneuf, notamment, a été planifié avec une approche issue de l'idéologie fonctionnaliste.

Dans ce modèle, qui repose sur une logique sectorielle de voirie, les voies publiques ne sont pas conçues comme des composantes du domaine public collectif.
On visait à assurer la non-perméabilité du tissu urbain.

Le concept d'organisation du quartier Lebourgneuf, 1974

La structure de l'espace public dans les quartiers périphériques forme en ensemble de labyrinthes inintelligibles dont les citoyens sont incapables de se faire un plan mental. Cela constitue un obstacle majeur pour l'atteinte des objectifs de mobilité durable.

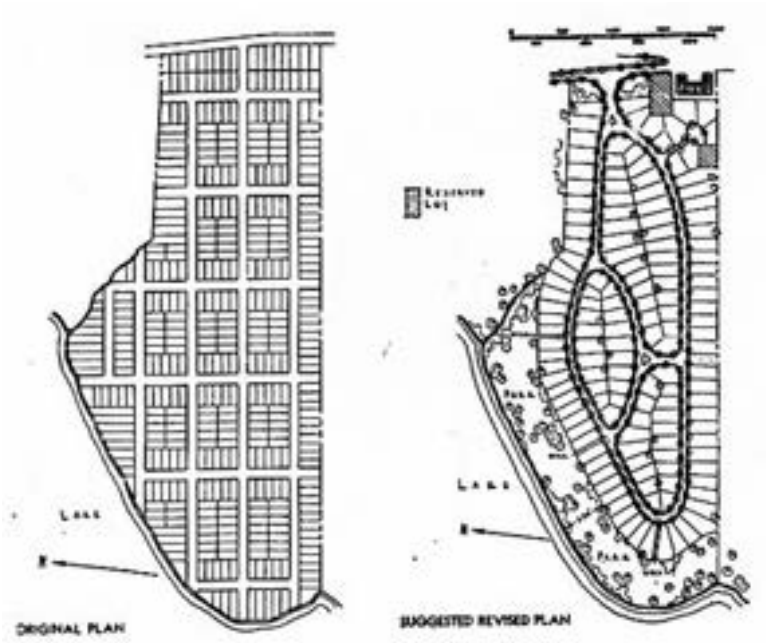
Le problème le plus grave est que les urbanistes ont non seulement appliqué pendant des décennies les modèles erronés qu'on leur avait enseignés dans les nouveaux développements, mais ils ont cherché également à transformer les tissus urbains des quartiers anciens pour les rendre, autant que possible, conformes à ces modèles erronés auxquels plusieurs continuent à adhérer.



Hilberseimer (1955) Projet de transformation de la trame urbaine en damier originelle dans la section nord de Chicago.

Toutes les rues sont transformées en cul de sac et disposées en dents de peigne le long des artères de circulation.

Il va sans dire que la réalisation de ce projet aurait entraîné non seulement la destruction de la forme urbaine mais la perte de toute urbanité.



Exemple de prescription prônant l'abandon du maillage traditionnel — de très loin supérieur pour l'urbanité du milieu résidentiel — et l'adoption d'un nouveau modèle de lotissement dans lequel la forme de la ville est illisible, la trame inintelligible et le tissu urbain non perméable.

Illustration tirée d'un manuel d'urbanisme des années 1950

Deux adversaires redoutables

Dans sa volonté d'orienter l'aménagement de son territoire dans le sens des objectifs énoncés dans son *Plan de mobilité durable*, la Ville de Québec risque de se heurter à deux adversaires redoutables : le ministère des Transports du Québec et, pour ce qui est de l'arrondissement Sainte-Foy Sillery, l'Université Laval. Les politiques de ces deux instances en matière d'aménagement urbain vont directement à l'encontre des orientations du *Plan de mobilité durable*.

Les interventions du ministère des Transports dans le territoire de la ville, en particulier depuis les années soixante, ont été dévastatrices pour la qualité globale de la structure de l'espace public de la ville de Québec.

Ces effets négatifs sont décrits et expliqués dans une étude réalisée au début des années 2000 pour la Chaire en environnement et en paysage de l'Université de Montréal (Larochelle et Gauthier, 2003). La première partie de l'étude portait sur l'évolution des liens entre la ville et le territoire environnant depuis le Régime français. La seconde, sur les principales voies d'accès actuelles à la Capitale, sur leurs relations syntaxiques avec les autres composantes des tissus urbains qu'elles traversent et sur les impacts de leur forme sur la qualité de vie des résidants dans les quartiers adjacents.

Les transformations du système viaire ont causé une destruction importante du patrimoine urbain et territorial, entraînant une perte de lisibilité et d'intelligibilité de la forme urbaine. L'insertion d'autoroutes à l'intérieur de la ville par le MTQ a également entraîné un morcellement excessif des tissus urbains, de sorte que plusieurs secteurs ont été enclavés par la présence de trop nombreuses barrières urbaines.

Le rapport Larochelle Gauthier remettait sérieusement en question les pratiques du ministère des Transports et prônait l'abandon des logiques sectorielles qui sous-tendent ses interventions en milieu urbain parce qu'elles ne permettent pas de prendre en compte les effets de ses interventions sur la qualité globale de la forme urbaine[6].

La réaction du Ministère des Transports à la présentation de ce rapport de recherche a consisté à interdire sa diffusion[7].

Quand aux orientations qui caractérisent les interventions de l'Université Laval dans l'aménagement de son propre territoire et, par conséquent, dans celui de l'arrondissement Sainte-Foy-Sillery, elles sont non seulement radicalement opposées

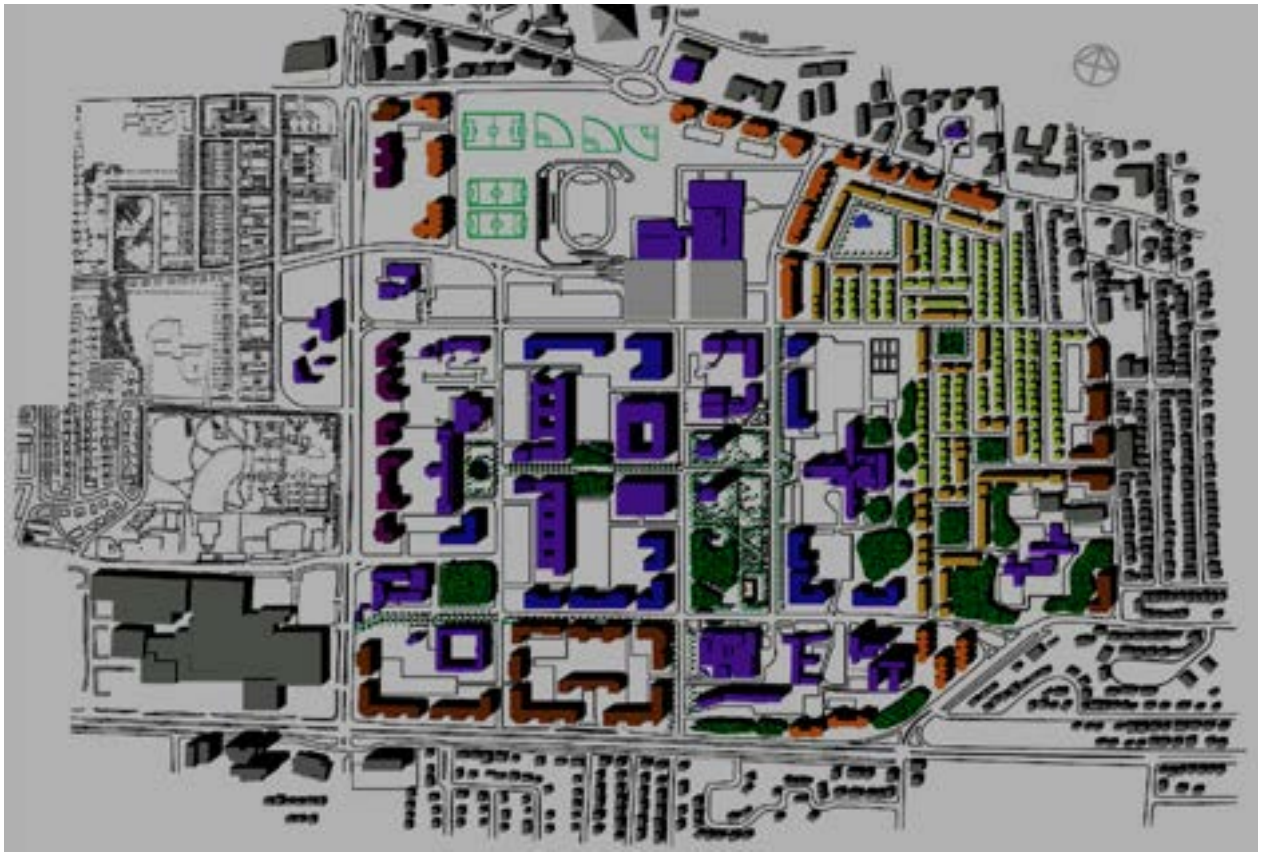
---

[6] La remise en question des pratiques du ministère des Transports du Québec semble faire l'unanimité chez les spécialistes de l'aménagement urbain. Il suffit de penser aux débats suscités par le projet de transformation de la rue Notre-Dame et de réfection de l'échangeur Turcot à Montréal.

Voir aussi : *La planification des grands projets d'infrastructures routières au Québec* (Ludwig Desjardins, dans : Gauthier, M. ; Gariepy, M. et Trépanier, M.-O. 2008).

[7] J'ai pu constater que cette interdiction était toujours en vigueur en 2008 quand le journaliste François Bourque du *Soleil*, qui avait entendu parler de ce travail de recherche, m'a demandé s'il pouvait obtenir une copie du rapport.

aux objectifs visés par le *Plan de mobilité durable* de la ville, elles sont contraires aux principes fondamentaux qui sont enseignés dans les cours de morphologie des milieux bâtis et de design urbain dispensés dans ses programmes. Jusqu'à maintenant, les attitudes et les actions des dirigeants de l'Université ont eu pour effet de faire de la cité universitaire un milieu de vie dépourvu de toute urbanité. Elles ont eu également des impacts extrêmement néfastes sur la qualité globale du milieu environnant et sur la structure de l'espace public collectif de la ville[8].



Projet de requalification et de développement de la cité universitaire : plan-image

---

[8] Voir : *Projet de requalification et de développement de la cité universitaire* (Pierre Larochelle, 1999A). Réalisé dans le cadre du laboratoire de maîtrise en design urbain de l'École d'architecture, ce projet reposait sur un travail d'analyse, avec les outils cognitifs de la morphogenèse des milieux bâtis, de la structure existante de la cité universitaire : analyse des processus de formation et de transformation, évaluation de la qualité de la forme urbaine, identification des malformations dans le tissu urbain de la cité et des impacts négatifs des pratiques d'aménagement de l'Université sur la qualité globale du milieu, évaluation du potentiel de requalification.

Le projet a été élaboré en 1999 sous la direction de Pierre Larochelle dans le cadre du laboratoire de maîtrise en design urbain de l'École d'architecture par Romain Chauvelot, Christian Côté, Hassoun Karam, Mathieu Paradis, Julie Richer, Kenza Benali, Stanley Leinwand, Nidia Perez-Lobato, étudiants gradués, avec la collaboration de André Casault, Denise Piché et Geneviève Vachon, professeurs à École d'architecture, de Gilles Daoust, directeur du Service des immeubles à l'Université, Denis Rochon, adjoint au vice-recteur à l'administration et Jean-Claude Fréchette, urbaniste à la ville de Sainte-Foy.

UN VIRAGE NÉCESSAIRE

L'adoption d'une politique de mobilité durable va exiger un changement important dans la manière d'appréhender l'aménagement de la ville. Cela va demander non seulement un virage affectif dans la façon d'évaluer la qualité du cadre de vie, mais une remise en question de certaines pratiques établies et l'adoption de nouveaux outils cognitifs en matière de design urbain.

Du côté des citoyens, le virage affectif semble pratiquement acquis. Il ne devrait pas être difficile d'obtenir un large consensus sur le principe qui veut que, à l'intérieur du territoire urbanisé, le système viaire doit être aménagé pour répondre aux besoins de l'ensemble des usagers du domaine public, lieu des pratiques collectives de l'espace : les piétons, les cyclistes et les automobilistes.

À cela, devrait correspondre un changement radical d'attitude de la part des diverses instances responsables de la circulation et du transport. Le pouvoir municipal doit exiger d'elles qu'elles appréhendent désormais les rues comme des composantes du tissu urbain, c'est-à-dire dans leurs relations syntaxiques avec le système parcellaire et avec les édifices qui les encadrent.

Si la Ville de Québec veut réellement atteindre les objectifs visés dans son *Plan de mobilité durable*, les énoncés de valeurs et les investissements dans de nouveaux équipements de transport collectif ne suffiront pas. L'application concrète d'un plan de mobilité durable à la ville comme entité physique pose des problèmes qui relèvent de la pratique de l'aménagement urbain. Des problèmes qui ne peuvent être ni correctement posés ni résolus avec une approche affective. Divers projets d'intervention seront nécessaires pour adapter le cadre bâti actuel aux impératifs de la mobilité durable.

UNE LACUNE MAJEURE

Il devrait y avoir un lien étroit entre une analyse morphologique de la structure urbaine existante dans l'agglomération de Québec et l'élaboration d'un plan concret d'aménagement de la ville en fonction de la mobilité durable.

Malheureusement, on ne trouve pratiquement rien dans le document de consultation sur les connaissances essentielles requises pour l'élaboration et pour l'évaluation des projets de transformation qui auraient pour effet de rendre le milieu bâti existant plus conforme aux exigences de la mobilité durable. Le document de consultation témoigne, au contraire, d'une sérieuse incompréhension des structures du milieu bâti existant et des entraves à la mobilité qu'elles contiennent.

Avant de faire des hypothèses sur le tracé des futures lignes de tramway et de proposer des changements majeurs dans la configuration et l'affectation d'artères de circulation importantes, il aurait été nécessaire de procéder d'abord à une évaluation, sur des bases objectives et à la lumière des connaissances récentes, de la qualité de la forme urbaine existante et de son potentiel de requalification.

Il s'agit notamment :

• D'identifier les très nombreuses « barrières urbaines » qui entravent la libre circulation des piétons, des cyclistes et des automobilistes dans le territoire de la ville et de travailler à des moyens de les éliminer ou d'atténuer les effets négatifs de leur présence[9] ;

• D'inventorier les îlots urbains de taille démesurée et d'étudier la possibilité de fracturer les mégaparcelles présentes dans les quartiers centraux pour contribuer à augmenter la perméabilité du tissu urbain[10] ;

• De pallier le manque actuel de liens entre les quartiers, soit en réalisant des percées ou encore en établissant des connexions nouvelles à l'intérieur de la trame urbaine ;

• De procéder à l'élaboration de projets de restructuration des voies publiques qui présentent un fort potentiel de requalification.

Avant de modifier le système viaire de la ville, il est impératif de comprendre le rôle historique des différentes voies dans la configuration du domaine public et leurs relations avec les éléments structurants de l'espace public collectif : les parcs, les places publiques et les monuments.

Pour cela, il faut aussi :

• Classifier les voies publiques en utilisant des catégories qui ne sont pas fondées uniquement sur la circulation automobile, mais sur à leur rôle, leur position relative dans la structure de l'espace public collectif et leur mode d'encadrement ;

• Distinguer les tissus urbains de base — les tissus résidentiels — des tissus spécialisés tels que les parcs industriels ;

• Procéder à la confection de cartes qui permettent de lire les unités morphologiques des tissus urbains ;

• Comprendre les diverses modularités qui caractérisent les structures anthropiques présentes sur le territoire de la ville ;

• Comprendre la hiérarchie qui existe entre les diverses composantes de l'espace public collectif et les liens déterminants du changement de « position relative » des édifices non résidentiels avec leurs changement de vocation ;

---

[9] En Europe, l'abolition des barrières urbaines constitue l'un des axes importants et prioritaires de la recherche sur les méthodes de requalification des milieux urbains. Voir notamment : Spigai, Vittorio (1994) *L'architettura della non-città.*

[10] Je pense en particulier à la cité universitaire où l'on a assisté au cours des dernières décennies à des transformations qui vont non seulement dans le sens contraire du processus normal d'évolution de la forme urbaine, mais dans un sens contraire à l'intérêt public. (Larochelle, *Projet de requalification et de développement de la cité universitaire*. 1999A).

Dans les quartiers centraux, on pourrait s'inspirer de nombreux passages et galeries marchandes aménagés au XIXe siècle dans toutes les grandes villes européennes pour créer de nouveaux liens piétonniers tout en mettant en valeur les espaces jusque là enclavés au centre de mégaîlots urbains.

• Comprendre le processus normal de spécialisation des voies publiques qui accompagne la croissance des agglomérations et connaître les facteurs qui déterminent le rôle et la position relative des artères de circulation et des rues commerciales.

Sur toutes ces questions, on ne voit rien dans le document de consultation qui puisse servir de fondements objectifs à un aménagement urbain propice à la mobilité durable.

Quelques notions de base

Dans le domaine cognitif, la connaissance du vocabulaire est un prérequis à la simple compréhension.

Parmi les concepts de base qui permettent de décrire et d'expliquer une réalité aussi complexe que la structure physique de la ville et sa dynamique transformationnelle, plusieurs sont essentielles à l'étude du système viaire et des phénomènes associés à la mobilité[11].

C'est le cas notamment des notions de « barrière urbaine » et de « périphérie interne ». La méconnaissance de ces notions, combinée à l'acception trop floue ou très réductrice donnée à d'autres concepts, est à l'origine de nombreuses erreurs qui ont été commises dans l'histoire de l'aménagement de Québec. Je pense à des mots qui appartiennent au langage commun comme, par exemple, « pôle »[12] et « boulevard urbain ».



Carte des pôles d'activités au centre-ville de Québec.
La Pointe-à-Carcy y est identifiée comme l'un des pôles majeurs alors qu'il s'agit au contraire, du lieu le plus antipolaire dans la structure de l'espace public collectif.

Illustration tirée du schéma directeur d'aménagement de la ville.

[11] Plusieurs de ces notions ont été définies et expliquées dans le rapport de recherche sur les voies d'accès à la Capitale nationale du Québec (Larochelle et Gauthier, 2003) dont la diffusion a été interdite par le ministère des Transports.

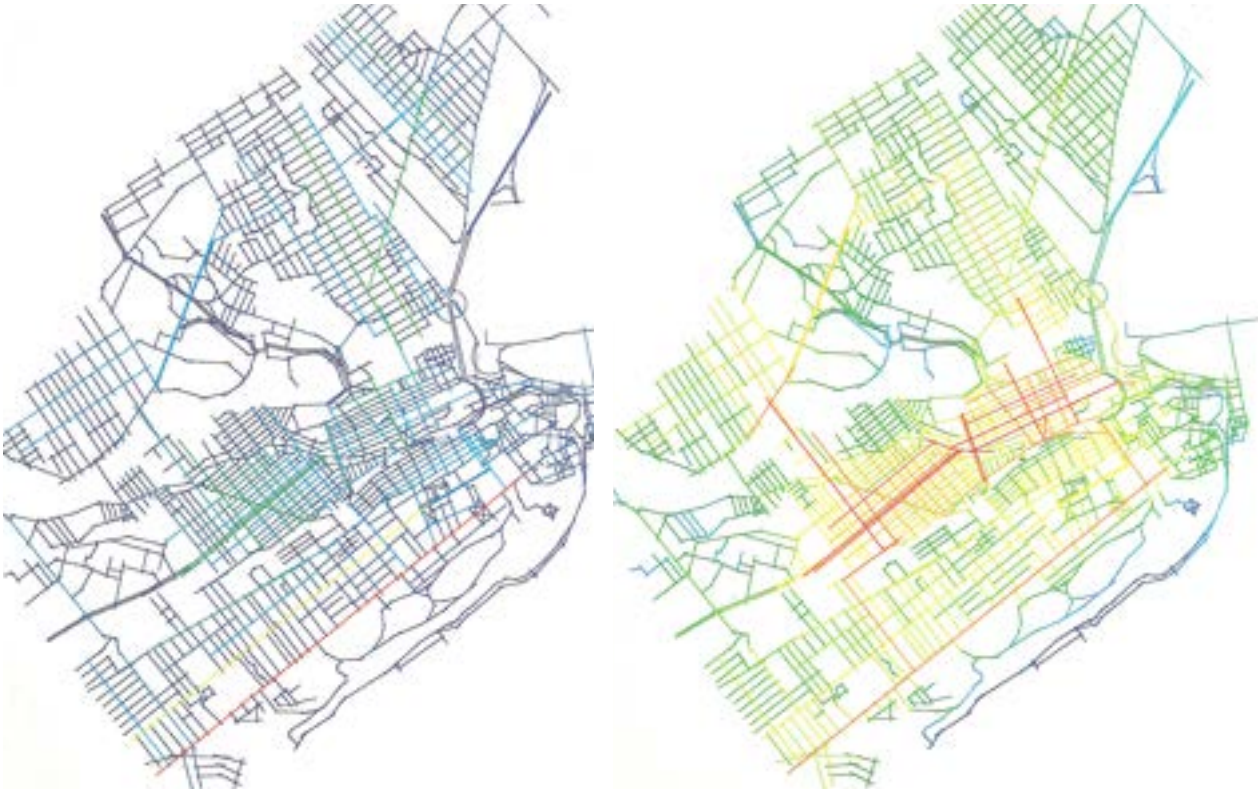
[12] Dans le document de consultation, comme dans ses plans directeurs d'aménagement dans le passé, la Ville réduit manifestement l'application du concept de pôle à la seule structure fonctionnelle de la ville. C'est ce qui explique qu'elle s'obstine à localiser dans le Vieux-Port des équipements et des activités pour lesquels une telle position relative est grandement préjudiciable.

Les recherches dans le domaine de la morphologie urbaine et de l'aménagement urbain ont mené au développement d'outils cognitifs très puissants pour aborder les problèmes relatifs à la mobilité tant des piétons que des véhicules.

Je pense aux méthodes développées au Bartlett Institute of Design de Londres dans le domaine de la syntaxe spatiale. On y a créé des outils informatiques qui permettent de mesurer avec des indices objectifs le niveau de connectivité et d'intégration de chacune des voies qui composent le système viaire. Ces outils cognitifs sont utilisés depuis une vingtaine d'années dans de très nombreux pays pour poser et résoudre divers problèmes d'aménagement urbain.

L'application de ces connaissances à l'étude des relations d'interdépendance entre la position des attracteurs, la configuration de la trame urbaine et les cheminements piétonniers a mené à une remise en question des prémisses de la théorie des attracteurs à laquelle la Ville de Québec continue manifestement d'adhérer.

À ma connaissance, la première application concrète de ces méthodes d'analyse à la forme urbaine de Québec a été réalisée en 2002 par François Dufaux[13] dans le cadre d'une recherche de Pierre Larochelle et Geneviève Vachon commanditée par la Commission de la Capitale nationale du Québec[14].



[13] François Dufaux (2002) *Parcours urbains selon « Space Syntax ».*

[14] Larochelle, Pierre ; Geneviève Vachon (2003) *Éléments pour l'élaboration d'un schéma directeur d'aménagement lumière pour la Capitale nationale du Québec.*

La notion de « barrière urbaine »

Parmi les notions de base dont la connaissance est fondamentale pour aménager la ville en fonction de la mobilité durable, la plus importante est sans doute le concept de « barrière urbaine ». On entend par *barrières urbaines* les zones du territoire urbain affectées par des lignes de discontinuité produites par des éléments naturels — cours d'eau, fortes dénivellations, escarpements, etc. — ou par des œuvres humaines — murs de fortification et autres travaux de défense, canaux, autoroutes ou voies ferrées — dont la traversée à pied s'avère fatigante, difficile ou impossible, dangereuse ou interdite.

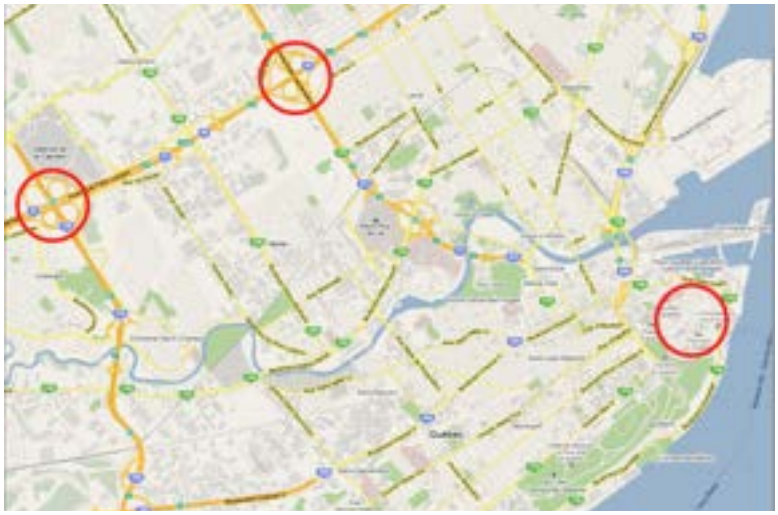
Le territoire de la ville de Québec est truffé de barrières urbaines qui entravent gravement la mobilité des piétons, des cyclistes et des automobilistes.



Les barrières urbaines présentes sur le territoire de la ville de Québec[15]

[15] Illustration tirée de : Larochelle et Gauthier, 2003.

La plupart des barrières urbaines artificielles présentes sur le territoire de Québec ont été créées par le ministère des Transports du Québec depuis les années soixante avec l'introduction à l'intérieur de la ville d'un type de voies qui aurait plutôt dû être strictement réservé aux connexions interurbaines.



À Québec, les autoroutes forment un réseau de barrières urbaines.
Il en résulte un morcellement extrême du territoire de la ville.

Les échangeurs autoroutiers constituent de véritables kystes dans le tissu urbain. Chacun occupe une superficie du territoire égale à celle du Vieux-Québec *intra muros*.

Ce genre d'erreurs est très difficilement réversible et leurs réparations sont toujours extrèmement couteuses. Le document de consultation renferme une carte qui fait état de la possibilité de convertir certains tronçons du réseau autoroutier en boulevards urbains. Personnellement, je crois nécessaire que la Ville définisse d'abord l'acception qu'elle donne à la notion de « boulevard urbain » et les mécanismes de contrôle qu'elle entend adopter pour l'encadrement de ces éventuels projets de transformation, à commencer par les règles concernant le gabarit-enveloppe de ces boulevards.



En orangé, les segments autoroutiers qui pourraient être convertis en boulevards urbains

À Québec, la majorité des voies auxquelles on donne le titre de « boulevard » ne possèdent pas les attributs essentiels d'un véritable boulevard urbain. Les boulevards Laurier et Hochelaga, par exemple, ne constituent pas de véritables boulevards urbains ; surtout pas le boulevard Charest, dont la percée a été conçue et réalisée comme un pur projet de voirie, sans aucune considération pour ses relations avec le bâti adjacent et pour la cicatrisation du tissu urbain traumatisé. Le segment du boulevard René-Lévesque Est située entre les rues de Claire-Fontaine et Honoré–Mercier ne présente pas non plus les qualités essentielles d'un véritable boulevard urbain, bien qu'il ait été restructuré à grands frais il y a quelques années. Le boulevard de la Rive Sud à Lévis, sur lequel on propose de faire circuler le futur tramway, n'a rien non plus d'un véritable boulevard urbain.

Selon moi, un véritable boulevard urbain :

- Possède impérativement des « bandes de pertinence » qui lui appartiennent en propre, c'est-à-dire qu'il est bordé par des rangées parcelles édifiées qui forment avec lui des « unités morphologiques » normales et complètes de tissu urbain ;
- La hauteur des édifices et le grain du tissu qui l'encadrent sont déterminés en fonction de la largeur totale de l'emprise et des marges de recul ;
- Il est généralement bordé par des arbres d'alignement ;
- Il est pourvu de larges trottoirs ;
- Il comporte des intersections suffisamment rapprochées et de niveau avec les voies qui lui sont perpendiculaires ;
- Il est possible pour un piéton de le traverser de manière sécuritaire à n'importe quelle intersection (sans qu'il soit nécessaire de passer par une passerelle aérienne ou un passage souterrain).

Le concept de boulevard urbain réfère à un élément de la structure urbaine qui dépasse la seule emprise de la voie publique. Un boulevard est un type particulier d'unité morphologique qui s'étend d'une ligne de fractionnement parcellaire située au centre d'un îlot à une autre et qui comprend les parcelles et les édifices qui ont leur adresse civique sur le boulevard.

Par conséquent, l'aménagement d'un boulevard n'est pas réductible à l'organisation en plan des diverses voies sur la chaussée d'une grande artère de circulation. Après les résultats désastreux du percement du boulevard Charest et l'expérience plus récente de la restructuration du boulevard René-Lévesque, où le tissu urbain n'est toujours pas cicatrisé parce que le processus de cicatrisation n'avait pas été considéré et planifié au moment de l'élaboration des projets, il serait temps que la Ville apprenne de ses erreurs.

On ne confie pas la conception d'un boulevard urbain à des analphabètes en matière de « lecture » du milieu bâti et son illustration à des sans–dessins.

Des cas exemplaires



Type de boulevard avec arbres d'alignement
Ville de Paris, règlement de 1902



Type de rue à alignement droit
Ville de Paris, règlement de 1902

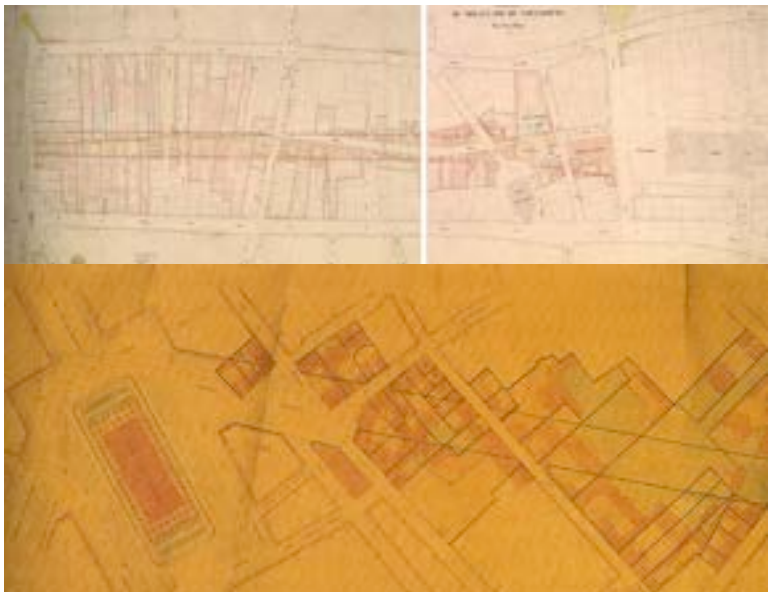


Nouveau type de boulevard à redans
Eugène Hénard (1903)
Projet de boulevard a redans pour l'ouest parisien

Illustrations de divers types de voies urbaines tirées des règlements historiques de la Ville de Paris

Les boulevards haussmanniens

La qualité exceptionnelle des boulevards parisiens vient du fait qu'ils n'ont pas été conçus avec la logique sectorielle d'un ministère des Transports. Les règlements de la Ville de Paris contenaient des illustrations des divers types de voies avec leur encadrement bâti et des règles précises concernant le gabarit-enveloppe le long des rues. Les expropriations pour la percée des boulevards haussmanniens n'étaient pas non plus limitées à l'emprise de la voie publique, mais prévoyaient le dégagement de bandes de pertinence suffisamment profondes pour permettre l'édification d'immeubles à leur échelle.



Paris : Plan d'expropriation pour la percée du boulevard de Strasbourg, 1852.

Paris : Plan d'expropriation pour la percée du boulevard de Malesherbes, 1854.

La rue Sherbrooke à Montréal



La rue Sherbrooke Est à Montréal dans le tissu urbain.

Les relations syntaxiques entre la rue Sherbrooke à Montréal et les autres composantes du tissu urbain environnant sont idéales pour une voie publique qui joue un rôle d'axe unificateur dans la structure de l'agglomération. Comme c'est normalement le cas pour toute « voie-mère » du tissu environnant, les « bandes de pertinence » de la rue Sherbrooke sont dominantes et les voies d'implantation sont perpendiculaires à l'axe de la rue Sherbrooke. Le grain du tissu dans les têtes d'îlots qui longent la rue Sherbrooke est aussi nettement plus gros que celui qu'on trouve en bordure des voies d'implantation et de raccordement dans le tissu résidentiel. Par conséquent, il est possible d'y construire des édifices qui sont à l'échelle d'un boulevard urbain, d'autant plus qu'au moins une grande parcelle sur deux peut y recevoir un édifice qui ne comporte qu'un mur mitoyen et trois faces éclairées.

Le plan de mobilité durable de la ville devrait comporter plusieurs projets de transformations de segments d'autoroutes et autres artères majeures de circulation en véritables boulevards urbains. J'ai moi-même initié l'élaboration de tels projets dans le cadre de mon enseignement et de mes travaux de recherche.

Projet de transformation du segment sud de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain et de cicatrisation du tissu urbain en bordure de la rue Dorchester[16]



Laboratoire de maîtrise en design urbain (1997) Projet de réhabilitation d'un secteur urbain.

Plan d'ensemble.

Les auteurs du projet recommandaient à la Ville d'imposer un gabarit-enveloppe correspondant à des édifices de 6 ou 7 niveaux face au parc Victoria en bordure du boulevard, comme dans l'illustration ci dessous.



Aménagement proposé pour la rue Picardie en bordure sud du parc Saint-Denis à Sainte-Foy avec des immeubles résidentiels à 6 niveaux (R+5)[17]

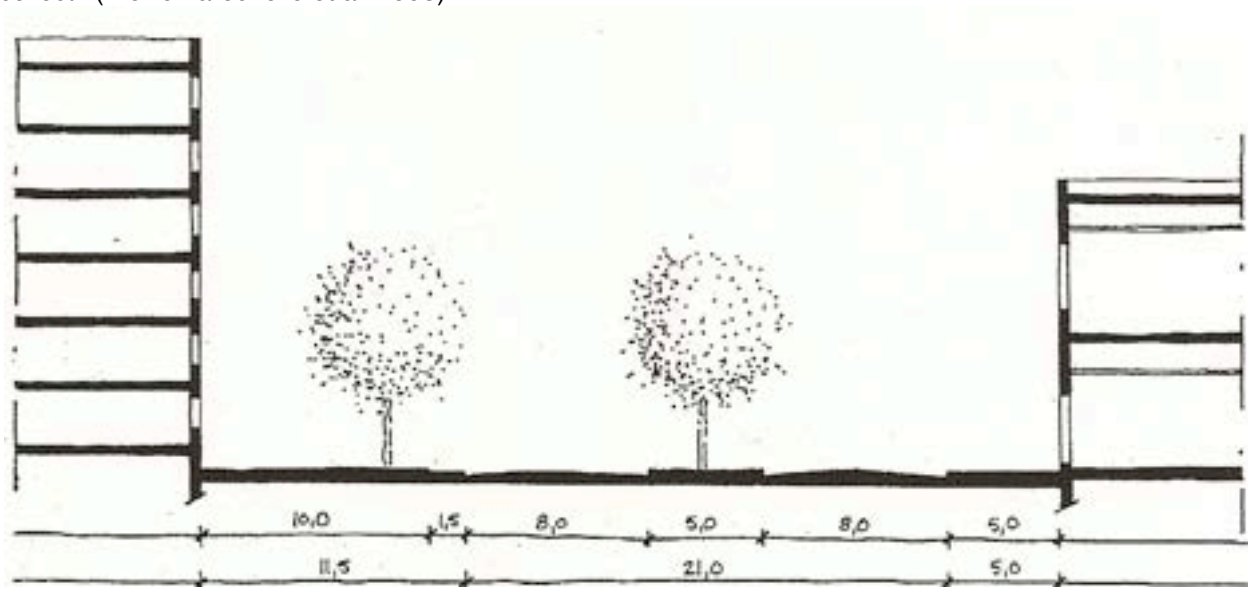
[16] Ce projet a été réalisé par J. Beaudet, S. Bergeron, I. Boucher, S. Caron, D. Collin, M. Ouellet et M. Trépanier, sous la direction de P. Larochelle. Plusieurs fonctionnaires de la Ville et professeurs de l'École d'architecture ont également collaboré à son élaboration.

[17] Illustration tirée de : Larochelle, Pierre *et al.* (1999) *Plan intégré de requalification et de développement du secteur Saint-Denis à Sainte-Foy.* Université Laval, École d'architecture.

Projet de restructuration du boulevard Hochelaga à Sainte-Foy[18]



Projet de requalification du boulevard Hochelaga comme voie urbaine et composante du domaine public collectif (Pierre Larochelle *et al.* 1998)



Côté nord du boulevard : nouvel ensemble résidentiel dense (R+5 niveaux) sur le site de l'ensemble appartenant aux Forces canadiennes. Côté sud : nouvel édifice proposé en bordure du trottoir sur la parcelle appartenant au centre commercial Laurier. Le bâtiment serait ouvert au rez-de-chaussée pour contribuer à la qualité de l'espace public.

[18] Illustration tirée de : Larochelle, Pierre *et al.* (1999) *Plan intégré de requalification et de développement du secteur Saint-Denis à Sainte-Foy.* Université Laval, École d'architecture. Ce plan a été réalisé sous la direction de P. Larochelle après une session intensive d'aménagement participatif tenue à Sainte-Foy en juin 1999. Ont participé à son élaboration : Carole Després, Denise Piché, Claude Dubé, Geneviève Vachon et Jan Zwiejski, professeurs à l'école d'architecture.

DES APPLICATIONS DÉCONNECTÉES DU RÉEL

En raison des lacunes décrites plus haut, les fondements objectifs des hypothèses majeures d'intervention sur la forme urbaine soumis à la discussion dans le document de consultation sont absents. Les hypothèses proposées pour le parcours du tramway et pour la transformation du boulevard René-Lévesque ne reposent sur aucune analyse du milieu réel. Elles ne semblent même pas tenir compte du climat. Le pire, c'est qu'elles semblent faire fi des règles élémentaires de syntaxe des milieux bâtis et des critères objectifs et opératoires sur lesquels ce genre de décisions devrait s'appuyer.

On sait, par exemple, que la position relative normale et souhaitable des artères de circulation expresse dans la ville est aux confins des tissus résidentiels où elles jouent le rôle d'axes diviseurs. De plus, leur efficience est plus grande et leur nuisance est moindre quand elles sont adjacentes à une autre barrière urbaine, naturelle ou artificielle.

Dans le cas d'une ligne de tramway, le simple sens commun indique que le tracé devrait idéalement coïncider, au contraire, avec les axes unificateurs qui passent par le centre des quartiers urbains résidentiels, de manière à ce qu'un maximum de résidants de ces quartiers soient situés à distance de marche d'un arrêt et ce, de part et d'autre de la ligne de tramway.

Pour qu'une consultation publique sur le choix d'un tracé soit plus utile qu'un simple sondage d'opinions, il aurait fallu expliciter dans le document de consultation :

- L'ensemble des facteurs, des règles et des critères à considérer ;
- La liste des options qui sont compatibles avec la morphologie urbaine particulière de Québec : structures géomorphologiques et anthropiques ;
- Une évaluation, à la lumière de critères objectifs, des avantages et des inconvénients de chacune.

Le choix de l'axe Charest pour le tramway

Les explications données à la page 75 du document de consultation pour justifier le choix de l'axe Charest pour l'implantation d'une ligne de tramway sont absolument simplistes et inacceptables. La mutabilité d'un secteur urbain est une variable que l'on a raison de prendre en considération, mais ce n'est certainement pas le seul facteur et surtout pas le facteur le plus important pour déterminer le parcours d'un tel équipement de transport collectif.

Dans le passé, on s'est servi de l'implantation de lignes de tramway pour promouvoir le développement de nouveaux quartiers : Maisonneuve à Montréal, Limoilou à Québec. Il s'agissait de promettre aux investisseurs et aux futurs résidants de ces quartiers un lien commode avec le centre de la ville. Dans ces cas, l'objectif n'était pas de provoquer une densification ou mutation d'un tissu urbain déjà édifié, mais de contribuer à la première édification de terrains mis en vente par de grands promoteurs en périphérie de la ville.

Aujourd'hui, le tramway pourrait certainement contribuer à la densification des quartiers déjà édifiés plutôt qu'à l'étalement urbain. Le choix d'un tracé ne peut cependant pas être déterminé en fonction de ce seul objectif. J'espère que la Ville veut réaliser le projet de tramway aussi pour améliorer la qualité de vie quotidienne de ses citoyens, pas uniquement pour stimuler le développement économique en donnant une plus-value importante à des terrains susceptibles de faire l'objet d'un redéveloppement.

Dans le document de consultation, à la page 75, on peut lire : ***Un système de transport lourd dans ce corridor*** (l'axe de la haute-ville de la limite ouest de la colline parlementaire au campus universitaire) ***aurait peu de retombées notables, soit sur une distance de 4,5 km***. En termes de retombées sous la forme d'investissements dans le domaine de la construction, c'est sans doute vrai, mais les auteurs semblent être inconscients ou indifférents au fait que de part et d'autre de l'axe de la haute ville, entre la colline parlementaire et le campus universitaire, ce n'est pas la traversée du désert, mais de quartiers habités, alors que dans l'autre option :

Un tramway dans le corridor de l'axe Charest, à l'ouest de l'avenue de Verdun, ne desservirait aucun quartier d'habitation, soit sur une distance de ± 5 km.

Le fait que cet aspect de la réalité est occulté en dit long sur l'importance relative que les auteurs du document de consultation accordent, d'une part, aux objectifs de développement économique et, d'autre part, à la qualité de vie des citoyens. Il semble que le groupe de travail sur la mobilité durable voit le tramway uniquement comme une connexion entre divers pôles d'activités, centres administratifs ou commerciaux, équipements sportifs ou récréatifs, comme si les citoyens se déplaçaient de l'un à l'autre plutôt qu'entre leur lieu de domicile et ces pôles d'activité.

Tout se passe comme si le groupe de travail considérait que la desserte des pôles d'activités et des friches urbaines était primordiale et celle des secteurs résidentiels négligeable.

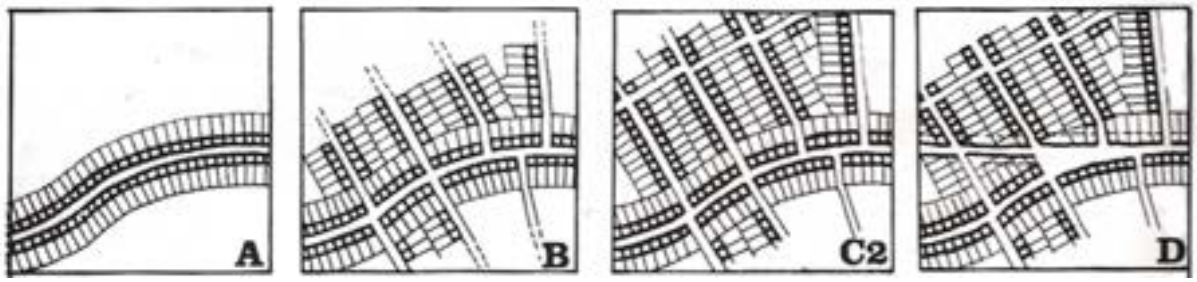
Curieusement, à chaque fois qu'il a été question d'implanter un système de transport lourd à Québec dans le passé, on dirait qu'on a systématiquement cherché à localiser les arrêts en priorité dans des lieux — comme la Pointe-aux-Lièvres et le Colisée — situés hors d'une distance de marche convenable pour les citoyens des quartiers résidentiels les plus proches. Encore cette fois, dans le trajet proposé, plusieurs segments du parcours sont pratiquement coupés des tissus résidentiels par des barrières urbaines inamovibles.

La vraie nature du boulevard Charest

J'ai déjà affirmé que le boulevard Charest n'est pas un boulevard urbain[19]. Entre la gare du Palais et la rue Nerée-Tremblay, on peut facilement distinguer quatre segments de cette artère qui appartiennent à trois catégories de voies différentes.

[19] Voir (si le ministère des Transports du Québec le permet) une analyse morphologique de cette artère réalisée en 2003 dans : Larochelle, Pierre ; Gauthier, Pierre (2003) *Les voies d'accès à la capitale nationale du Québec et la qualité de la forme urbaine.*

Les deux premiers segments, dans les quartiers Saint-Roch et Saint-Sauveur, appartiennent à la catégorie que l'on appelle, dans le vocabulaire de la morphogenèse urbaine, les voies « de restructuration »[20].



Modèle théorique du processus de formation d'un tissu urbain non planifié. A : voie-mère du tissu B : ouverture de voies d'implantation C : création de voies de raccordement D : percement d'une voie de restructuration

S'ils ne présentent pas toutes les caractéristiques normales de ce type de voie, c'est que leur création à été abordée strictement sous l'angle d'un projet de voirie, sans aucune préoccupation pour les impacts d'un telle intervention sur le tissu urbain environnant et sur la qualité globale du milieu.



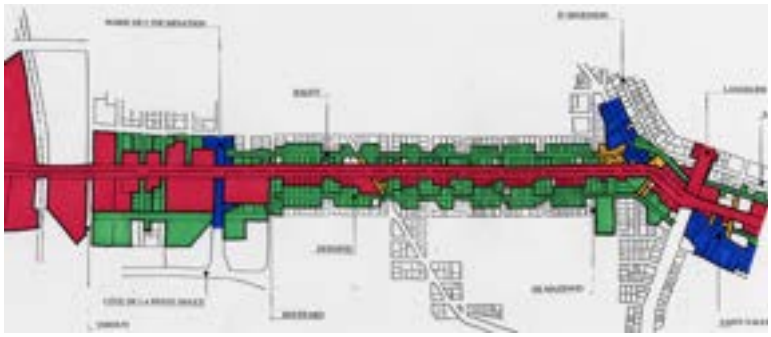
Larochelle et Gauthier, 2003
La structure du tissu urbain en bordure du boulevard Charest dans le quartier Saint-Roch

La façon dont la création de cet artère est-ouest a été planifiée et le choix de sa position relative demeure l'une des plus graves erreurs commises dans l'histoire de

---

[20] Voie de restructuration : Type de voie qui résulte du percement d'un axe à travers un tissu bâti préexistant lorsqu'on estime qu'une liaison directe est nécessaire entre des pôles préexistants ou nouveaux dans l'agglomération.
Comme une voie-mère, le parcours de restructuration a tendance à emprunter le trajet le plus direct, si possible rectiligne, pour relier les deux pôles. Dans une aire non encore édifiée, deux bandes de pertinence ont tendance à se former dans ses marges comme dans celles d'une voie d'implantation. Il contribue à augmenter la perméabilité du tissu dans lequel il coupe.
Du fait qu'il est taillé sur du tissu déjà édifié, il présente des caractéristiques distinctives : notamment, un degré de polarité accentué et une relative indifférence au dimensionnement optimal des lots.
Du fait qu'il est postérieur au tissu que l'entoure, le parcours de restructuration a tendance à être édifié avec des types bâtis différents, plus récents. En général, il s'agit d'édifices spécialisés plutôt que de base, à moins qu'il ne s'agisse d'habitations de luxe.

l'aménagement de la ville de Québec. La position idéale pour la création d'une voie de circulation expresse aurait été le long de l'une des deux barrières urbaines situées aux confins des tissus urbains existants : la falaise au sud ou la rivière saint-Charles au nord[21].



La structure du tissu urbain en bordure du boulevard Charest dans le quartier Saint-Sauveur

Dans le quartier Saint-Sauveur, on ne pouvait pas choisir une plus mauvaise position relative, au centre d'un quartier résidentiel homogène, pour un insérer un axe diviseur comme le boulevard Charest. Le tissu urbain ne s'est jamais cicatrisé et ne se cicatrisera pas avant des générations et non sans entraîner des démolitions massives et extrêment coûteuses. Pour desservir ce quartier avec une ligne de tramway, par contre, le tracé du boulevard Charest serait idéal tandis qu'un tracé qui longerait soit la Saint-Charles ou la falaise constituerait une erreur d'aménagement inacceptable.

La nature du boulevard Charest, dans le segment situé entre l'avenue de Verdun et l'avenue Saint-Sacrement est radicalement différente. À la limite ouest du tissu résidentiel, les têtes d'îlots ont subi une mutation pour former un bout de « strip » commercial. L'artère traverse ensuite un tissu spécialisé à gros grain, le parc industriel Saint-Malo, particulièrement imperméable notamment parce qu'il était desservi à l'origine par des voies ferrées disposées en dents de peigne et en diagonale.



La structure du tissu urbain en bordure du boulevard Charest à l'ouest de l'avenue de Verdun

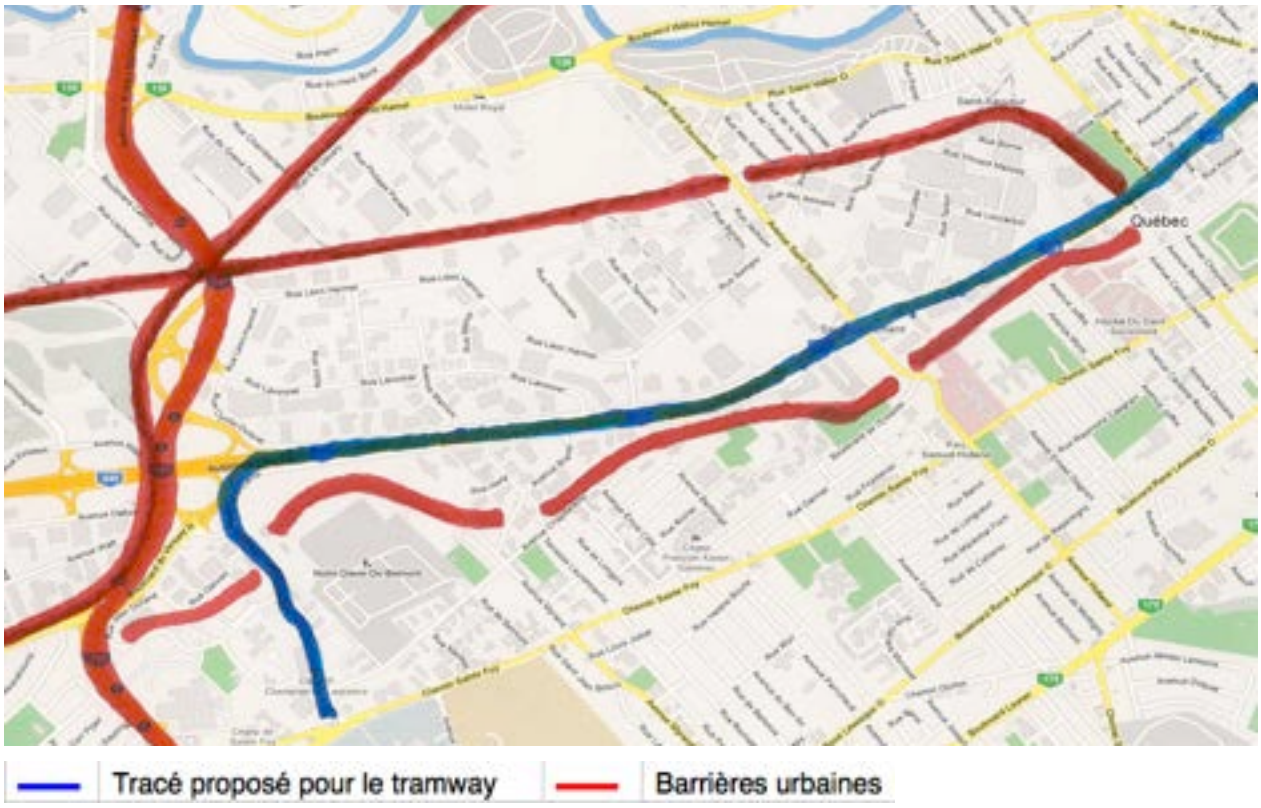
À l'ouest de l'avenue Saint-Sacrement, la transformation éventuelle de l'autoroute en boulevard urbain n'est pas réductible à un problème de voirie. Elle exigerait la restructuration complète du tissu urbain entre la falaise et les rues Semple et Lavoisier.

---

[21] Dans le plan directeur de Québec élaboré en 1954, l'urbaniste Édouard Fiset avait raison de recommander la création d'un boulevard urbain en bordure de la rivière Saint-Charles.

Bref, entre l'avenue de Verdun à l'est et l'échangeur des autoroutes Charest et Robert-Bourassa à l'ouest, l'artère de circulation Charest traverse un secteur urbain non résidentiel confiné entre deux barrières urbaines : la falaise au sud et une voie ferrée au nord. Le tissu urbain y est imperméable, le système viaire impraticable pour des piétons. De plus, la bande de tissu comprise entre l'autoroute et la falaise est extrêmement mince.

Compte tenu de ces caractéristiques physiques bien réelles de la forme urbaine existante, **le parcours Charest, entre l'avenue de Verdun et la rue Nerée-Tremblay, constitue le plus mauvais choix possible de tracé pour l'implantation d'une ligne de tramway.**



Le choix du groupe de travail repose sur une hypothèse bien peu crédible : le redéveloppement à moyen terme de tout ce secteur urbain. À mon avis, un tel redéveloppement est certainement souhaitable à long terme, compte tenu du fait que la « position relative » actuelle de ce secteur urbain à l'intérieur de l'agglomération est devenue centrale alors qu'elle était périphérique au moment de sa « première édification » comme parc industriel.

Il est important de comprendre toutefois qu'un tel type de transformation, qui est tout à fait normal dans le processus de croissance d'une ville, n'est pas assimilable à un processus de densification comme celui que la croissance urbaine induit dans les quartiers résidentiels centraux.

Le processus de densification est un processus de transformation progressive. Il résulte de multiples interventions ponctuelles, le plus souvent dans le domaine privé : agrandissement des édifices situés sur des parcelles de coin à même leur aire de pertinence, surhaussements et fusions de maisons unifamiliales pour les transformer en immeubles à plusieurs logements, substitutions des types portants plus anciens par des variantes des types portants actuels.

L'hypothèse sur laquelle le groupe de travail s'appuie suppose plutôt une véritable mutation d'un secteur urbain, ce qui requiert un réaménagement majeur par les pouvoirs publics des infrastructures urbaines, une opération qui s'apparente pratiquement à l'urbanisme de la « *tabula rasa* ». Si l'implantation d'une ligne de tramway dans un quartier résidentiel peut induire un processus de densification du tissu urbain, elle ne peut certainement pas entraîner une mutation de la structure fonctionnelle d'un secteur même si la ville change radicalement en même temps son schéma directeur et son plan d'utilisation des sols.

Pour l'instant, la description que le groupe de travail fait de l'intersection boulevard Charest / avenue Saint-Sacrement comme « un pôle multifonctionnel avec une forte composante résidentielle » est un pur fantasme. Avant qu'une telle vision ne se réalise, et pour qu'elle se réalise, il faudra que la Ville commence par l'élaboration d'un plan intégré[22] de redéveloppement de tout le secteur. Il s'agirait de définir et de projeter l'image du quartier tel qu'on voudrait le voir devenir dans vingt cinq ans ou trente ans. La confection d'un tel plan doit être précédée d'une analyse approfondie du milieu bâti existant et d'une évaluation sérieuse de son potentiel de transformation. Sa réalisation demanderait des négociations avec l'ensemble des intervenants intéressés au réaménagement du secteur et des investissements publics considérables.

Les aménagistes qui élaboreront le plan directeur intégré de ce nouveau quartier jugeront peut-être qu'il serait opportun d'y inclure une ligne de tramway, mais de toute façon, le tracé du boulevard Charest demeurerait un mauvais choix en raison de sa position relative en regard des barrières urbaines.

En ce qui concerne l'implantation d'une première ligne de tramway sur le territoire de la ville, le sens commun dicte qu'elle devrait remplacer les Métrobus 800 et 801 en empruntant leur parcours qui correspond selon toute évidence aux besoins prioritaires de la population. Quand à l'idée de localiser une tête de ligne à proximité du Grand Théâtre, j'estime qu'elle est irrationnelle. Un segment de rue qui n'a aucune autre fonction que de desservir quelques parcelles situées dans ses marges peut se terminer en cul-de-sac, non sans quelques inconvénients, mais de suggérer qu'une ligne de tramway ou une autoroute se termine en cul de sac au centre d'une agglomération me semble absurde et déraisonnable.

---

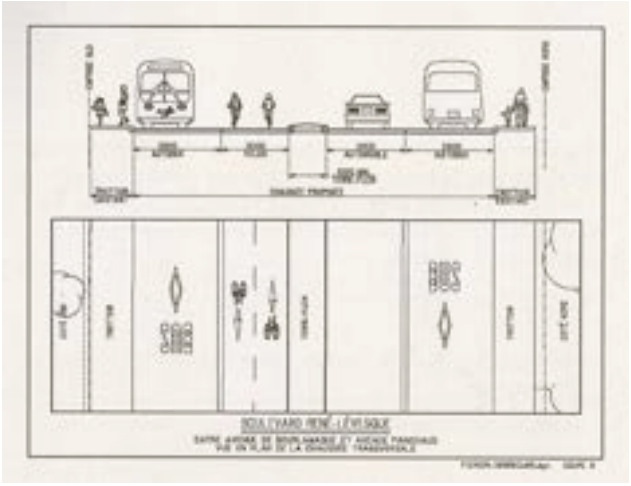
[22] Un plan intégré est un document d'intentions qui projette l'image d'une transformation des lieux qui serait réalisée dans le sens des consensus atteints par les divers acteurs intéressés à l'aménagement d'un secteur urbain. Il s'agit d'un instrument de gestion qui est élaboré dans l'optique d'une requalification des tissus urbains et qui est fondé sur une convergence entre les intérêts publics et les intérêts privés. Le plan intégré constitue un cadre de référence pour les accords éventuels qui engagent les pouvoirs publics et les intervenants privés susceptibles de participer à sa réalisation.

La restructuration du boulevard René-Lévesque

Le groupe de travail soumet à la consultation deux hypothèses de transformation du boulevard René-Lévesque. Il écrit (à la page 99) que « *Chacune des solutions comporte des avantages et des inconvénients qui sont présentés en toute transparence*. » Cette affirmation est totalement fausse.

Ces hypothèses ne sont manifestement appuyées sur aucun fondement objectif. Encore une fois, on ne voit aucune étude de la structure urbaine existante, aucune identification des contraintes particulières dues à l'orographie et à la configuration des systèmes viaires et parcellaires existants. Aucune des deux hypothèses n'a été évaluée en termes de rendement et de contribution à la qualité globale du milieu. On n'a plutôt le sentiment que le groupe de travail cherche à s'appuyer sur les résultats des sondages d'opinions.

On n'envisage pas de telles transformations sans avoir auparavant analysé la syntaxe spatiale dans le milieu d'intervention, notamment sans mesurer les conséquences du fait qu'il existe des changements d'orientations dans le tissu urbain à l'intérieur du quartier Montcalm, sans comprendre les effets des mauvaises connexions historiques entre la grille de rues du faubourg Saint-Jean-Baptiste et celle du faubourg Saint-Louis.



Je connais assez bien la structure urbaine de la haute ville pour savoir que le maintien d'une seule voie de circulation automobile en direction ouest et le retrait de la circulation automobile en direction est sur le boulevard René-Lévesque entre les avenues Turnbull et Myrand comporte beaucoup plus d'inconvénients qu'elle ne procure d'avantages[23]. Une telle proposition n'est pas sans poser de nombreux problèmes auxquels il serait nécessaire de fournir des réponses. Par exemple, il faudrait commencer par identifier quelle autre voie pourrait jouer le rôle de pendant pour accommoder la circulation en direction est.

[23] Comme c'est le cas pour le boulevard Charest, les divers segments du boulevard René-Lévesque n'ont pas la même histoire et ne présentent pas les mêmes caractères morphologiques. Certains segments posent des problèmes d'aménagement particuliers qui demandent des solutions locales spécifiques. Jusqu'à maintenant, il semble que l'on cherche à régler les problèmes particuliers d'un segment en transformant toute la trame urbaine de la haute ville avant même de prendre soin de l'analyser.

Le fait de soumettre une telle hypothèse, que j'estime à première vue irrationnelle et farfelue, à la consultation sans fournir au public les informations qui permettraient d'en mesurer les tenants et aboutissants est irresponsable. Cela ne peut que contribuer à maintenir le débat dans le domaine affectif, c'est-à-dire à alimenter les discours idéologiques fondés sur une rivalité dichotomique entre cyclistes et automobilistes.

Personnellement, je souscris à la doctrine de la relativité des valeurs[24]. En matière d'aménagement urbain, le seul fondement objectif qui permette d'arbitrer de tels conflits entre divers groupes d'usagers d'un même bien commun est encore la théorie utilitariste qui veut qu'entre plusieurs options, on choisisse celle qui procure les plus grands avantages au plus grand nombre d'individus pendant le plus longtemps.

On peut chercher à « *offrir aux cyclistes des voies sécuritaires* » et à « *accroître l'achalandage du transport collectif* » sans s'efforcer de rendre inefficientes pour les automobilistes les artères qui répondent le mieux à leurs besoins. Il ne s'agit pas, pour l'amour des piétons et des cyclistes qui sont des êtres humains et pour la haine des automobiles qui sont de pures machines, de chercher à nuire aux automobilistes.

UNE RECOMMANDATION INACCEPTABLE ET DÉPLACÉE

Dans la liste des recommandations du groupe de travail sur la mobilité durable, page 123, on peut lire : « *Faire appel aux architectes et designers afin qu'ils innovent dans la conception de nouveaux types de résidence, et inviter les institutions financières à faire la promotion de ce type de résidence*. »

Non seulement cette recommandation témoigne d'une profonde ignorance de la nature des types architecturaux résidentiels et de leur morphogenèse, elle manifeste une conception erronée du rôle des aménagistes.

Les types architecturaux, surtout les types de résidence, sont des produits de la culture matérielle. Ils représentent la synthèse de l'expérience collective dans la manière d'habiter d'une société. Un type nouveau dérive toujours d'un long processus de transformation d'un type antérieur pour l'adapter à l'évolution des valeurs, des styles de vie et des pratiques constructives en vigueur dans une aire culturelle. Sa mise au point exige une importante succession d'essais et d'erreurs. Jamais dans l'histoire de l'humanité un architecte n'a créé un nouveau type résidentiel.

Le culte de l'innovation en architecture est un relent de la vieille idéologie du Mouvement moderne. On se demande ce que cela vient faire dans un plan de mobilité durable. C'est précisément la survalorisation hystérique de la nouveauté qui est responsable de la perte des caractères des milieux résidentiels qui conféraient aux résidants des quartiers urbains anciens la qualité de vie urbaine qu'on essaie aujourd'hui de retrouver[25].

---

[24] Bertrand Russel (1971) *Science et religion*. Paris : Gallimard.

[25] Les préceptes mis de l'avant dans des courants comme le « Nouvel urbanisme » sont largement fondés sur les résultats de l'analyse de milieux urbains anciens considérés comme particulièrement réussis et agréables à vivre.

L'habitation n'est pas un produit de consommation. Il ne s'agit donc pas de séduire les acheteurs avec des produits originaux et différents mais de leur offrir des milieux résidentiels pourvus d'urbanité[26] et des logements qui sont conformes à leurs pratiques et à leurs habitus culturels de manière à leur procurer une bonne qualité de vie. Ce n'est surtout pas en invitant les architectes, déjà suffisamment aliénés à la culture héritée et trop portés à se prendre pour des démiurges, à jouer les apprentis sorciers pour inventer de nouveaux types de logements que la ville va offrir une alternative intéressante à l'étalement urbain.

Il s'agit plutôt d'identifier les critères objectifs de qualité des milieux résidentiels et des logements et de promouvoir leur application pour la conception et l'évaluation des nouveaux projets de développements résidentiels. Il faut s'appuyer pour cela sur l'état des connaissances et de la recherche en matière de satisfaction résidentielle[27].

Un nouveau besoin incontournable

Pour inciter les gens à choisir la ville plutôt que la banlieue, il faut d'abord exiger que les nouveaux logements urbains soient pourvus de jardins privatifs, de patios ou de terrasses d'une dimension convenable pour le style de vie actuel.

Le seul changement véritablement important qui s'est produit dans l'organisation spatiale des types résidentiels au Québec au cours du dernier siècle concerne les prolongements extérieurs du logement. Il a consisté dans le remplacement de la galerie côté cour et du balcon côté rue par une terrasse suffisamment grande pour constituer une véritable pièce additionnelle permettant de vivre et de manger à l'extérieur durant la belle saison[28].

On ne pourra faire compétition aux pavillons de banlieue et freiner l'étalement urbain que si l'on s'assure d'offrir dans les nouveaux développements urbains des types de logements qui répondent de manière satisfaisante à ce besoin.

Dans le marché immobilier de la région de Québec, on observe une tendance des constructeurs d'habitations à offrir des appartements pourvus de prolongements extérieurs de plus en plus grands. Malheureusement, dans la plupart des cas, il s'agit d'espaces sans qualités en raison de leur mauvaise configuration en plan et en coupe.

---

[26] J'entends par urbanité l'ensemble des qualités de la forme urbaine qui contribuent à la qualité de la vie urbaine. L'urbanité comprend notamment la possibilité de se déplacer à pied, l'intelligibilité de la structure de l'espace public collectif et la facilité de percevoir les espaces et les monuments qui donnent un sens aux lieux.

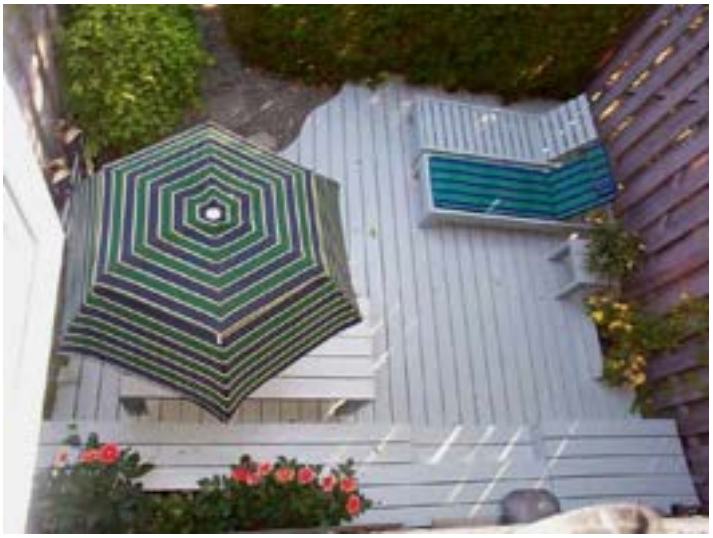
[27] Un colloque international a été tenu à l'Université Laval il y a quelques années sur ces questions. Voir : Després, Carole (1997) *Housing surveys : advances in theory and methods*.

[28] Traditionnellement, la galerie mesurait moins de 1,20 m de profondeur et ne servait pratiquement que de corridor pour relier le logement au hangar ou à l'escalier extérieur et pour permettre d'atteindre la corde à linge. La profondeur du balcon, qui permettait de s'asseoir pour observer le spectacle de la rue, était généralement limitée environ 1,50 m. Une terrasse, normalement située côté cour, est destinée à un tout autre usage, elle n'est pas véritablement habitable comme espace de séjour extérieur si sa profondeur est inférieure à 2,50 m.

Prolongements extérieurs : exemples et contre-exemples



Condo de construction récente avec une grande terrasse polyvalente de 460 pieds carrés



Patio de 256 pieds carrés aménagé comme espace de séjour extérieur à l'arrière d'une maison de ville à Sillery



Condo de trois chambres pourvu d'un prolongement extérieur du type balcon dont la profondeur et la superficie — 60 pieds carrés — sont peu appropriés pour le style de vie actuel.



Condo de construction récente pourvu de prolongements extérieurs abusivement nommés « terrasses ».
Malgré leur superficie exceptionnelle de 580 pieds carrés, ils appartiennent plutôt par leurs configurations et dimensions aux catégories anciennes des galeries et balcons de sorte qu'ils sont pratiquement inutilisables comme pièces de séjour pour la vie à l'extérieur.

CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Un plan de mobilité durable, appréhendé dans la perspective d'un projet de requalification du milieu de vie des citoyens de la ville, doit s'appuyer sur une connaissance approfondie de la forme urbaine existante et de son potentiel de transformation. Le document de consultation présente, sur ce plan, des lacunes importantes.

J'estime qu'il y a également un déséquilibre aberrant dans l'importance relative que le document accorde à l'intérêt public et aux intérêts privés. Dans le projet de doter la ville d'un tramway, la desserte des quartiers résidentiels apparaît comme un objectif négligeable, la primauté absolue étant plutôt d'accorder une plus-value aux terrains à construire ou à redévelopper. C'est ainsi que l'on en est venu à des prises de positions absurdes comme celles de considérer le corridor entre la cité universitaire et le colline parlementaire comme une traversée du désert de sorte qu'on estime préférable de faire circuler le tramway dans un secteur industriel où il n'y a ni résidants, ni même de circulation piétonne.

Je recommande à la Ville :

• De situer son plan de mobilité durable dans une perspective plus large de requalification du cadre bâti comme milieu de vie.

• De procéder, avec des outils cognitifs appropriés, à une évaluation de la qualité de la forme urbaine existante sur son territoire ;

• De procéder à une évaluation du potentiel de transformation et de requalification de la structure de l'espace public collectif ;

• D'élaborer un programme particulier de design urbain axé sur l'élimination des nombreuses barrières urbaines qui nuisent à l'atteinte des objectifs d'un plan de mobilité durable.

• De déterminer le tracé des lignes de tramway et la localisation des arrêts de manière à englober le plus grand nombre de logements existants dans l'aire à l'intérieur de laquelle il soit possible aux citoyens d'y accéder en un temps de marche convenable.

On comprendra qu'il ne m'a pas été possible, à l'intérieur du présent mémoire, ni de couvrir l'ensemble des problèmes d'aménagement urbain relatifs à la mobilité durable, ni de faire part à la Ville des données utiles que je pourrais tirer de l'ensemble des travaux de recherche que j'ai initiés ou dirigés sur la forme urbaine de Québec et sur des questions relatives à son potentiel de requalification.

Le groupe de travail et la Ville peuvent compter sur ma disponibilité pour poursuivre ma réflexion et ma collaboration dans les prochaines étapes de l'élaboration du plan de mobilité durable de l'agglomération urbaine de Québec.

PL/27.09.10

RÉFÉRENCES

Amar, G. (1993) « Pour une écologie urbaine des transports ». *Les annales de la recherche urbaine*. No 59-60. Plan Urbain. METT.

Calthorpe, Peter (1993) *The Next American Metropolis : ecology, communities and the american dream.* New York : Princeton Architectural Press.

Caniggia, Gianfranco (1983) « Dilettica tra tipo e tessuto nei rapporti preesistenza-attualità, formazione-mutazione, sincronia-diacronia ». *Studi e documenti di architettura*, 1983, giugno, n° 11, 25-36 .

Caniggia, Gianfranco ; Marconi, Paolo (1985) « Continuità tipologica e manutenzione consepavole : metodi e tecniche per la mutazione fisiologica della città ». *Restauro & Città.*

Caniggia, Gianfranco ; Maffei, Gian Luigi (1979) *Composition architecturale et typologie du bâti*. Vol. 1 : *Lecture du bâti de base*. Traduit de l'italien par Pierre Larochelle. Versailles : Ville Recherche Diffusion.

Clementi, Alberto (1990) *Il senso delle memorie in architettura e urbanistica*. Roma-Bari : Laterza & figli.

Desjardins, Ludwig (2008) *La planification des grands projets d'infrastructures routières au Québec*. In : Gauthier, Mario ; Gariepy, Michel ; Trépanier, Marie-Odile (2008) *Renouveler l'aménagement et l'urbanisme. Planification territoriale, débat public et développement durable*. Montréal : Les Presses de l'Université de Montréal.

Després, Carole (1997) *Housing surveys : advances in theory and methods*. Ste-Foy : CRAD, Université Laval.

Després, Carole ; Larochelle, Pierre (1996) « Modernity and tradition in the making of terrace flats in Québec city ». *Environments by design*. November 1996, Volume 1, Number 2, 141-161.

Duany, Andres ; Plater-Zyberg, Elizabeth (1991) *Towns and Town-making Principles*. New York : Rizzoli.

Dufaux, François (2002) *Parcours urbains selon « Space Syntax ».* Annexe II du rapport de recherche : *Éléments pour l'élaboration d'un schéma directeur d'aménagement lumière pour la Capitale nationale du Québec.* (Larochelle, Pierre ; Geneviève Vachon, 2003)

Gauthier, Mario ; Gariepy, Michel ; Trépanier, Marie-Odile (2008) *Renouveler l'aménagement et l'urbanisme. Planification territoriale, débat public et développement durable*. Montréal : Les Presses de l'Université de Montréal.

Gauthier, Pierre (2003) *Le tissu urbain comme forme culturelle : morphogenèse des faubourgs de Québec, pratiques de l'habiter, pratiques de mise en oeuvre et représentations.* Thèse de doctorat. Université McGill.

Gauthier, Pierre (1997) *Morphologie et syntaxe des tissus résidentiels dans le quartier Saint-Sauveur de Québec*. Mémoire de maîtrise. Université Laval.

Gianmarco, Carlo (1997) Progetti integrati e periferie : un contributo di ricerca per la regia pubblica dei processi di qualificazione urbana, in : Politecnico di Torino (1997) *Ricerche per una architettura dei luoghi. 1983-1997.* Torino : Celid.

Hillier, Bill *et al*. (1993) « Natural movement : or, configuration and attraction in urban pedestrian movement », *Environment and Planning B*, 1993, volume 20, pages 29-66.

Hillier, Bill ; Hanson, Julienne (1984) *The social logic of space*. Cambridge : Cambridge University Press.

Katz, Peter (1994) *The new Urbanism. Towards an Architecture of Community*. New York : McGraw-Hill.

Kotzev, Emil (1997) *Les places publiques et la hiérarchie des polarités dans le tissu urbain, le cas de Québec*. Mémoire de maîtrise. Université Laval.

Lacroix, Daniel (2003) *Morphogenèse de Sainte-Foy : le dilemme de la banlieue moderne entre structures héritées et forme urbaine nouvelle : une analyse morphologique*. Mémoire de maîtrise. Université Laval.

Larochelle, Pierre ; Geneviève Vachon (2003) *Éléments pour l'élaboration d'un schéma directeur d'aménagement lumière pour la Capitale nationale du Québec.* I. *Étude sur la définition des fondements théoriques, des enjeux, des principes fondamentaux, des orientations, des objectifs et du contenu du schéma directeur d'aménagement lumière de Québec*. II. *Étude sur le choix des lieux et des objets à mettre en lumière et sur l'établissement des priorités d'intervention.*

Larochelle, Pierre ; Gauthier, Pierre (2003) *Les voies d'accès à la capitale nationale du Québec et la qualité de la forme urbaine.* Rapport de recherche. Montréal : Université de Montréal, Chaire en environnement et en paysage.

Larochelle, Pierre (2002) *Le contrôle des transformations du tissu urbain historique dans le secteur de la place Royale. Étude sur les conditions permettant de s'assurer que les transformations du cadre bâti existant soient compatibles avec l'exigence du maintien des caractères hérités qui expriment l'identité culturelle des lieux et l'impératif d'une contribution des interventions à la qualité de la forme urbaine*. Étude réalisée pour la Commission des biens culturels du Québec**.**

Larochelle, Pierre (2001) Outils cognitifs pour la requalification des tissus urbains existants. Dans : *Vers des collectivités viables …mieux bâtir nos milieux de vie pour le XXIe siècle*. Québec : Éditions du Septentrion.

Larochelle, Pierre (1999A) *Projet de requalification et de développement de la cité universitaire*. Québec : Université Laval, École d'architecture, Laboratoire de maîtrise en design urbain.

Larochelle, Pierre ; Iamandi, Cristina (1999A) « Milieux bâtis et identité culturelle ». *USEK*, Revue de la Faculté des Beaux-Arts et des Arts appliqués. numéro 2, juin 1999, 12-17.

Larochelle, Pierre ; Iamandi, Cristina (1999B) *Continuity and Change in Anthropic Environments : Toward a control based on the knowledge of their historical transformation process.* Second International Seminar : Integrated Conservation and Urban Sustainable Development. A Theoretical Framework. Recife, Brésil.

Larochelle, Pierre *et al.* (1999) *Plan intégré de requalification et de développement du secteur Saint-Denis à Sainte-Foy.* Rapport de recherche. Québec : Université Laval, École d'architecture.

Larochelle, Pierre (1998A) Morphologie des tissus urbains riverains et qualité du domaine public collectif, in : *La réhabilitation des cours d'eau en milieu urbain*, Actes du symposium international Paris-Québec.

Larochelle, Pierre (1998B) *Restructurer la rue Saint-Joseph dans une perspective de restauration du patrimoine urbain du quartier Saint-Roch*. Mémoire soumis à la Ville de Québec à l'occasion des audiences publiques sur le projet : Rebâtir la rue Saint-Joseph.

Larochelle, Pierre *et al*. (1998) « Requalifier la banlieue ». *Urbanité*, vol. 2 no 4.

Larochelle, Pierre (1997A) « La cité comme œuvre d'art urbain ». *Continuité*. Spécial Vieux-Québec. Automne 97, numéro 74, 42-45.

Larochelle, Pierre (1997B) *Projet de requalification d'un secteur urbain*. Université Laval, Laboratoire de maîtrise en design urbain. Document inédit.

Larochelle, Pierre (1997C) *Morphologie urbaine et aménagement des espaces riverains : L'arrondissement historique de Québec*, dans : Beaudoin, T. ; Colin, M. ; Prelorenzo, C. *Urbanité des cités portuaires.* Paris : L'Harmattan.

Larochelle, Pierre (1997D) *Périphéries internes et limites du domaine public. De l'urgence de sauvegarder le potentiel de requalification des rives du bassin Louise* Mémoire soumis à la Zone d'intervention prioritaire (ZIP) de Québec et Chaudière-Appalaches.

Larochelle, P. ; Després, C. ; Blais, M. ; Murphy, P. (1997) « Transformer la banlieue par l'ajout de deuxièmes logements aux maisons unifamiliales. L'exemple de la Ville de Charlesbourg ». *Urbanité*. 1(2).

Larochelle, Pierre (1996A) *La restauration de l'îlot quatre de la place Royale à Québec. outils cognitifs et mesures d'encadrement.* Mémoire soumis à la Commission de la place Royale de la Société de développement des entreprises culturelles (SODEC).

Larochelle, Pierre (1996B) *La restructuration du site du Palais de l'Intendant comme problème de requalification de la forme urbaine*. Mémoire soumis à la Fédération des Économusées du Québec.

Larochelle, Pierre (1995A) *Aménagement des espaces riverains et structure de l'espace public collectif.* Mémoire présenté à la Ville de Québec à l'occasion des audiences publiques sur la proposition d'un plan d'urbanisme pour les berges de la rivière Saint-Charles, mai 1995.

Larochelle, Pierre (1995B) *De la restructuration d'un méga-îlot urbain abusivement appelé parc Victoria.* (1995) Mémoire présenté à la Ville de Québec à l'occasion des audiences publiques sur la proposition de schéma de réaménagement du parc Victoria, mai 1995.

Larochelle, Pierre (1994) *La réduction des barrières urbaines.* Mémoire soumis à la ville de Québec à l'occasion des audiences publiques sur le réaménagement du boulevard René-Lévesque et de l'autoroute Dufferin-Montmorency.

Larochelle, P.; Després, C.; Leclerc, J.C.; Murphy, P.; Piché, D. (1990) *L'avenir de Saint-Roch : mettre en valeur ses richesses par une bonne forme urbaine*. Mémoire présenté à la Ville de Québec dans le cadre des consultations sur « Un quartier renouvelé pour une capitale renforcée : Un plan d'action pour le quartier Saint-Roch ». Québec : École d'architecture, Université Laval, Décembre. 33 pages.

Larochelle, Pierre (1990) *Réflexions sur quelques facteurs typo-morphologiques liés à l'élaboration d'un plan d'aménagement du quartier Saint-Roch*, mémoire rédigé pour le Comité conseil expert créé par la Ville de Québec sur l'aménagement du quartier Saint-Roch.

Levy, Albert (1998*) Infrastructure viaire et forme urbaine. Genèse et développement d'un concept*. Document inédit.

Levy, Albert (1992) *La qualité de la forme urbaine. Problématiques et enjeux.* Rapport pour le Ministère de l'Équipement, du Logement et des transports, Secrétariat permanent du Plan urbain.

Levy, Albert ; Spigai, Vittorio (1991) *La recomposition de la ville existante. Proposition pour de nouveaux instruments de contrôle architectonique des transformations.* In : Levy, A. ; Spigai, V (1991) *Le plan et l'architecture de la ville*. Venise : Cluva editrice, 294-302.

Mangin, D. ; Panerai, Ph. (1988) *Le temps de la ville, l'économie raisonnée des tracés urbains*. Paris : École d'architecture de Versailles, Laboratoire de recherches : Histoire architecturale et urbaine-Sociétés.

Morency, Rémi (1994) *Morphogenèse et morphologie d'un parcours de la ville vers la banlieue. L'axe du chemin de la Canardière-chemin-Royal de Québec au Cap-Tourmente.* Mémoire de maîtrise. Université Laval.

Moretti, Gianpiero (1998) *Analyse morphologique des centres commerciaux régionaux et des tissus urbains qui les contiennent. Le cas de l'agglomération du Québec.* Mémoire de maîtrise. Université Laval.

Piché, Denise et Geneviève Vachon (2001) *La communauté urbaine de Québec (CUQ) passée au crible du nouvel urbanisme*. in : Vivre en ville. *Vers des collectivités viables : Mieux bâtir nos milieux de vie pour le XXIe siècle*. Québec : Septentrion.

Spigai, Vittorio (1994) *L'architettura della non-città.* Milano : Città studi.

Vachon, Geneviève (1994) *Histoire, développement et forme du quartier Limoilou de Québec. Morphogenèse et morphologie d'un tissu résidentiel (1906-1950).*

Van der Ryn, Sim ; Calthorpe, Peter (1991) *Sustainable Communities : a New Design Synthesis for Cities, Suburbs, and Towns.* San Francisco : Sierra Club Books.

Verret, Robert (1996) *Étude morphologique diachronique d'un organisme urbain : Sillery, 1630-1995*.Mémoire de maîtrise. Université Laval.



Pierre Larochelle est un spécialiste de l'étude des processus de formation et de transformation des milieux bâtis. Professeur retraité de l'Université Laval, il a apporté une contribution importante au développement de l'enseignement universitaire et de la recherche dans le domaine de la morphogenèse des établissements humains.

Après avoir dirigé l'école des Arts visuels de 1970 à 1978, il a enseigné l'architecture et le design urbain, favorisant une approche fondée sur une relation étroite entre l'analyse morphologique du milieu bâti existant et le processus d'élaboration de projets d'intervention.

Pierre Larochelle a réalisé et dirigé de nombreux travaux de recherche fondamentale ou appliquée portant sur la caractérisation du milieu bâti québécois, appréhendé comme création collective et produit de la culture matérielle. Il a également appliqué les concepts et les méthodes de la morphologie urbaine à l'élaboration de projets de requalification des tissus urbains existants, à l'aménagement des rives, à l'éclairage qualitatif de la ville et à la protection du patrimoine bâti. Il est engagé dans le développement d'outils cognitifs permettant de caractériser les milieux bâtis et de concilier les transformations nécessaires du cadre bâti hérité avec le maintien de l'identité culturelle des lieux.

Il a publié de nombreux articles, chapitres de livres et rapports de recherche. On lui doit également une trentaine de mémoires sur des problèmes relatifs à l'aménagement du domaine public collectif et à la préservation des paysages culturels. Il contribue aux travaux de nombreux organismes scientifiques, culturels et gouvernementaux et il joue un rôle actif au sein d'organismes de défense du patrimoine construit tels que le Conseil des monuments et sites du Québec et la Fondation québécoise du patrimoine.

Pierre Larochelle
380, Grande Allée Ouest, app. 1207
Québec G1S 4M1
Téléphone et télécopieur : 418 682-3218
Courriel : pierre.larochelle@gmail.com

MÉMOIRE PRÉSENTÉ sur le

PLAN DE MOBILITÉ DURABLE 2010

àla VILLE DE QUÉBEC

par

NICOLE LAVEAU

29 septembre 2010

Dans un premier temps, je tiens à souligner l'excellent travail fait par les membres du groupe de travail : constat des problèmes de circulation sur plusieurs axes majeurs et secondaires causés principalement par l'étalement urbain depuis des années. C'est également très intéressant de voir que la Ville de Québec se préoccupe déjà de situations projetées dans 20 ans causées par les nouveaux ménages.

En ce qui me concerne, c'est principalement la question de la capacité de se déplacer qui me préoccupe. L'idée de faire de St-Roch le pilier du centre-ville pour les deux axes est excellente.

Le réseau à haut niveau de service souhaité sera-t-il implanté au détriment du réseau 15/30 et du réseau de proximité ? Il ne faudrait pas répéter cette mauvaise expérience ressentie par les usagers lors de l'implantation des métrobus 800 et 801 où des circuits périphériques ont disparu ou réduits en fréquence, situation qui a été rajustée avec le temps.

Le réseau 15/30 proposé semble intéressant pour les secteurs concernés. La fréquence est très intéressante pour les usagers. Les choix de desserte selon les pôles locaux d'activités et les liens entre les quartiers sont primordiaux pour aller chercher une nouvelle clientèle et conserver les usagers réguliers.

La carte no 12 ne démontre aucun réseau pour les secteurs du centre-ville. Bien que ce secteur soit relativement bien couvert par les express ou métrobus, il ne faut pas oublier les secteurs résidentiels qui ne sont pas à proximité de marche à moins de 5 minutes. Est-ce parce que vous prévoyez le remplacer par le réseau de proximité ?

Le réseau de proximité me préoccupe parce que la fréquence souhaitée n'est pas inscrite. Bien que ce soit inscrit qu'il s'adaptera à la clientèle, le service serait variable quant aux types de véhicules utilisés, j'aurais aimé avoir un peu plus d'informations sur ce nouveau type de réseau.

L'idée d'envisager d'utiliser des minibus ou des taxibus est intéressant mais aurait mérité un peu plus d'explications pour faire accepter ces concepts par la population. Cela est demandé depuis plusieurs années par des usagers principalement dans les secteurs résidentiels en fin de semaine.

Le réseau rapide est bien développé et doit continuer à exister.

Pour attirer davantage de clientèle, il faudrait que le RTC fasse davantage la promotion des stationnements incitatifs gratuits. Cette initiative mérite à être mieux connu par la population. Un autre point extrêmement important pour aller de nouveaux usagers : il faut que l'utilisation du transport collectif ne demande pas plus de 33% qu'utiliser

l'automobile. Également, le coût du stationnement a un lien direct entre l'usage du transport collectif ou non : tant que le coût du stationnement ne sera pas plus élevé, les automobilistes vont continuer à utiliser leur automobile. Ces personnes doivent y voir un avantage pécuniaire à utiliser le bus.

Concernant le tramway, je ne suis pas encore convaincue que cela soit vraiment nécessaire. Pourquoi pas simplement utiliser des autobus articulés et réguliers sur les mêmes trajets prévus et à une meilleure fréquence? Avoir une rame avec une capacité de 190 à 290 passagers semble alléchants, mais le soir et la fin de semaine, je ne pense pas que cela soit nécessairement requis en tout temps.

Avoir un tramway comme condition préalable à l'obtention des Jeux olympiques pour 2022 et parce que le gouvernement du Québec défraie 100% des coûts sont des attraits non négligeables mais à quel prix ? Quel sera le prix « du passage » ou du « laisser-passer mensuel » pour l'usager ? Il y a un juste milieu à établir : si le coût du passage est trop élevé, les usagers potentiels ne seront pas attirés à l'utiliser.

Étendre le réseau dans l'est jusqu'à Beaupré et dans l'ouest jusqu'à St-Augustin-de-Desmaures est intéressant mais il ne faut pas que cela implique une hausse de coût pour les usagers de Québec.

Qu'arrivera-t-il aux réseaux de métrobus actuellement connus, les 800, 801, 802 et futurs 803 et 804 ? Continueront-ils d'exister ? Le niveau de service serait-il modifié à la baisse à cause de l'implantation du tramway ? Leurs parcours seraient-ils modifiés ?

Si le tramway est implanté, cela aura un impact important sur les trajets choisis. C'est-à-dire que les automobilistes pourraient être tentés à modifier leur parcours routier et causera ainsi d'autres « bouchons de circulation » sur d'autres rues résidentielles, ce qui n'est pas souhaitable.

Le plan prévoit que de nouvelles habitations résidentielles se construiront le long du trajet du tramway. Je ne crois pas que cela attirera tant que cela les jeunes familles s'il n'y a pas de « cour de récréation » ou petit parc à proximité ou milieu sécuritaire à proximité des habitations en hauteur.

La carte no 16 attire mon attention sur un point : pourquoi l'axe St-Roch – la colline parlementaire est identifié en bleu et orange ? Selon le texte, c'est le trajet nord-sud qui sera responsable de ce tronçon et non que les deux axes se rendront à la colline parlementaire. Je m'interroge pourquoi suggérer deux lignes avec tant de différence sur leurs longueurs de trajets. Je suis d'accord pour se connecter avec la rive-sud, soit Lévis mais je pense qu'il aurait intéressant de proposer une troisième ligne, Rive-sud jusqu'à l'Université Laval. Bien que cela implique une autre zone majeure de point de correspondance, le bassin potentiel de la clientèle le justifierait.

Enfin, pour conclure, il faudrait que le RTC et la Ville de Québec et le Ministère des Transports du Québec fassent davantage la promotion de la sécurité routière, tant pour les piétons, les cyclistes que les automobilistes. Surtout dans le contexte de la circulation des vélos sur les trottoirs, ce qui est illégal selon le Code de la sécurité routière, que les piétons soient invités à penser plus « sécurité » en traversant la rue, à une intersection et enfin que les automobilistes respectent les feux piétonniers et les virages à droite.

Un point non négligeable qui pourrait inciter plusieurs personnes à se convertir au transport collectif est d'avoir un crédit d'impôt lié à l'usage du laisser-passer mensuel. Il existe déjà mais seulement au niveau fédéral. Le Gouvernement du Québec devrait démontrer qu'il a à cœur la cause de la protection de l'environnement et à l'atteinte de l'objectif de la réduction des gaz à effet de serre en octroyant également un crédit d'impôt « attrayant » aux particuliers. Un avantage direct non négligeable est la réduction ou la disparition des besoins en case de stationnement, en autoroute ou grands boulevards.

Nicole Laveau

Arrondissement Des Rivières

Québec, le 17 août 2010

Service des Communications
2 rue des Jardins, bur. SS-124, C.P. 700
Québec, Qc
G1R 4S9

Hôtel de ville de Québec
L F
2 0 AOUT 2010
CC

A qui de droit,

Je vous transmets mes commentaires sur le plan de transport - 20 ans à venir.

Connaissez-vous une ville où le système de transport est 300 à 400 fois plus efficace que notre propre système dans la ville de Québec ? Dans cette ville, il n'y a pas de déficit avec le transport en commun. 98 à 99% de la population ne possède pas d'automobile et n'en veulent pas. J'ai demandé à un multimillionnaire pourquoi il n'avait pas d'automobile ? Il m'a répondu : Je fais comme les autres millionnaires – il faudrait que je sois fou, pour m'acheter un automobile. As-tu vu le service super formidable qu'on a dans le transport en commun, ici ?

Le transport en commun fonctionne 24 hres sur 24 hres, 7 jours sur 7. Il existe une petite concurrence entre 2 sociétés qui donnent le transport en commun, contrairement à Québec qui n'accepte pas de concurrence. Il y a des taxis ordinaires, mais peu de personnes les prennent, sauf les touristes, car ils coûtent 10 fois plus cher que les taxis publics qui sont les favoris de la population, car ils donnent un service incroyable. On peut les appeler, ils viennent nous chercher à la maison et viennent nous porter à n'importe lequel endroit dans la ville, pour un prix ridicule.

Dans cette ville, ils n'ont pas de problème de stationnement, ils n'ont pas de bouchon de circulation, ils ne sont pas obligés de rélargir les rues, ils n'ont pas besoin d'autobus, ni de tramway. La France leur a donné 50 autobus et les ingénieurs français sont venus tracés les circuits et les arrêts. Au bout de 2 ou 3 mois, la ville a mis au rancart les autobus, car ils se promenaient vide.

Les citoyens préféraient payer quelques sous de plus pour prendre les taxis publics, car jamais les autobus ne leur donneront un service comparable. Où trouver ce système formidable ? En Haïti, dans la capitale Port au Prince. Il y a une population de 1, 700,000 habitants qui préfèrent ce service de taxi publique formidable.

Vous, à Québec, vous voulez dépenser au-delà d'un milliard $, pour un seul circuit sur les 92 circuits que nous avons – vous allez me dire que vous avez publié une petite annonce de 1 pouce carré dans le journal pour essayer de mettre un taxi publique en marche à Québec ! J'ai été voir le gérant d'une grosse compagnie de transport – il n'a

pas vu votre annonce, car elle était trop petite. Il est évident que vous ne voulez pas faire un essai sérieux. Si vous étiez vraiment sérieux, vous communiqueriez avec les sociétés de transports existantes comme les taxis, pour leur offrir d'embarquer dans ce projet. Les sociétés nous disent, si la société de transport (RTC) était sérieuse, elle nous téléphonerait pour nous expliquer les conditions du projet.

Dommage que le RTC n'a jamais voulu coopérer avec l'entreprise privée. L'entreprise privée ne vous prend pas au sérieux.

Si j'étais en charge, je conserverais les métro-bus 800-801 et j'éliminerais graduellement sur une période de quelques années tous les circuits qui sont non rentable et qui ne donnent pas satisfaction au public et je les remplacerais par des taxis publiques.

Émile Lavoie

M. Emile Lavoie
126 boul. François Xavier
Québec, Qc
G1C 2C3

Mémoire présenté à la Ville de Québec dans le cadre des consultations publiques sur le Plan de mobilité durable

PROJET : Relier la piste cyclable du boul. du VERSANT NORD à la piste de la RIVIÈRE SAINT-CHARLES.

SITUATION ACTUELLE

À son extrémité est, la piste cyclable du boul. du VERSANT NORD se termine actuellement sur la rue WATT dans le PARC INDUSTRIEL COLBERT sud.

Rendus à la fin de la piste cyclable à l'endroit où celle-ci arrive sur la rue WATT, plusieurs cyclistes empruntent actuellement la rue EINSTEIN, passent sous les viaducs de l'autoroute 440 (Charest) et, environ 150 mètres plus loin, s'engagent dans l'entrée du site du dépôt à neige et se dirigent vers l'est pour rejoindre la voie ferrée. Ils longent alors la voie ferrée vers le nord sur une distance d'environ 500 mètres en empruntant un petit sentier ''sauvage'' jusque sous le viaduc de la 740 situé à l'intersection des rue JACQUART et LÉON-HARMEL dans le parc JEAN-TALON nord.

Ensuite ils suivent LÉON-HARMEL, puis SEMPLE jusqu'à l'avenue SAINT-SACREMENT, continuent sur BORNE, franchissent la voie ferrée pour arriver sur DES ARDENNES et poursuivent jusqu'à LESAGE et ensuite jusqu'au PONT SCOTT où ils rejoignent la piste de la RIVIÈRE SAINT-CHARLES.

Ce trajet effectué dans les rues des parcs COLBERT et JEAN-TALON est sécuritaire car il y a peu de circulation, les rues sont larges et il n'a presque pas de stationnement dans les rues (sauf en face de l'École des métiers et occupations de l'industrie de la construction -- 1575 rue Semple) .

Ce trajet comporte cependant un tronçon sinon dangereux tout au moins un peu risqué et peut-être même irrégulier car il passe dans l'emprise de la voie ferrée. Ce tronçon n'est pas balisé et n'existe que parce qu'il est emprunté par des cyclistes.

Ce trajet est cependant beaucoup moins dangereux que l'alternative qui consiste à poursuivre sur le boul. du VERSANT NORD, puis FRANK-CARREL et oblige à traverser le boul. Charest et l'avenue SAINT-SACREMENT pour arriver dans le centre industriel et gagner la piste de la RIVIÈRE SAINT-CHARLES en empruntant la rue De VERDUN .

PROPOSITION

Aménager une piste cyclable balisée entre le dépôt à neige de la rue Einstein dans le parc INDUSTRIEL COLBERT sud et le viaduc de la 740 situé à l'intersection des rue Jacquart et LÉON-HARMEL dans le parc JEAN-TALON nord.

La distance à aménager est d'environ 500 mètres et le terrain est presque plat sur toute la longueur.

L'aménagement à réaliser pourrait sans doute être du même genre que celui qui a été réalisé au début de l'été 2010 entre la côte Ross et le pont de Québec.

IL serait aussi utile de relier l'intersection des rue Jacquart et LÉON-HARMEL dans le parc JEAN-TALON nord avec la rue Normandin située à l'extrémité sud du boul. Central dans le quartier Duberger. Il faudrait ouvrir un corridor d'environ 100 mètres de long.

Pierre Lefebvre

3347 Anne Vallée

Québec

418 653-7621

pierrehlefebvre@yahoo.ca

20 septembre 2010

Au responsable de l'aménagement des pistes cyclables
Ville de Québec
Québec.

Madame ou Monsieur,

Comme cycliste qui a pédalé 70,000KM depuis 25 ans, je m'oppose à une piste cyclable sur René-Lévesque pour rejoindre l'Université Laval. Même si je réside sur la rive sud , je vais à Québec souvent en vélo l'été. Si je veux aller de Ste Foy à la haute ville, je préfère le chemin Ste Foy qui est beaucoup moins stressant que René-Levesque.
Les raisons pour lesquelles je suis contre est le fait qu'il y a au moins 30 traverses de rues et au moins 150 entrées de résidences et de commerces. Ces obstacles seront toujours là sur la piste cyclable même si vous enlevez le stationnement, même si vous enlevez les autobus , et même si vous mettez le boulevard à sens unique. Quand je critique un projet , par principe, j'ai une solution à apporter.
Alors voici, la partie ouest de Ste Foy a une piste cyclable sur le versant nord et c'est très beau, presque pas d'obstacles à traverser. Et Quebec aussi a un versant nord qui est là prêt à servir.

A partir de la rue Belmont , juste en haut de la glisse Myrand , il y a un boisé qui se rend jusqu'au centre ville , au moins jusqu'à Salaberry.Sur toute cette distance , il y aurait une passerelle à faire pour traverser la côte Sherbrooke, une pour la pente Douce pour passer plus bas dans la falaise ,au dessus du tunnel du train.Ensuite , une autre passerelle pour la côte St Sacrement .Une quatrième pourrait être faite pour Myrand plus tard .Rendu là,il y a moins de trafique . La piste pourrait sortir par un accès au bout de Maria Chapdelaine , les cyclistes pourraient suivre cette rue jusqu'à Belmont et monter au chemin Ste Foy .La piste cyclable existante vers l'ouest commence là.
L'autre avantage est qu'il serait facile de raccorder cette piste à celle de la basse ville en passant sous le boulevard Charest au tunnel du train , suivre l'emprise du chemin de fer vers le nord jusqu'à St Vallier.
C'est certain qu'il y aurait des problèmes d'aménagement durant la construction mais ce ne serait pas éternel, par contre, sur René-Lévesque , les problèmes ne finiraient jamais sans compter les accidents aux intersections.En suivant le versant nord, avec 4 passerelles , on se rend de Salaberry à l'Université avec seulement 2 traverses : la rue Chapdelaine et le Chemin Ste Foy.

Alors , si cette suggestion peut vous aider à résoudre ce problème de piste cyclable dont j'entend parler depuis 15 ans au moins, j'en serais bien heureux.

Ferdinand Lemieux
981 A rue de l'Église
St Jean Chrysostome
G6Z 3H7 418-834-1066
Twinpack@acn.net

De l'Auto au Vélo.

Comment un inconditionnel de la voiture est devenu amoureux du vélo à Québec.

Introduction

Ce mémoire est une introspection. Il vise à comprendre comment j'ai pu devenir un inconditionnel du vélo utilitaire, et ce à Québec et toute l'année, alors que 2 ans plus tôt j'étais un invétéré de la voiture dans un pays plus chaud très bien desservi par les transports publics.

Il vise également à donner quelques propositions pour le tramway afin de lui donner toutes les chances devenir le moyen de transport préféré des personnes de Québec. Par ce biais, il place le vélo plus profondément dans le plan de mobilité durable.

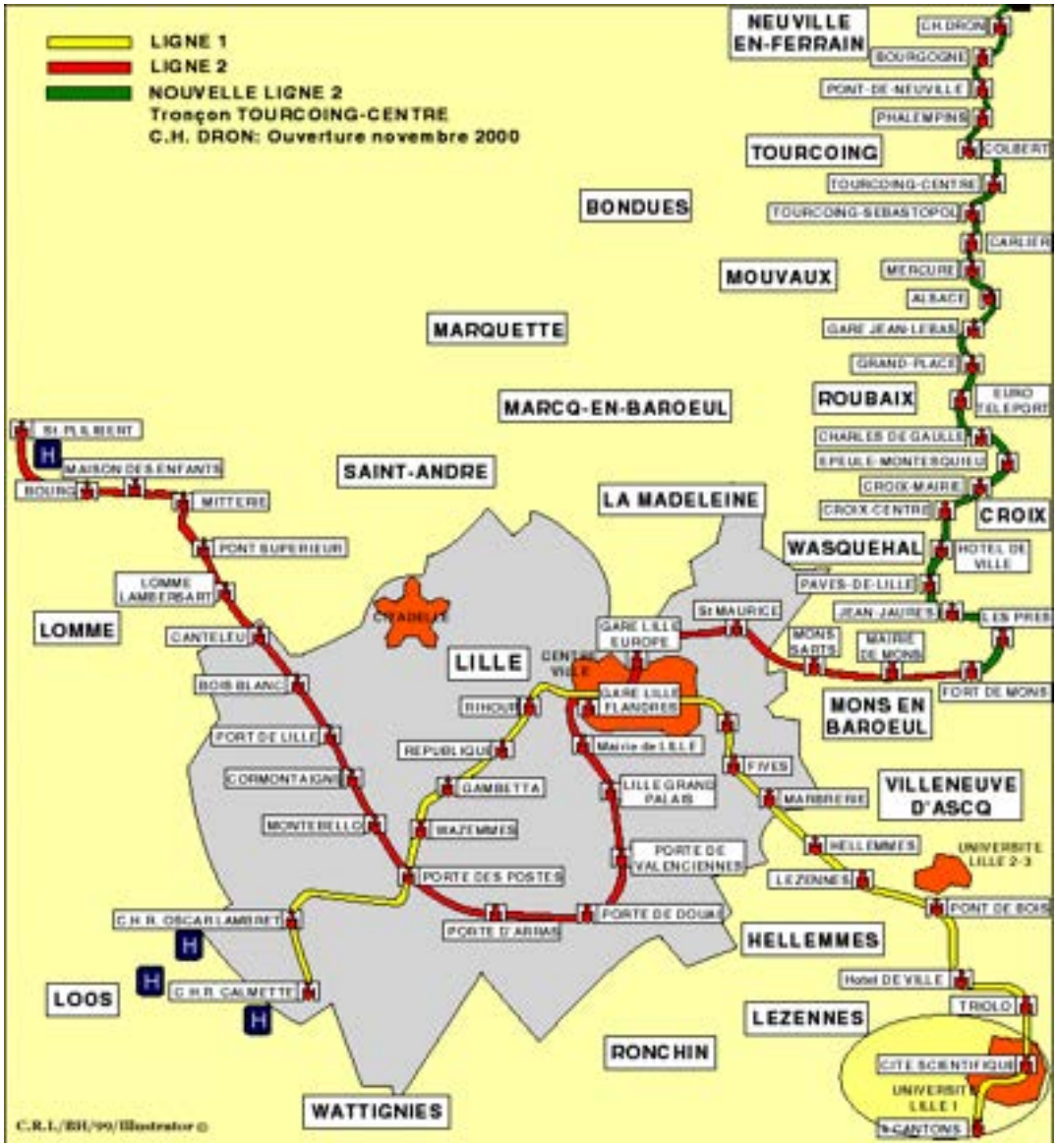
Un projet fou ?

Lille, 1980. J'ai 6 ans et mes parents viennent d'acheter leur maison en grande banlieue. Malgré son passé glorieux (Louis Pasteur y a notamment créé son institut), Lille est devenue une ville triste, polluée et sale, avec 20% de chômage. Pourtant, un ancien premier ministre (Pierre Mauroy) a lancé un projet "fou" : un système de transport totalement automatique va révolutionner la ville : le VAL.

Le projet est ambitieux à plus d'un titre. Tout d'abord, c'est le premier métro entièrement automatique au monde. Ensuite, il ne supporte pas son trajet sur les statistiques du moment mais se projette dans l'avenir : une grande partie de la ligne est aérienne ou terrestre, dans de nouveaux quartiers en création à Villeneuve d'Ascq. En outre, il soutient les principaux services publics (santé, université). Le projet est coûteux : pour majeure partie, il est en sous-sol afin de pouvoir traverser facilement la ville historique.

Le VAL deviendra un des piliers qui sortiront peu à peu la ville de son gouffre économique, touristique et culturel. Au long des années, il deviendra et demeurera un moyen sûr et fiable de se déplacer en ville.

Le VAL est soutenu par un réseau de bus, de tramway (vieillissant et lent), de TGV (deux gares sont desservies par le VAL), mais aussi d'autoroutes qui sont souvent à proximité de points névralgiques. Le vélo sera simplement oublié de ce plan urbain. Pourtant, Amsterdam, qui est bien connue pour son utilisation du vélo, n'est pas loin, un peu plus au nord…



Plan actuel de métro lillois. La ligne jaune est celle inaugurée en 1983.

Au niveau urbain, le projet présente un intérêt majeur : il se pose comme une alternative sérieuse à la voiture. Pas seulement une alternative au bus, qui est, il est vrai, bien trop lent sur les longs trajets. Pourtant dans les 20 premières années de ce projet, rien n'a été fait pour freiner le transit routier, au contraire. Les principaux axes routiers touchent les grands centres d'échange de transport à plusieurs endroits stratégiques et permettent toujours de se rendre en plein centre ville sans contrainte majeure. Le résultat : après 20 ans d'efforts variés, la ville est plus saine économiquement et le nouveau réseau de transport y est pour quelque-chose. Mais la voiture est partout, omniprésente. Le piéton n'y a que très peu sa place, pas plus que le Vélo. Touristiquement, c'est catastrophique.

La métropole Lilloise fait 1 millions d'habitant et non 750.000 comme à Québec. Le sol est calcaire, pas en granit. On est en 1980, pas en 2010. Mais les deux villes sont comparables à plusieurs points : elles ont un passé industriel, de grands centres universitaires, médicaux et scolaires, et sont les

petites sœurs de leur capitales économiques et culturelles. A 2h30 de route, elles sont souvent raillées par leurs grandes sœurs, qui prétendent qu'elles sont loin, qu'il y fait plus froid, que c'est la campagne…

L'enfance et le réseau

Mon enfance est marquée par le transport en commun ou actif. De 6 à 10 ans, je me rends à l'école à Vélo. C'est sécuritaire car je passe par les chemins dédiés aux vélos et aux piétons, qui passent en marge des grands axes routiers. Mais les hivers sont rudes à cette période. On frôle parfois les -20, il neige abondamment. Pas toujours bien équipé, j'apprends à pédaler le front au froid.

À l'adolescence, je cours chaque matin pour rattraper le bus qui m'emmène à 7km plus au nord. J'apprends à supporter les autres enfants dans cet environnement confiné. Pourtant nous avons de la chance, car les bus sont pour la plupart des bus luxueux.

Au secondaire, mon père nous dépose au VAL qui est sur la route de son travail. Le VAL remplit alors son rôle : il nous amère et nous fait sortir, nous qui n'habitons pas en ville mais s'y rendent pour leurs activités principales. Mais le trajet est parfois long (compter 45 minutes à 1h dans chaque sens).

Étudiant, l'université dans laquelle je suis, à Lille, est la seule qui n'est pas desservie par le VAL. J'y prends une chambre afin de ne pas être trop impacté par les transports. J'apprends à vivre en ville.

Toujours plus vite.

Lorsque j'entame mon activité professionnelle, le studio dans lequel je travaille est desservi par le métro mais :

Le nombre de stations pour y arriver est énorme (De Carlier à République sur le plan). De plus, j'habite toujours dans le quartier de mon université, très mal desservi. J'achète donc une voiture afin de me rendre au travail en 15 minutes plutôt qu'en 1 heure. Plus tard, après quelques frayeurs sur la neige, je décide d'acheter une voiture plus sécuritaire. En passant, j'en achète une plus puissante et… bien plus chère.

En 2001, le nouveau maire de la ville, Martine Aubry, est élue et décide de changer radicalement la ville. L'objectif est d'en faire un pôle culturel et touristique. Je m'oppose férocement à son projet que je considère obscur, directif, très contraignant pour les voitures. La démocratie participative n'existant pas ou trop peu, le projet des voies de vélo sont créées, des artères sont transformées en allées piétonnes, de nombreuses routes passent de 4 à 1 voie en sens unique. Je suis furieux. Mais c'est un immense succès. La ville devient touristique, par le TGV qui existe depuis 10 ans mais surtout parce qu'elle retrouve une beauté perdue depuis l'avènement de la voiture.

Cerise sur le gâteau : au final, je ne souffre que très peu de ce changement. Pourtant, ils sont très proches de mon habitation. A vrai dire, j'en profite plus que je n'en souffre. Moins de voiture signifie moins de bruit, moins de pollution, plus de moments où on peut profiter de la ville en marchant. Je n'ai pas de vélo à cette époque, et je décide d'en acheter un. Je comprends alors que c'est le moyen le plus rapide pour s'y déplacer. Mes trajets en voiture sont à peine ralentis, sauf quand je vais dans le centre-cœur de Lille. Reste que je continue d'utiliser la voiture pour la majorité de mes déplacements.

Le passage

Je trouve un travail à Paris en 2006. Je décide de garder mon logement à Lille et de faire le trajet en transports tous les jours, grâce au TGV. Devant le prix et la durée des transports (1000 dollars par mois), je décide finalement de déménager au cœur de Paris.

J'y découvre une ville polluée, bruyante, stressée et très sale. Je laisse ma voiture à Lille. Et je décide d'utiliser le vélo afin d'éviter d'utiliser le métro, tout aussi sale, bruyant et stressant. Un jour, mon vélo est volé dans ma cour. En lieu et place, je vois une affiche qui parle du Vélib' (=Bixi) qui devrait être mis en place un mois plus tard. Je décide de ne pas racheter de vélo et d'utiliser ce nouveau service. Je m'abonne pour un an pour 30 euros seulement (45 dollars à l'époque). C'est l'émerveillement. Je découvre enfin le duo transports+vélo. J'y apprends enfin à apprécier les bons côtés de cette ville, en prenant le métro pour les grands trajets et le vélo pour la déserte locale.

2008. Je pars pour le Québec pour une nouvelle vie. Ma voiture reste à Lille. Puisqu'il est long et cher de prendre le bus pour me rendre sur mon lieu de travail (45 minutes pour 2,45 dollars), Je décide d'acheter un vélo pour aller au travail. L'hiver arrivant, de décide de continuer « jusqu'à ce que je ne puisse plus ».

Bien équipé pour le froid, il s'avère que je n'ai jamais arrêté, ou seulement les jours où la neige tapissait trop dangereusement les routes. La plupart du temps en hiver, la route est dégagée et praticable, du moins pour les voitures. Aucune loi n'interdit d'utiliser le même chemin. Par sécurité, je mets des pneus à clous et je passe par les endroits les moins fréquentés mais déneigés.

Finalement, je vends ma voiture et décide ne pas en racheter une à Québec. Conseillé par mon colocataire québécois, je m'inscris à Communauto pour les moments où la voiture est indispensable.

Mes collègues, mes amis, me considèrent comme un original. Pourtant, je roule de manière la plus sécuritaire possible si je ne tiens pas compte des véhicules qui me frôlent. Je respecte le code de la route, je porte un casque et des lumières le soir. Je suis un citoyen comme un autre. J'ai choisi de ne pas prendre l'auto, je mérite le respect. Mais je me fais pourtant régulièrement insulter par d'autres automobilistes pour qui la route n'est pas faite pour les cyclistes.

Pourtant, ma qualité de vie monte en flèche :

Ce sport pratiqué tous les jours me rend plus zen. Ma santé s'améliore. La vente de ma voiture assainit mes comptes. Les 600 à 800 dollars par mois en moyenne que je mettais dans ma voiture me donnent à présent une meilleure vie : j'achète une maison proche d'une station Communauto. Je la fais rénover par une entreprise locale. Je fais plaisir à mes proches avec des produits du terroir local. Je profite sans compter des nombreux attraits touristiques de la capitale, je peux enfin manger plus bio, j'achète un système de cinéma maison. **Je suis plus heureux. Je fais travailler l'économie locale.**

Je ne me suis fait mal que deux fois en tombant sur la glace depuis que je suis au Québec. La première était en vélo, par imprudence sur une entrée mal déneigée. La seconde à pied, sur un trottoir mal déneigé. Je n'ai jamais eu froid ou presque. On a bien plus froid en attendant le bus que lorsque

qu'on se dépense en pédalant. C'est souvent le moyen le plus rapide pour me rendre au travail. En effet pour le trajet Rue de Longpré – Parc Saint Roch, voici les temps que j'ai pu observer :

- Vélo : 15 minutes
- Voiture (communauto) : 12 à 25 minutes (dépendamment des ocngestions et du temps pour se garer)
- Transports : 34 minutes, sans compter l'attente

Avec de bonnes pratiques et un voisinage responsable (conducteurs de RTC, automobilistes et conducteurs routiers), le vélo d'hiver est rapide, confortable, sécuritaire. Le vélo est moins dangereux pour les autres que tout autre véhicule motorisé.

Cette image du cycliste utilitaire à l'année a du mal à passer à Québec, où les comportements automobiles et cyclistes sont, il faut l'avouer, souvent à la hauteur de leur réputation.

Pourtant, je la défends car c'est un moyen de transport qui me fait du bien, fait du bien à la ville et aux générations futures.

Pourquoi a-t-il fallu attendre d'être au Québec pour ne plus avoir de voiture ?

Bien que connaissant le vélo, le transport en commun ou actif est resté pour moi au fil des ans synonyme de contrainte, de promiscuité et même de manque de confort. Et je ne suis pas le seul. Malgré un très bon VAL, qui se présentait, avec ses grands stationnements en bout de lignes, le fer de lance de l'alternative à la voiture, nombre de Lillois sont restés attachés à leur voiture.

En périphérie, force est de constater qu'il était très rare que l'on se stationne pour prendre le VAL vers le centre ville. Ceux qui prennent ce mode de transport sont, pour la plupart, ceux qui n'ont pas le choix. Ceux qui peuvent s'acheter une voiture l'utilisent pour aller travailler.

En effet, les stations de métro sont trop proches les unes des autres pour permettre une traversée de la ville rapide en VAL. Et en voiture, il restait très facile de se rendre et de stationner en ville, moyennant finance.

En outre, les rames sont restées longtemps vieillissantes et rarement fréquentées par la classe moyenne. Pour schématiser grossièrement la pensée collective de cette classe moyenne dont je faisais partie, ***"Pourquoi utiliserais-je un transport de pauvres, qui est 4 fois plus lent ?".***

Ironie du sort : c'est à Paris, donc les lignes de métro sont les moins agréables que je connaisse, que j'ai appris à utiliser le duo "métro+vélo". Pourquoi ?

D'une part, le calcul était vite fait. Une voiture coûte horriblement cher en stationnement à Paris. Ensuite, la plupart du temps on ne trouve pas de quoi se stationner. Ni près de chez soi, ni à son lieu de travail. Aussi, à Paris, le métro est le moyen de transport de tous. Il dessert tous les quartiers, riches et

moins riches, à de très rares exceptions près. Enfin, les stations Vélib' dans toute la ville sont une bénédiction. Une station est présente tous les 300 mètres. Avec un peu de pratique, On n'attend jamais bien longtemps avant de trouver un vélo ou une borne pour le déposer. Le secret : le maire lui-même utilise ces modes de transport tous les jours.

Arrivé à Québec, sorti de cette contrainte et du confort du Vélib' (on trouve littéralement des stations à tous les coins de rue), j'étais à deux doigts d'acheter une voiture de nouveau. Mais je ne savais pas vendre la mienne à cause de la crise. J'ai opté pour le vélo, et je ne l'ai plus quitté.

C'est donc la contrainte qui m'a amené à essayer le vélo jusqu'à l'hiver, et le calcul pur et simple qui m'a fait le préférer de manière durable.

Alors, comment aider les automobilistes à ne plus utiliser leur voiture?

D'une part, intéressons-nous au cas de Lille. Puisque c'est un semi échec à se niveau. Pendant des années, les stationnements en bout de ligne sont restés vides ou presque et les lillois ont continué à aller au travail en voiture. Voici une liste de choses, qui à mon sens, aurait incité plus de Lillois à abandonner leur voiture au profit des transports collectifs et actifs :

- Un peu comme la ligne 14 à Paris, si le VAL avait comporté deux fois moins de stations, le trajet en VAL aurait été moins long et cela aurait facilité l'intermodalité.

- En conséquence au nombre réduit de stations, le développement de moyens de transports de déserte locale en supplément du VAL aurait été nécessaire. Aujourd'hui, des technologies comme les écolobus, ou les Bixi rendent les choses possibles et durables.

- Si en complément, la part belle avait été faire aux transports actifs de desserte locale (trottoirs plus larges, voies cyclables), tout en filtrant l'arrivée des véhicules au centre ville, on aurait pu augmenter le temps qu'il faut pour qu'une voiture arrive dans les endroits centraux de la ville. Et donc permettre un VRAI choix entre les modes de transport : La voiture plus lente mais plus pratique pour transporter des marchandises, ou les autres modes de transports plus agréables et surtout plus rapides.

- Un système qui permette une réelle réinvention continue des transports (décorations, sièges…) aurait permis de rendre le transport collectif toujours à la pointe. Que jamais il ne devienne le transport du pauvre, mais reste à jamais un transport "branché".

- Pour qu'il devienne un acteur de mixité sociale, le VAL n'aurait pas dû oublier les quartiers les moins riches (Université privée en premier lieu).

- En déterrant les lignes (en somme, en misant sur un tram-train). Car si l'enterrement des lignes a ses bons côtés (vitesse, coût), il rend le VAL "extérieur" à la vie de la ville. Il rend l'expérience industrielle et claustrophobe. Il me semble préférable de pousser à avoir le même type de transports sur terre, pour des trajets plus agréables, plus humains, plus touristiques.

Dès lors, le calcul pour les automobilistes aurait été simple : ***« pourquoi passer 30 minutes dans les congestions quand en 15 minutes, je peux être en centre ville paisiblement? »***

En quoi mon expérience pourrait-elle aider le Plan de Mobilité Durable ?

1- Il faut que nos politiques assument ce qu'ils font.

Je l'ai déjà écrit : **Je n'ai abandonné la voiture que par la force des choses.**

Si j'avais pu continuer d'utiliser sans grande contrainte ma voiture pour me rendre sur mon lieu de travail, je l'aurais fait. Mais c'était impossible à Paris, et impossible à Québec quand je suis arrivé.

Revenons en 2001. Quand la part belle a été donnée aux transports actifs à Lille, je me suis opposé vivement à Martine Aubry mais aujourd'hui force est de constater, même si sa méthode était détestable, qu'elle avait raison sur le fond. En **freinant l'arrivée et surtout le transit des automobiles en ville**, plus de personnes ont, au final, utilisé les transports en commun et actif. Avec des lignes de métro plus rapides, cela aurait été mieux, mais elle a toutefois rendu la vie en ville plus agréable.

Je pense donc que si la ville de Québec pense développer le tramway pour inciter les automobilistes à laisser leur voiture chez eux, cela ne fonctionnera que si **on freine l'arrivée des voitures au centre-ville**. Parier sur le civisme ou le bon sens commun est faire preuve, selon moi, de naïveté. S'il n'est pas plus simple d'utiliser le tram que la voiture, cela ne sera pas utilisé par ceux qui peuvent s'en payer une. Si le plan se veut une franche réussite sur le long terme, ça passera par un plan ambitieux de franc changement, et passera fatalement par la grogne des automobilistes.

Pour faire passer un plan de mobilité durable réellement ambitieux et novateur, il faut **un homme politique en pleine force médiatique**. L'impact est certes moins étincelant que de faire revenir les Nordiques à Québec. Le plan de mobilité est plus risqué politiquement, parce qu'il s'inscrit dans la durée. Mais on ne peut lancer un tel projet que quand on a la force politique qu'a le maire Labaume aujourd'hui.

2 – Le tramway doit être et rester un transport "branché".

Le pire pour le tramway serait qu'il devienne "le transport du pauvre". Et c'est ce qui arrivera si :

- Le tramway ne devient pas le moyen le plus rapide de se rendre en ville. Pour cela il faut un nombre limité de stations et des dessertes locales variées et ambitieuses.
- Le tramway ne dessert pas du tout des quartiers bourgeois-bohême comme Saint Jean-Baptiste ou la proximité de l'avenue Quartier.
- Le tramway ne devient pas le transport de prédilection de nos élus. Le maire en tête.

C'est pourquoi l'axe René Levesque devrait aussi faire partie du plan de tramway. Pour la mixité sociale, en plus de Charest qui doit rester la priorité.

C'est pourquoi il faut également densifier le réseau cyclable utilitaire. Que **chaque ligne de tramway soit doublée d'un réseau de pistes cyclables**, sur l'axe lui-même ou en parallèle. Et **continuer le déploiement des écolobus**.

Prévoir un budget de **réinvention continue** des voitures de Tramway, pour qu'il soit toujours le mode de transport le plus propre, le plus neuf, le plus moderne.

Bien sûr, **anticiper** bien en amont l'arrivée prochaine d'initiatives de **vélos en libre service** (Bixi) et prévoir le réseau électrique pour de **rechargement de voitures électriques**.

3 – D'une manière générale, faire un grand plan de déploiement de dessertes locales :

En transports actifs :

Faciliter les trajets à pied. A titre d'exemple, un élu a-t-il déjà tenté de traverser à pied en diagonale « De la Couronne / Charest Est» ? 20 secondes, c'est impossible pour une personne d'un certain âge.

Promouvoir le vélo : bien sûr, **René Levesque doit passer en sens unique et accepter des pistes cyclables de chaque côté** (derrière les abris-bus). Si les pistes sont correctement indiquées comme telles, c'est un excellent moyen de transport pour les vélos, en complément du tramway ou du Metrobus.

Prévoir des **accroches à vélo sur les Tramways**.

Si on compte le nombre de cyclistes à québec, il convient de calculer la proportion de budget à allouer au **déneigement des pistes cyclables** (majoré si on considère que le transport actif est bénéfique à la société), et ce dans toutes la ville.

Le Québec est l'endroit en Amérique du Nord qui compte le plus de cyclistes. Et pourtant, à Québec ceux-ci on très mauvaise presse (notamment radio). Il convient de lancer un plan massif pour **remonter la réputation des cyclistes en ville** et cesser le lynchage médiatique organisé. Communication des bonnes pratiques, répression des comportements dangereux.

Communiquer sur le fait que VELO+TRAM **sont les moyens les plus rapides pour se déplacer à Québec, été comme hiver**.

4 – Le tramway doit être une vraie alternative à la voiture

Au niveau du tramway, afin de ne pas reproduire le rendez-vous manqué de Lille avec les automobilistes, déployer un plan qui limite le nombre de stations, ou du moins qui le limite à certains endroits. Par exemple, en proposant une plus grande densité en ville ou le tramway est imbriqué dans la

circulation globale, alors qu'à d'autres endroits plus reculé il devient aussi rapide qu'un train. Un **TRAM-TRAIN**, en somme.

Cela permettrait de penser à un **déploiement plus massif** vers les endroits reculés. La rive sud est un bel exemple qu'on pourrait pousser plus au nord.

Je conseille le déploiement de plusieurs centres de **stationnement automobile pour supporter le développement du tram** (stationnement aux extrémités des lignes, ou en ville pour contrer la suppression de stationnements). L'entreprise Vinci étant devenue un monopole dangereux pour certaines villes d'Europe, s'il devait y avoir un tel déploiement, je conseille vivement à la ville d'en être le principal promoteur et le propriétaire des lieux.

Conclusion

Cette introspection m'a permis de considérer le plan actuel de tramway et d'y proposer quelques orientations possibles.

Il faut assumer que la voiture ne sera plus la seule priorité pour la ville. La décision finale sur l'axe René Levesque en sera alors le symbole.

Ensuite, le tramway doit devenir et rester un transport préféré de tous à Québec. Parce qu'il est rapide, ludique, beau, branché, complémentaire au réseau de transports actifs.

A ce titre, il semble qu'il y ait une absence de synchronisation entre le plan de mobilité durable et le plan de développement de déplacement actifs. Tout est résumé dans l'introduction : "priorité au développement urbain et au transport collectif". Beaucoup de déclarations d'intention très louables sont présentes dans le rapport, mais le seul vrai plan (René Levesque), est finalement un non-choix puisque deux solutions sont proposées). Cela manque de concret. Même chose pour le moyen d'assurer l'intermodalité.

Un plan de déploiement de nouvelles pistes cyclables est en cours (et déjà en retard), mais comment s'assurer que celui-ci soit compatible et complété par le plan de mobilité durable ?

Peut-être en demandant aux élus de faire ce qu'ils attendent de leurs citoyens : en prenant les transports collectifs et en pratiquant le transport actif, par exemple le vélo utilitaire. Pour leur santé, pour moins d'engorgement routier. Pour plus d'empathie, aussi.

Ils comprendront alors que le déneigement des pistes cyclables est étrangement absent du rapport. Que le vélo ne prendra sa place à Québec que lorsque l'on cessera de penser à un mode de transport marginal.

A l'instar du tramway qui n'est pas encore là, pensons au vélo tel qu'il pourrait être dans une ou deux décennies. Un mode de transport loin, très loin d'être marginal, privilégié par une population en santé, en complément de son TRAM-TRAIN ou de son TGV préférés.

Pierre Leroux.

Changer l’image de la Ville

MÉMOIRE DÉPOSÉ DANS LE CADRE DES CONSULTATIONS PUBLIQUES DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LA MOBILITÉ DURABLE

Jean-Thomas Lortie-Keating, M. Sc. Env.

Québec, 30 septembre 2010

PRÉAMBULE 1

CONTEXTE DU PLAN DE MOBILITÉ DURABLE 2

CONTEXTE HISTORIQUE 2

CONTEXTE DE GOUVERNANCE 2

LES CONTRAINTES PHYSIQUES À LA MOBILITÉ DURABLE 3

LES CONTRAINTES CULTURELLES À LA MOBILITÉ DURABLE 4

CHANGER L’IMAGE DE LA VILLE 5

CHANGER LA MANIÈRE DE CONSTRUIRE LA VILLE 5

AMÉLIORER LA VILLE 6

ÊTRE SENSIBLE AUX PERCEPTIONS POUR MIEUX CONVAINCRE 7

LES PIÈGES À ÉVITER 7

BIBLIOGRAPHIE 11

Préambule

Changer l’image de la Ville ? Il ne s’agit pas d’une erreur. C’est bien ce que propose le plan de mobilité durable. C’est d’ailleurs ce qui est arrivé à Strasbourg et dans plusieurs autres villes, qui ont choisi le tramway.

Changer pour quoi ? Strasbourg a choisi l’art de vivre. Le plaisir de la ville, plutôt que le tumulte. Le cœur de la ville a été cédé aux piétons et aux cyclistes. Le son des voix a remplacé le bruit des voitures. On est charmé en parcourant les rues, plutôt que coincé sur un trottoir devant un banal paysage de voitures stationnées ou immobiles. Les embouteillages au centre-ville sont choses du passé, maintenant que la voiture a cédé la place aux piétons et cyclistes. Les automobilistes peuvent toujours atteindre le cœur de la ville, mais le dédale de sens uniques rend le parcours plus rapide en tram, voir à pied ou à vélo.

Qui fut charmé ? Les touristes, les clients, les commerçants et les résidents. Étaient-ils tous convaincus lors des premières discussions sur le projet ? J’en doute.

Contexte du Plan de mobilité durable
Québec veut suivre l'exemple de Strasbourg et de plusieurs autres villes qui ont fait le choix de la mobilité durable. Mais, il faut d'abord se demander comment nous en sommes arrivés là ? Comment Québec est-elle devenue la ville de l'automobile ? Celle où il y a le plus de kilomètres d'autoroutes par habitant en Amérique du Nord ? Il faut comprendre comment construire un tramway et orienter le développement vers le cœur de l'agglomération pourrait désamorcer les dynamiques qui, depuis les années cinquante, ont amené l'agglomération à s'étendre toujours plus loin vers la périphérie. Il faut comprendre pourquoi il est impossible d'offrir le même niveau de service en périphérie dans l'état actuel du bâti. Il faut le comprendre et l'expliquer aux citoyens et aux commerçants. On ne peut pas changer sans susciter une certaine résistance.

Le plan de mobilité durable doit être non seulement présenté et expliqué, mais il doit également être défendu. Plus longue sera sa mise en œuvre, plus le risque de blocage est élevé.

Contexte historique
L'histoire du développement urbain à Québec n'est pas différente de celles des autres villes européennes ou américaines. La ville s'est d'abord construite autour d'un centre historique à une époque ou le port constituait le principal pôle d'activité de la ville. Dans les années cinquante, l'automobile, devenue abordable, offre le moyen d'accéder au confort. Les courants hygiéniste, moderniste et les défenseurs de la morale idéalisent la vie dans les banlieues de faible densité et dévalorisent la vie urbaine. Fini la pollution de la ville, l'exiguïté forcée par la taille des ménages et la pauvreté, les problèmes de salubrité, la vétusté des logements et le danger des quartiers centraux. La banlieue devient un refuge, loin des nuisances de la Ville.

La Ville doit s'engager à répondre aux besoins des citoyens de tous les quartiers et reconnaître qu'ils diffèrent d'un quartier à l'autre.

Contexte de gouvernance
Les infrastructures routières ont été mises en place pour soutenir cette dynamique naissante. Le développement de la banlieue a profité et continue à profiter aux villes périphériques, et ce, malgré la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles. Les fusions municipales de 2001 ont redéfini le rapport de la ville centre avec la périphérie, mais la dynamique persiste et la zone urbanisée s'étale toujours plus loin.

Il faut reconnaître qu'aucune agglomération ne souhaite se priver des nouveaux revenus de taxes foncières qui accompagnent les nouvelles constructions. Les nouveaux revenus couvrent-t-ils les nouveaux coûts associés à ces constructions ? Ce n'est pas l'avis de tous :

> La Ville de Québec utilise un modèle économique dépassé pour comparer les coûts et les bénéfices d'un projet de développement. Le modèle ne tient pas compte des services que les citoyens exigent après la construction de nouveaux quartiers éloignés des centres de services. C'est pourtant sur les bases de ce

> modèle obsolète que la Ville décide d’aller de l’avant ou non avec un projet de développement.

C’est ce que soutenait André Demers, ancien conseiller municipal, lors d’un entretien au en 2006.

La Ville de Québec doit revoir ses outils d’aide à la décision pour tenir compte de l’ensemble des coûts engendrés par les projets évalués. Elle doit comparer les projections de son modèle économique avec les coûts réels engendrés par les projets déjà construits. La comparaison doit tenir compte, entre autres, des coûts liés à l’étalement des services.

Les contraintes physiques à la mobilité durable

Les choix en matière d’utilisation du territoire ont une influence majeure et quasi permanente sur le développement. Par exemple, le chemin de la Canardière, qui était utilisé par les Innus et les Iroquois avant l’arrivée des Européens, constitue encore aujourd’hui un axe structurant. Les habitations, les industries et les commerces se sont établis en fonction de son tracé.

Les choix d’urbanisme qui ont été faits en banlieue de Québec rendent extrêmement difficile d’offrir et de développer un service de transport en commun efficace et abordable. De quoi nous prive cette nouvelle utilisation du territoire ? Voilà la question qui devrait désormais orienter la réflexion des personnes impliquées dans les choix d’urbanisme.

Comment un service de transport en commun pourrait-il desservir efficacement des banlieues dont les rues sont construites en spaghetti ? Comment encourager les transports actifs dans ces quartiers ? Comment favoriser la mixité fonctionnelle dans un environnement qui force la séparation des usages ? La forme urbaine à une influence déterminante sur les usages possibles et sur les coûts des services publics.

Trajet d’un mille dans une trame urbaine dense



Un trajet d’un mile à Seattle traverse une trame urbaine quadrillée ponctuée de commerces au travers de résidences.

Trajet d’un mille dans une banlieue de faible densité



Un trajet d’un mile à Bellevue, dans l’État de Washington avec ses culs-de-sac et ses rues sinueuses offre peu de services de proximité à une distance de marche.

Source (traduction libre) : http://www.treehugger.com/files/2007/07/walk_score_cool.php

La Ville doit considérer le coût d’opportunité dans les décisions en matière d’urbanisme afin d’éviter les erreurs d’aménagement qui nuisent au développement urbain durable.

Les contraintes culturelles à la mobilité durable

Québec, comme les autres villes qui ont fait la part belle à l’automobile, a érigé un rempart de quartiers pavillonnaires. Cette ceinture est impénétrable pour le système de transport en commun. Les quelques percées qui y sont pratiquées le sont au prix de compromis sur la fréquence du service et d’une sévère détérioration de l’image du transport en commun.

En banlieue, le système de transport en commun rejoint une clientèle captive. Les jeunes et les personnes âgées. La réussite des enfants de la banlieue, n’est-elle pas d’ajouter un troisième, voir un quatrième véhicule au stationnement familial le plus tôt possible après le jour de leur 16 ans ? Les longues heures passées à bord des autobus scolaires ou du système de transport en commun ancrent chez eux le même rêve de liberté : posséder sa voiture.

En heures de pointe, lorsque le besoin est criant (penduler entre les tours à bureaux et le dortoir), une clientèle volage s’ajoute. Elle disparaît lorsque doivent s’ajouter au trajet quotidien les courses, la halte à la garderie ou à l’école. Pour les résidents de banlieue, on choisit le système de transport en commun par défaut. C’est le choix des sans voitures, des économes et des prisonniers du trafic.

Pour ceux qui sont parvenus à s'émanciper, en faisant l'acquisition d'une voiture, la proposition de réduire la place de l'automobile et d'augmenter celle du transport en commun n'est pas séduisante au premier regard.

Le Plan de mobilité durable offre des solutions aux problèmes de transport en commun susceptibles de transformer la perception et les comportement des citoyens.

Changer l'image de la Ville

Depuis plusieurs décennies, les choix d'urbanisme reproduisent le modèle de la banlieue pavillonnaire, censé moderniser la manière de se loger et résoudre les problèmes hygiéniques et moraux. Les banlieues pavillonnaires ne répondent plus à ces besoins; les quartiers denses peuvent maintenant y répondre, si la Ville s'y engage.

- Mes parents ont payé 12 000 $ en 1979 pour une résidence, rue Richelieu, dont la Ville de Québec évalue aujourd'hui la valeur à 330 000 $. Une variation semblable de la valeur témoigne de l'importance des travaux qui ont été apportés à la maison et dans le quartier de manière générale. Qui oserait aujourd'hui reprocher au quartier son manque de modernité ?
- Un cadre de vie hostile au transport actif est corrélé avec des problèmes de santé cardio-respiratoire, voire d'obésité[1]. Comment peut-on conclure que la ville menace la santé de ses habitants, sans considérer la responsabilité de l'automobile ?
- La sécurité physique des piétons et des cyclistes est menacée par l'omniprésence des voitures et les aménagements urbains inadéquats[2]. L'automobile est certainement le principal problème de sécurité à Québec.
- Le transport est responsable de 40% des émissions de gaz à effet de serre au Québec[3]. Comment peut-on ignorer la menace que les changements climatiques représentent pour notre communauté et les générations futures ?

La Ville de Québec doit s'engager à construire, rénover et redéployer son réseau routier pour servir la mobilité durable et la qualité de vie des citoyens. Une attention particulière doit être consacrée aux besoins des citoyens des quartiers centraux pour améliorer la qualité de vie, l'image de la vie urbaine et soutenir un retour des citoyens dans les quartiers centraux.

Changer la manière de construire la ville

Québec doit en finir avec le développement de faible densité. Quand la ville devra s'étendre, elle doit maintenant utiliser chaque nouvel espace de la manière la plus efficace possible. L'effort de densification ne doit pas être le fardeau propre aux quartiers centraux. Autrement, la ville ne pourra pas être prise au sérieux la prochaine

---

[1] Direction de la santé publique, 2006, *Le transport urbain, une question de santé*, Montréal, http://www.santepub-mtl.qc.ca/Publication/rapportannuel/2006/rapport2006.html

[2] IBID

[3] Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, 2007, *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2007 et évolution depuis 1990*, Québec, http://www.mddep.gouv.qc.ca/changements/ges/2007/index.htm

fois qu'elle soutiendra qu'elle doit étendre son périmètre d'urbanisation faute d'espace disponible.

Pour ce faire, il pourrait être nécessaire de revoir les structures de gouvernance à l'échelle régionale, puisque le problème dépasse les limites municipales. Les fusions de 2001 ont mis fin à la compétition pour les revenus fonciers que se livraient les villes maintenant fusionnées. Cependant, la dynamique à l'origine de l'étalement urbain existe toujours. Elle s'est maintenant déplacée vers la rive-sud, la Côte-de-Beaupré, Ste-Brigitte-de-Laval et Lac-Beauport, etc. La pression d'urbanisation est toujours aussi forte sur le territoire agricole et sur les forêts urbaines.

Les nouveaux quartiers, où qu'ils soient sur le territoire de l'agglomération, doivent être construits à la condition que la mobilité durable y soit favorisée. Les écoquartiers, par exemple, doivent être des quartiers sans voitures. Autrement, comment réduire la circulation automobile si le modèle de développement se perpétue ? Un nouveau quartier devra désormais avoir une densité comparable à celle des quartiers situés en bordure des circuits Métrobus. Il devra également permettre une circulation efficace du transport en commun.

La Ville doit cesser d'obliger l'ajout de places de stationnement lors de nouvelles constructions, à l'image de ce que prévoit Montréal dans son plan de transport. Elle pourrait plutôt exiger l'installation dans les nouveaux bâtiments de douches pour les cyclistes et d'enclos sécurisés pour l'entreposage des vélos. Des places de stationnement pour l'autopartage pourraient également être exigées en contrepartie. Communauto estime que pour chaque auto offerte en autopartage, on retire l'équivalent de 8 voitures de la route[4].

La Ville doit s'assurer que le développement qui se fait à sa périphérie soit cohérent avec les orientations du Plan de mobilité durable.

Les orientations du Plan de mobilité durable doivent se refléter dans les exercices de planification que la Ville entreprendra, dont le Plan directeur d'aménagement et de développement.

Améliorer la ville

Les aménagements urbains négligent les besoins de ceux qui choisissent de ne pas utiliser la voiture.

Par exemple, la chaussée sur Honoré-Mercier n'a pas été conçue pour accueillir les autobus qui y circulent. Les bouches d'égout en bordure du trottoir sont dans la trajectoire des bus. Les passagers sont secoués à chaque bouche d'égout qui se retrouve sur le passage du bus. La chaussée a été détériorée par le passage fréquent des véhicules.

[4] Communauto, site consulté le 30 septembre 2010, *Bilan environnemental ; Un impact environnemental positif*, [site Internet] http://www.communauto.com/bilan.html#GES

La détérioration de la chaussée est une menace pour la sécurité des cyclistes. Sur les artères passantes, il faut cesser d'utiliser des briques pour le pavement, elles résistent mal au sel, au passage des autobus et au déneigement. Il faudrait plutôt privilégier l'utilisation de pierres taillées placées sur un lit de béton.

Il faut changer la manière de construire les rues. La mauvaise conception des rues engendre non seulement des coûts d'entretien supplémentaires, mais en plus nuit à la sécurité et au confort des usagers de la route et expose les piétons aux éclaboussures.

Le Plan de mobilité durable propose des alternatives intéressantes à l'automobile, mais pourrait offrir davantage de solutions pour améliorer les conditions de pratique des transports actifs.

Être sensible aux perceptions pour mieux convaincre

Lors des élections municipales de 2007, tous les analystes prévoyaient une victoire d'Ann Bourget. Les électeurs leur ont donné tort. L'ouverture dont ont fait preuve les citoyens à l'égard du projet de tramway n'est pas acquise. L'exemple des élections de 2007 doit prévenir les porteurs du Plan de mobilité durable d'une confiance aveugle. La Ville doit améliorer ses communications et répondre aux critiques sur le plan de mobilité durable sans toutefois nourrir la controverse.

Une des principales critiques à l'égard du projet de tramway porte sur l'iniquité du service entre les quartiers centraux et périphériques. Les citoyens ont souvent des attentes irréalistes à l'égard des services municipaux. Ils souhaiteraient un service de transport en commun à la demande, qui offre un service porte-à-porte. À défaut, ils considèrent l'offre de service injuste et donc, le projet de tramway inacceptable. Il faut admettre qu'il n'est pas possible d'offrir le même niveau de service partout sur le territoire de la Ville.

Le Plan de mobilité durable doit faire connaître le niveau de service (fréquences et temps de déplacement) et les frais d'utilisation auxquels doivent s'attendre les utilisateurs.

Les commerçants du secteur Cartier sont très préoccupés par l'impact que pourrait avoir la diminution de l'espace de stationnement sur leur commerce. Convercité, un OBNL, a réalisé une étude qui démontrait à des commerçants d'une artère commerciale montréalaise l'importance des piétons et des cyclistes pour leurs commerces. Les résultats ont d'ailleurs surpris les commerçants qui sous-estimaient le rôle des piétons et des cyclistes dans le succès de leur commerce. Une démarche similaire pourrait désamorcer une situation tendue sur la base de données réelles.

La Ville doit travailler de concert avec Espace Cartier pour établir un portrait réel des habitudes de la clientèle des commerces locaux.

Les pièges à éviter

Le tracé du tramway, qui emprunte le boulevard Charest, rompt avec la stratégie éprouvée par le RTC : développer d'abord les axes les plus achalandés, donc les plus

rentables. Les parcours Métrobus ont été localisés en fonction des résultats d’enquêtes origine et destination. Cette méthode a démontré sa pertinence, malgré les contraintes importantes que subissait le RTC (manque de véhicules, réforme Ryan).

Le Plan de mobilité durable propose un pari risqué. Je souscris aux objectifs de ce choix (densifier au centre), mais je demande à être convaincu que le risque en vaut la chandelle. Combien les propriétaires actuels demanderont-ils en échange de leurs terrains ? Où iront ces entreprises ? Combien coûtera la décontamination des sols dans le secteur Charest ? Combien de temps prendront les démarches d’avant-projet ? Pendant combien de temps le tramway sera-t-il sous-utilisé ? Quelle sera la vitesse du retour sur investissement ?

Pour les citoyens de Ste-Foy qui se rendent sur la colline parlementaire, quelle serait la différence de temps entre un parcours passant par le boulevard Charest et un parcours passant par le plateau de Ste-Foy ? Le tramway sera-t-il pris dans les embouteillages dans la Côte d’Abraham comme le sont les autobus actuellement ?

Une comparaison approfondie du trajet de tramway passant par le plateau de Ste-Foy et de celui passant par le boulevard Charest doit être réalisée.

Les objectifs globaux d’augmentation de la part modale du transport en commun sont peu ambitieux. Ne serait-ce que sur le plateau de Ste-Foy, la part modale du transport en commun est certes élevée par rapport à celle observée ailleurs dans la région de Québec, mais elle peut néanmoins augmenter significativement. Si la comparaison était plutôt faite avec Montréal, la part modale du transport en commun dans ce secteur apparaîtrait comme bien en deçà du potentiel réalisable.

L’objectif d’augmentation de la part modale des transports actifs est, quant à lui, anémique. Qui plus est, le délai pour atteindre les objectifs est complaisant.

L’objectif d’augmentation de la part modale des déplacements effectués autrement qu’en automobile doit être révisé à la hausse et se comparer avantageusement à celui des agglomérations semblables.

Les échéanciers pour la réalisation des objectifs du Plan de mobilité durable doivent être révisés pour parvenir plus rapidement aux résultats attendus.

Le Plan de mobilité durable doit bien identifier son objectif ultime : augmenter la part modale des transports alternatifs. La densification urbaine ne peut pas être l’objectif ultime du Plan de mobilité durable, mais bien une conséquence souhaitable que le Plan d’aménagement et de développer devrait soutenir. Les décisions doivent le refléter.

Le Plan de mobilité durable repose sur l’hypothèse risquée que les systèmes de transport en commun auront les moyens financiers pour augmenter l’offre à la hauteur de ce qui est prévu dans le plan.

Le Plan de mobilité durable doit évaluer la capacité financière et technique des systèmes de transport en commun de mettre en œuvre les orientations proposées.

Le projet de piste cyclable dans l’axe René-Lévesque est irréaliste. Certes, il est essentiel d’offrir un environnement sécuritaire aux cyclistes, mais l’hypothèse présentée est déficiente. Elle risque en plus de nuire à l’image du cyclisme à Québec et nourrir l’opposition inutile et injustifiée entre cyclistes et automobilistes.

En plus, la piste cyclable bidirectionnelle augmente les risques pour les cyclistes. Les automobilistes ne s’attendent pas à rencontrer des cyclistes à contre-sens, ce qui augmente les risques d’accidents. Les voies cyclables devraient toujours être dans le sens de la circulation.

Le projet de piste cyclable dans l’axe Père-Marquette est une solution temporaire insatisfaisante. Un nombre important de cyclistes continuera à utiliser les artères plus achalandées pour suivre une trajectoire rectiligne et éviter un parcours sinueux dont il n’a pas l’habitude. Un automobiliste préférerait lui aussi une trajectoire rectiligne.

Le tracé cyclable sur le terre-plein central de Grande-Allée doit être étudié, y compris l’hypothèse d’un élargissement du terre-plein. Un tracé complémentaire sur chemin Ste-Foy devrait être évalué.

Le Plan de mobilité durable ne comporte aucune proposition quant à l’aménagement de rue piétonne. Il s’agit pourtant d’une intervention urbaine désormais commune dans les villes. Le succès du tramway de Strasbourg s’explique, entre autres, par la piétonnisation du centre-ville.

Même des villes de petite taille (Saverne, France, 12 000 habitants) ont fait le choix de la piétonisation. À Saverne, les commerçants se sont d’abord opposés au projet. Depuis sa réalisation, ce sont les commerçants qui font affaire à l’extérieur de la zone piétonne qui se plaignent.

La ville doit accélérer ses innovations en matière d’urbanisme en favorisant l’aménagement de rues piétonnes, les rues partagées et d’autoroutes cyclables par exemple.

Le quartier St-Jean-Baptiste est au prise depuis les années quatre-vingt avec un problème de circulation de transit. Les contraintes à la circulation et les aménagements de la chaussée sont à privilégier aux solutions qui augmentent à long terme le flot de circulation et la vitesse automobile (construction de nouvelles voies de circulation, élargissement des voies existantes). L’ajout de sens uniques et de bornes rétractables pourrait éventuellement améliorer la qualité de vie dans le quartier.

Bornes rétractables



Des bornes rétractables bien utilisées peuvent résoudre les problèmes de transit, sans nuire au transport en commun, ni aux services d’urgence, ni aux services de collecte des déchets, etc. Un arrêt obligatoire après le passage des bornes évite les intrusions et les dommages aux véhicules.

Ce type de nuisance n’a pas été toléré à Beauport. Le prolongement de l’avenue St-David a été réalisé à grands frais (4 M$) pour résoudre un problème de transit qui aurait pu être résolu autrement, par l’interdiction de la circulation dans certaines direction par exemple. Les citoyens de la rue Montpellier craignaient pour leur sécurité. Il est d’une triste ironie de remarquer qu’un automobiliste a justement perdu la vie sur le nouveau tronçon.

Les problèmes de circulation de transit doivent être résolus, particulièrement dans les quartiers centraux.

La Ville doit s’engager à assurer la sécurité de tous les utilisateurs de la route par des interventions judicieuses en matière de transport.

L’opinion de tous les citoyens concernés doit être sollicitée pour connaître les problèmes qu’ils subissent et les meilleures solutions envisageables.

Bibliographie

Communauto, site consulté le 30 septembre 2010, *Bilan environnemental ; Un impact environnemental positif*, [site Internet] http://www.communauto.com/bilan.html#GES

Direction de la santé publique, 2006, *Le transport urbain, une question de santé*, Montréal, http://www.santepub-mtl.qc.ca/Publication/rapportannuel/2006/rapport2006.html

Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, 2007, *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2007 et évolution depuis 1990*, Québec, http://www.mddep.gouv.qc.ca/changements/ges/2007/index.htm

MÉMOIRE
AU GROUPE DE TRAVAIL
CONCERNANT LE PLAN DE MOBILITÉ DURABLE
DE LA VILLE DE QUÉBEC JUIN 2010

Un plan avec plusieurs éléments positifs

Le document se prononce en faveur du développement durable. Il vise à encourager l'utilisation du transport en commun en souhaitant doubler sa part modale. Il rappelle que la Ville de Québec s'est fixé l'objectif de réduction de 20% de la quantité de gaz à effet de serre d'ici 2020 par rapport à 1990. On tient compte des personnes à mobilité réduite et de l'accessibilité universelle, de l'équité sociale...

Un plan qui évite des remises en cause pourtant nécessaires

Le groupe de travail n'a pas examiné à fond ce qu'implique le développement durable dans le contexte de Québec, où l'usage de la voiture et l'étalement urbain ont été largement encouragé par la construction d'un réseau d'autoroutes très élaboré. On y mentionne que la densité moyenne à Québec est cinq fois plus basse qu'à Montréal. On y mentionne que l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre a été de 17,5% de 1990 à 2006.

À plusieurs reprises, lors des rencontres fin septembre, les représentants de la Ville ont répété qu'il n'était nullement question de mettre des contraintes à l'utilisation de l'automobile.

Il s'avère que la vaste majorité des employés qui se rendent en voiture à leur travail profite d'un espace de stationnement gratuit. Cette gratuité est un incitatif puissant au choix modal de l'automobile. Lorsqu'on veut attirer ces gens vers le transport en commun, il faut alors investir des montants colossaux pour « l'amélioration notable du service de transport collectif (dont) les autorités municipales (sont d'avis qu'elles) convaincront un nombre grandissant de personnes d'opter pour ce mode de déplacement. » (p. 7)

<u>Un Plan de mobilité durable ne peut faire l'économie d'une politique globale de stationnement qui recherche à rétablir la vérité des coûts.</u>

Lors de la rencontre du 25 septembre, les représentants de la Ville ont mentionné que le règlement harmonisé d'urbanisme contient dorénavant des normes maximales de cases de stationnement pour certains usages. Ce n'est qu'un premier pas.

Le document dit « À priori, il n'y a pas lieu d'augmenter la capacité autoroutière dans la région. » (p.86) La page suivante parle d'ajouter une voie de circulation sur l'autoroute Henri-IV (#4), sur l'autoroute Charest (#5) et dans chaque direction sur l'autoroute 20 (#13). Que doit-on comprendre?

Le rapport préconise de procéder à une densification à l'échelle humaine le long des grandes artères. En principe, ceci est une orientation positive. Par contre, si je regarde ce que la Ville a permis comme développement à l'ouest du boulevard Robert-Bourrassa au sud de Chauveau, un quartier gris et terne, je crains pour les autres artères.

Le tramway

Le projet d'un lien par tramway, selon le tracé proposé par la Ville, est une proposition intéressante. Par lui, la Ville veut utiliser le transport en commun comme outil pour canaliser le développement urbain à certains endroits. On pourrait prévoir aussi une densification importante (et une mixité de fonctions plus grande) dans les zones et parcs industriels de part et d'autre du boulevard Charest.

Des questions subsistent quant au réalisme du projet. Par exemple, on parle d'un tunnel à partir de Place d'Youville sur 300 à 400 mètres pour respecter la pente de 7%. Il y a une zone de livraison souterraine sous le boulevard René-Lévesque pour le Centre des congrès. Peut-on y faire passer un tramway?

Dans la simulation, on montre des bâtiments qui surgissent de terre. Près de l'intersection Charest/Marie de l'Incarnation, on montre un tel bâtiment sur Marie de l'Incarnation qui est présentement en construction. À l'intersection, on implante un gros édifice sur le stationnement du petit centre commercial. À mon avis, cela signifie la fin du centre commercial, car même si l'on construit du stationnement souterrain à grand frais, les clients n'iront pas s'y stationner.

Les propositions dans l'axe René-Lévesque, notamment pour le vélo

« Le groupe de travail soumet à la consultation deux hypothèses de transformation du boulevard René-Lévesque visant à améliorer le transport alternatif. La première hypothèse (devenue option 1) consiste à réaménager le boulevard pour :

- Maintenir des voies réservées au transport public en bordure des trottoirs;
- Aménager des voies cyclables, dans les deux directions entre les avenues De Bourlamaque et du Bon-Air;
- Aménager des vies cyclables sur les rues parallèles au boulevard entre les avenues De Bourlamaque et Honoré-Mercier et entre l'avenue du Bon-Air et l'Université Laval

Avec maintien d'une voie de circulation automobile en direction ouest à partir de l'avenue Turnbull jusqu'à l'avenue Myrand et retrait de la voie de circulation automobile en direction est. »

Il n'y pas d'analyse sur la redistribution de la circulation avec la perte d'une voie de circulation aux heures de pointe en direction est, et des deux autres voies en d'autres moments de la journée (celles des voies réservées d'autobus). La circulation irait-elle sur d'autres artères, tel le chemin Sainte-Foy ou la Grande-Allée; y aurait-il congestion supplémentaire, alors que le rapport veut lutter contre la congestion (p. 28)? Irait-elle sur des rues secondaires, alors que la Ville veut « décourager l'utilisation des rues de quartier pour la circulation de transit » (p. 90)? L'impact sur l'accès à la Colline parlementaire doit également être examiné.

Sur le profil en travers, on remarque un terre-plein central. Il n'y a pas d'indication sur l'identité des intersections où, présumément, ce terre-plein serait interrompu. Il pourrait y avoir des pertes d'accessibilité importante, tout le long du secteur. Par exemple, comment accéder aux propriétés situées du côté sud du boulevard? On ne précise pas, dans le document, pendant quelle période les voies réservées d'autobus seraient en fonction (le mardi 28 septembre on a indiqué que on songeait

de 7h à 18h), mais on pourrait très difficilement permettre la circulation en direction est en dehors des périodes de réservation des voies pour les autobus.

Avec raison, les commerçants d'Espace Cartier demandent à la Ville d'apporter des clarifications afin de pouvoir mieux déterminer les impacts de ces propositions.

En matière de vélo, le Plan croit que l'hypothèse du réaménagement du boulevard René-Lévesque serait hautement favorable au transport actif (collectif et actif). (p.99)

Sur l'axe Père-Marquette / De Caillères, les représentants de la Ville ont parlé de priorité au vélo axiale, de signalisation personnalisée, d'ajout de phases pour vélo à la signalisation et de réduction de la circulation de voitures en transit, en plus d'une piste sur les terrains du Collège Saint-Charles-Garnier et deux pistes sur les terrains de l'ancien collège Bellevue, pour rendre le trajet plus rectiligne. Sans en connaître les détails, il est encourageant de voir que la Ville a décidé d'améliorer la proposition contenue dans le rapport.

« Le groupe de travail recommande d'éliminer graduellement les stationnements sur le boulevard René-Lévesque afin d'améliorer le service du transport collectif. » (P. 99)

Aucune mesure n'est proposée pour pallier au retrait de ces cases de stationnement. Or, l'absence de possibilité de stationnement dans ces quartiers déjà très denses pourrait réduire la valeur foncière des propriétés, comme ce fut le cas pour le 888, rue Saint-Jean.

Je vis présentement une situation analogue à cause de travaux de réfection de ma rue. On doit se chercher un espace sur des rues déjà très accaparées pour le stationnement. On se demande si on peut sortir en voiture le soir, parce qu'on n'est pas sûr d'avoir un espace au retour. Cela crée de la tension entre voisins.

Il faut impérativement effectuer des études sur le nombre d'espaces, la rotation, la durée… dans toutes les rues du chemin Sainte-Foy à Grande Allée avant même de songer à une mesure semblable.

Le quartier Montcalm a déjà fait le compromis raisonnable en matière de stationnement en acceptant que le stationnement soit interdit de 7h30 à 9h sur un côté de la rue. Le Plan fait un survol des problèmes en disant « les voitures stationnées et les autres véhicules ralentissent les autobus, particulièrement à l'heure de pointe, et engorgent le boulevard. » (p.98) et veut forcer des mesures grossières, alors qu'il faut faire des analyses fines. C'est la présentation publique qui indique des problèmes de fiabilité, de régularité et de qualité de service des Métrobus 800 et 801 sur l'axe colline Parlementaire-Université. Aucune information additionnelle n'est fournie sur ces problèmes. Pourtant, on ne parle pas de la vitesse de régulation de la synchronisation des feux sur le boulevard René-Lévesque, qui est d'environ 60 km/h. Est-ce que cela pourrait être un élément majeur dans le fonctionnement du transport en commun.

Le 28 septembre, le président du RTC a identifié des problèmes de congestion uniquement entre Bourlamaque et Salaberry. Il est donc surprenant de vouloir modifier toute la longueur du boulevard. Le rapport parle du potentiel des technologies, par ex. la préemption aux feux de circulation (le feu change au vert, le jaune est retardé pour permettre le passage de l'autobus) » (p.

77) N'y aurait-il pas là la solution aux problèmes de fonctionnement du transport en commun sur l'axe René-Lévesque? Il faut des solutions ciblées, non des mesures mur à mur. Mais il faut accepter les délais causés par la traverse du boulevard par les piétons!

On ne peut charcuter le quartier Montcalm, pourtant cité en exemple comme un quartier où les parts modales de la marche sont les plus élevées de la région. (p.98)

Conclusion

Il faudrait que la Ville poursuive les études nécessaires et qu'elle revienne consulter la population lorsque les impacts et les coûts seront précisés. À cette étape, la Ville ne peut assumer qu'elle reçoit un chèque en blanc.

Annexe

« Le groupe de travail recommande aux villes de Québec et de Lévis de s'inspirer des nouvelles normes américaines en matière de construction des rues afin de permettre un partage optimal et sécuritaire de la rue entre les automobilistes, les cyclistes et les piétons (p.90). Il recommande aussi aux villes d'accroître les mesures qui découragent l'utilisation des rues de quartier pour la circulation de transit (ibid).»

Il faudrait préciser de quelles nouvelles normes américaines on fait référence. Un fonctionnaire de la Ville a parlé des normes AASHTO. Jusqu'à récemment, les normes américaines ont été très favorables à la voiture et très défavorables aux transports collectifs et actifs. Cela est en train de changer, mais de là à recommander de s'en inspirer, il y a un grand pas.

Paul Mackey
485, rue Jeanne-d'Arc
28 septembre 2010

P.S. J'aimerais m'inscrire et discuter avec le groupe de travail lors des audiences publiques.

MÉMOIRE PRÉSENTÉ AU
GROUPE DE TRAVAIL SUR LA MOBILITÉ DURABLE

MONTER À BORD EN 2013?
OUI C'EST POSSIBLE !

PAR BERNARD MARQUIS, ING.

30 SEPTEMBRE 2010

Présentation personnelle

Je suis très heureux d'avoir l'opportunité de présenter ce mémoire aux membres du Groupe de travail sur la mobilité durable et désire souligner dès le départ que cette démarche est une initiative personnelle. Je suis ingénieur civil pour une importante firme de génie-conseil de Québec et travaille dans le domaine des infrastructures urbaines, particulièrement au niveau des réseaux d'eau potable et d'égouts et de la gestion des eaux pluviales depuis plusieurs années. Par ailleurs, je suis également très intéressé par les questions de transport urbain, d'aménagement du territoire, de planification des services divers aux entreprises et citoyens, de la protection de l'environnement dans son ensemble et du maintien ou de l'amélioration continuelle de notre qualité de vie. C'est dans cette perspective que ma réflexion s'est déroulée depuis plusieurs années et le Groupe de travail m'offre l'opportunité de la faire connaitre afin d'enrichir la réflexion à ce sujet.

Mise en contexte

> *Selon une étude de Transports Canada, l'agglomération de Québec compte 22 km d'autoroutes par 100 000 habitants alors que ce ratio est de 8 km pour Montréal et 7 km pour Toronto.*
>
> *Selon l'Association canadienne du transport urbain, une personne sur 10 utilise le transport en commun à Québec par rapport à une sur 4 à Montréal et Toronto.*

Depuis plusieurs années, la question du transport urbain à Québec alimente bien des discussions. Historiquement, parler de trafic ou même de congestion pour la ville de Québec faisait bien rire, surtout quand on se comparait à de plus gros centres urbains. Maintenant, ceci n'est plus vrai. Contre toute attente, l'augmentation très marquée du nombre de voitures sur les routes de la région a engendré fréquemment des problématiques de bouchons de circulation à des heures ou selon des durées jamais vues à Québec. Cette situation est de plus en plus irritante pour les citoyens, occasionne de nombreux inconvénients de toutes sortes, augmente la pollution atmosphérique et mine peu à peu notre qualité de vie.

En fait, la population augmente et le « gros village » comme on se plaisait tant à l'appeler ressemble maintenant à une ville nord-américaine typique où, tant et aussi longtemps que le citoyen le peut, il demeure un automobiliste acharné pour aller travailler ou étudier. Au fond, comment le blâmer? Notre ville souffre d'un réel déficit en un mode de transport collectif efficace et attrayant, alternatif à l'automobile, en dépit de l'amélioration marquée de la performance du RTC au cours des dernières années.

1. Considérant que même si une partie de la main-d'œuvre parvenait théoriquement à réaménager son horaire de travail pour éviter la circulation, cette alternative demeurerait marginale et ne serait pas suffisante pour engendrer une diminution de la circulation réellement perceptible,

2. Considérant que le désir de la ville d'attirer des jeunes familles fera en sorte d'accentuer au cours des prochaines années l'augmentation du nombre de voitures car, étant donné qu'il n'y a pas actuellement de secteurs attrayants pour s'établir à proximité du centre-

ville et utiliser majoritairement le transport en commun, elles continueront de s'établir plutôt dans les anciennes villes autour du centre-ville,

3. Considérant que j'observe que les temps de déplacement pour se rendre au travail de certains collègues sont de plus en plus longs, allant jusqu'à 1 heure le matin et 1 heure le soir, ceci m'apparait totalement inconcevable. Ces derniers se disent prêts à prendre toute alternative de transport en commun qui serait efficace et rapide, où un temps de parcours fortement réduit serait réellement attrayant,

4. Considérant que certains secteurs ont manifesté un réel désir de disposer d'un moyen de transport alternatif à l'automobile, tel la région de Portneuf où un service de navette en autobus a été mis sur pied au cours des derniers mois et serait si populaire que la dimension de l'autobus utilisé a du être augmentée pour répondre à la demande,

5. Considérant que les bouchons de circulation en direction du centre-ville sur l'autoroute Laurentienne se forment maintenant encore plus au nord de Lac-Beauport et que cette saturation du réseau routier est observée sur l'autoroute Henri-IV dans le secteur Val-Bélair, sur l'autoroute 40 dans le secteur St-Augustin, sur l'autoroute 20 en provenance de l'est ou de l'ouest et sur l'autoroute en provenance de la Côte-de-Beaupré; une solution répondant à cet afflux de véhicules vers le centre-ville doit être trouvée,

Considérant tous ces éléments, une solution doit être mise en place, et à court terme.

Publication du Plan de mobilité durable

Par ailleurs, au cours des derniers mois, le Groupe de travail sur la mobilité durable a analysé la situation du transport à Québec sous de multiples perspectives et a su identifier des pistes de solution très pertinentes. En fait, les enjeux de la densification et de l'aménagement urbain, du transport des personnes et des biens, de la réduction de la pollution engendrée par les véhicules ont été sondés en profondeur. Or, le Groupe de travail a rendu public son *Plan de mobilité durable* dans un rapport innovateur, rafraichissant et bien étoffé traitant des nombreuses problématiques et identifiant une foule de solutions potentielles. Je souscris entièrement au principe de densification de notre centre-ville et à l'urgence de prendre les moyens pour faciliter le transport des personnes.

De façon évidente, la pièce maitresse du Plan est la mise en place d'un tramway qui permettrait notamment de relier la rive-sud au centre-ville, via le pont de Québec. Je trouve que ce projet est structurant à plusieurs niveaux, audacieux et répond à un réel besoin en termes de transport ayant la capacité de véhiculer plusieurs personnes sur une base journalière. En contrepartie, mon expérience d'ingénieur me permet d'apprécier les défis techniques qui devront être relevés les uns après les autres pour permettre la mise en place du tramway. Afin d'être clair, mentionnons par exemple le déplacement de nombreuses infrastructures urbaines avec qui les lignes de tramway entreraient en conflit, qu'elles soient en surface comme :

- les terre-pleins,
- les bordures et trottoirs,
- les feux de circulation,
- les lampadaires,
- des arbres matures devront être coupés, pour être remplacés probablement à proximité par des chicots qui prendront des décennies à ressembler à ceux enlevés,
- etc.

ou encore des infrastructures souterraines comme :

- les réseaux électriques de toutes sortes qui sont habituellement peu profonds,
- les réseaux des utilités publiques appartenant à des compagnies privées de télécommunication, de câble ou de gaz,
- des portions de réseaux d'alimentation en eau potable, d'égout sanitaire, d'égout pluvial ou encore d'égout unitaire,
- etc.

Pour que le tramway puisse fonctionner de façon optimale, de nombreux travaux devront être réalisés en vue de libérer une emprise suffisante pour la ou les voies ferrées, selon les secteurs. On devra également reconstruire en s'assurant que les tramways ne pourront entrer en collision avec les véhicules sur la route, en modifiant des centaines de séquences de feux de circulation, en ajoutant des feux prioritaires, etc. Or, la conception devra tenir compte d'une foule de facteurs comme, par exemple, comment assurer la sécurité des piétons (jeunes et moins jeunes) lorsqu'ils traverseront aux intersections alors qu'un tramway, dont le passage serait prioritaire sur les autres véhicules, arriverait à bonne vitesse? La réponse est simple : la vitesse du tramway devra être abaissée ou modulée en fonction du parcours, engendrant des temps de parcours

plus importants et sera toujours tributaire du partage des rues par les rames. Globalement, j'imagine que tous ces éléments ont été pris en compte pour établir l'ampleur des travaux à réaliser et surtout le coût à prévoir, soit un montant de l'ordre de 1,5 G$... Compte tenu des éléments mentionnés, ce montant sera à mon avis confirmé lors des prochaines étapes de conception et il y a fort à parier qu'il augmentera de quelques dizaines de millions encore quand les plans et devis complets auront été complétés, vu la complexité de la tâche à accomplir et le nombre d'années sur lequel les travaux s'échelonneront...

Bien qu'on parle de beaucoup d'argent et d'une complexité technique non négligeable, il faut qu'on s'y attaque car c'est un projet ambitieux et structurant et la population est en droit de disposer d'un niveau de service en transport en commun bien supérieur à ce que l'on connait. *Comme agglomération, nous sommes déjà tellement en retard en terme d'offre de transport collectif intermodal, il serait gênant de retarder encore davantage un service auquel la population a droit…*

Le transport par autobus aurait-il atteint une certaine limite?

Dans un autre ordre d'idées, il est évident que le RTC a fait des efforts très importants, particulièrement au cours des dernières années, pour améliorer son offre de service, sa flexibilité et son efficacité. Notamment, ce fut une excellente idée d'introduire les lignes métrobus, maintenant équipées d'autobus articulés attrayants et efficaces. Pour l'usager qui ne désire pas se rendre plus loin qu'une dizaine de rues de chez lui ou encore aller travailler dans le quartier voisin, l'autobus est satisfaisant. Par contre, pour des milliers de personnes, prendre l'autobus pour franchir quelques dizaines de rues, traverser d'est en ouest ou du nord au sud la ville, ils doivent se contenter de trajets relativement longs, même en métrobus. Au fond, le système des autobus, que ce soit les réguliers ou les métrobus, atteint actuellement ses limites quelque part parce qu'il est par définition prisonnier de l'infrastructure routière sur laquelle il doit circuler, avec ses nombreuses intersections, ses innombrables de feux de circulation (rarement synchronisés), l'état de la chaussée, les autres véhicules avec qui partager la route (en mouvement ou stationnés), les piétons, les cyclistes, les imprévus routiers, les bouchons de circulation, etc.

Quand on y regarde de près, à partir des distances séparant les arrêts, le transport en commun à Québec possède grossièrement actuellement trois niveaux :

1. Le premier niveau est le réseau de base des autobus, appelé « réseau de proximité » où les arrêts pour laisser monter ou descendre la clientèle sont approximativement séparés d'environ 200 à 250 mètres,

2. Le deuxième niveau est le réseau Métrobus qui dessert quelques artères névralgiques en ayant une distance supérieure entre les arrêts. Les lignes 800 et 801 sont très populaires et nul doute que la ligne 802 qui desservira notamment le secteur du boulevard Lebourgneuf le sera également,

3. Le troisième niveau est en quelques sortes les liaisons rapides entre deux points géographiques différents, où les arrêts sont alors beaucoup plus espacés. Ce sont en fait

les lignes « express » et elles sont populaires et bien adaptées aux besoins de la clientèle.

L'observation que l'on peut faire est la suivante :

a) Au-delà du troisième niveau, soit les lignes « express », plus rien. En fait, ce qui est surprenant à Québec c'est qu'il est impossible de se déplacer rapidement d'un bout à l'autre de la ville, il n'existe aucun moyen de passer de Beauport à Ste-Foy par exemple en moins de 30 minutes avec le transport en commun, en pleine heure de pointe.

b) Quand on y regarde de près, les problèmes congestion observés sur les axes routiers en provenance des banlieues demeureront avec la venue du tramway, ces problèmes ne sont pas ceux du centre-ville : à chaque situation son remède. En fait, la congestion se situe principalement sur le territoire des anciennes villes (autoroutes Laurentienne, Robert-Bourassa, Henri-IV, autoroute 40, les deux ponts, etc.).

   Précisons que le projet de tramway présenté par le Groupe est très attrayant et répondra en principe aux besoins de milliers de citoyens situés dans la large bande desservie par cette solution, c'est une solution très bien adaptée aux centres-villes et aux zones densément peuplées. Par contre, en dehors de cette bande, le tramway aura très peu d'impact positif et il ne changera rien à la situation problématique croissante de transport observée depuis des années. En clair, cette solution laissera en plan tous les citoyens des anciennes banlieues à l'ouest, au nord, à l'est et sur la rive-sud. En effet, comment les citoyens de Val-Bélair, St-Émile, Lac-Beauport, l'Ancienne-Lorette, Charlesbourg, Beauport, St-Augustin, Cap-Rouge, Lévis, Breakeyville, de la région de Portneuf ou de la Côte de Beaupré pourront être avantagés le matin pour se rendre au travail par la venue du tramway? Il manque clairement un maillon dans le système de transport en commun et ce n'est pas l'ajout de lignes d'autobus, qui prendraient minimalement entre 45 minutes à 1 heure et quart pour traverser la ville, qui amélioreraient l'offre de service aux citoyens et seraient les plus attrayantes pour attirer une nouvelle clientèle.

c) Pour ma part, en tant qu'observateur, il est évident à mes yeux qu'il manque pour notre grande agglomération un autre niveau au système de transport collectif, qui se situerait à un niveau intermodal supérieur à celui des autobus, qui viendrait le compléter et interagir avec lui. Un coup de barre majeur doit être fait pour offrir une véritable alternative en transport en commun à Québec, il faut sortir des sentiers battus et oser améliorer notre qualité de vie. Faisons-le pour nous!

Comment trouver une solution? En partant du principe que d'autres villes ont vécu les mêmes problématiques, ont procédé au même questionnement et ont mis en place des solutions novatrices qui ont fait leurs preuves et répondu au besoin de mobilité accrue de leurs citoyens, des pistes de solution peuvent être trouvées. Finalement, je ne pense pas que les gens de Québec ne sont pas plus égoïstes, masochistes, inconscients ou indéfectiblement attachés à leurs véhicules, c'est simplement que le système de transport collectif ne répond pas complètement à leurs besoins ou encore qu'il requiert un moyen de transport additionnel pour englober, compléter et améliorer le réseau actuel du RTC.

Et pourtant, ironiquement, la solution à tous nos problèmes de mobilité existe déjà à Québec et les infrastructures requises pour mettre de l'avant cette solution sont présentes en grande partie, peut-être même à 80% ou plus, pour bénéficier d'une solution pleinement opérationnelle…

<u>Une solution à portée de main… un réseau de trains de banlieue</u>

Le principal avantage de cette solution est qu'elle existe pratiquement déjà. En fait, des investissements limités doivent être faits pour compléter les infrastructures existantes pour permettre la mise en service. Ce système utiliserait les voies ferrées existantes, après entente avec les compagnies propriétaires, et relierait toute l'agglomération de Québec, de Portneuf à la Côte-de-Beaupré, en passant par l'aéroport, des arrondissements du nord de la ville jusqu'à Bellechasse en passant par Lévis. Des trains circuleraient à vitesse élevée, offrant alors des temps de parcours très rapides à la clientèle, sur des corridors sécuritaires, sans interférence avec aucun autre mode de transport.

Autre avantage majeur : la rapidité de mise en place, soit deux ou trois ans maximum. De nombreuses gares, d'aménagements très simples mais efficaces, permettrait l'intermodalité avec des lignes d'autobus à haute fréquence du RTC, les taxis, les vélos et bien sur l'automobile.

La liste des avantages d'un tel système se présente comme suit :

- ✓ Service pensé d'abord pour les citoyens, les jeunes comme les personnes âgées et les touristes
- ✓ Rapidité de mise en service, soit un horizon de 2 ou 3 ans donc très vendeur auprès des citoyens
- ✓ Réseau de voies ferrées requises existe déjà en grande majorité
- ✓ Coût de mise en place très acceptable
- ✓ Technologie très attrayante
- ✓ Transport de passagers à vitesse élevée sur des emprises existantes, réalisant des temps de déplacement efficaces malgré des arrêts fréquents
- ✓ Gares avec centaines d'espaces de stationnement incitatif gratuit, espaces de stationnement pour personnes à mobilité réduite, zones « dépose-minute » avec quelques espaces, places pour taxis et autres réservées au covoiturage, boucles d'accès prioritaire avec quais pouvant recevoir des autobus locaux, express ou métrobus
- ✓ Le train est très peu polluant, environ 6 fois moins polluant que l'automobile, cadrant bien avec les objectifs environnementaux et écologiques de la ville de Québec et des citoyens
- ✓ Moyen de transport complètement indépendant de la congestion automobile, des piétons, des conditions météorologiques, des travaux et des accidents routiers
- ✓ Système pensé pour les citoyens, en fonction de leurs besoins réels de déplacement, interconnecté avec les divers niveaux de service du RTC – lignes d'autobus locales, express ou métrobus
- ✓ Sécurité et confort pour les usagers notamment par des entrées dans les rames à la hauteur des quais

- ✓ Des trains de type Bombardier Talent (ou autre) ont été conçus spécifiquement pour ce type de projet, de capacité variable en fonction des besoins des villes. Les figures suivantes présentent ce genre de train qui pourrait être utilisé :





- ✓ Possibilité d'utiliser, selon l'achalandage sur les lignes principales, des voitures à un ou deux niveaux, climatisées, avec des sièges confortables et lampes de lecture
- ✓ Trains modulables et multifonctionnels, sans cloison intérieure permettant aux passagers de se déplacer librement, pouvant recevoir bicyclettes, poussettes et fauteuils roulants
- ✓ Mode de transport venant compléter parfaitement les modes de déplacement actuels
- ✓ Retombées positives instantanées en diminuant de façon drastique les temps de déplacement au travail, à l'école et pour les loisirs pour des milliers de citoyens journalièrement

Les infrastructures qui seraient requises seraient grossièrement :

- ➢ Gares à construire
- ➢ Construction de nouveaux passages à niveau ou ponts
- ➢ Réfection et modification de certains passages à niveau existants
- ➢ Mise à niveau de la signalisation de voie
- ➢ Construction de voies d'évitement à des endroits clés pour permettre le croisement des trains sans diminuer le niveau de service et la fréquence de service
- ➢ Mise en place d'un centre de contrôle du trafic ferroviaire pour l'ensemble de la région en concertation avec les autres intervenants du domaine
- ➢ Construction d'un site d'entretien et de maintenance pour les trains

Un système de trains de banlieue régional moderne, géré par le RTC, serait très attrayant pour la clientèle actuelle et aurait une capacité d'attraction immense sur une nouvelle clientèle, lasse de la congestion et avide d'efficacité et d'intermodalité. Ce système faciliterait énormément le déplacement de ses usagers en toute saison, encore plus attrayant en hiver, et pourrait desservir la très grande région de Québec à un coût d'implantation de l'ordre de 250 à 300 M $, financé à 75% par les gouvernements, soit dans le contexte un coût abordable en regard des bénéfices retirés. La mise en service de ce nouvel équipement répondrait notamment aux objectifs fixés par le gouvernement du Québec dans sa Politique sur le transport collectif des personnes.

À titre d'exemple, pour imager à une autre échelle, l'Agence Métropolitaine de Transport (AMT) de la région montréalaise exploite actuellement cinq lignes de train, 52 gares, 1 ligne d'autobus express métropolitain, 29 000 stationnements incitatifs, 16 terminus métropolitains et 85 km de voies réservées. L'achalandage annuel des trains de banlieue est de près de 16 millions de passagers, ce qui situe la grande région métropolitaine au sixième rang en Amérique du Nord.
Au niveau des coûts, pour l'AMT, l'achat du matériel roulant a été financé à 75 % par le ministère des Transports du Québec (MTQ) et à 25 % par l'AMT. Pourquoi Québec n'irait pas chercher sa part?

À Ottawa, le réseau public OC Transpo exploite un train de banlieue avec des trains Talent, tel qu'illustré à la figure suivante :



Or, il serait stratégique que le RTC bénéficie de leur expérience, de même que de celle de l'AMT. Ceci permettrait d'accélérer la mise en place du système à Québec et diminuerait le risque de difficultés imprévues dans le processus d'implantation.

À titre d'exemple, voici ce que pourrait être un échéancier pour l'implantation d'un système de train de banlieue à Québec :

- Printemps 2011 : adoption/modification des lois et statuts nécessaires pour créer un Comité d'implantation, formation du Comité d'implantation avec le RTC, adoption d'un

plan de développement, négociation avec les gouvernements pour l'octroi du budget nécessaire.

- Automne 2011 : négociation avec les compagnies ferroviaires, analyse et choix du type de matériel roulant à acquérir et appel d'offres pour location temporaire ou achat, plans et devis des travaux à réaliser, détermination du site des gares, acquisitions et ententes pour terrains, appels d'offres aux professionnels, appels d'offres aux entrepreneurs, planification de l'intermodalité avec le RTC et les autres intervenants du milieu.

- Hiver-été 2012 : construction des gares, modifications aux voies ferrées et aux équipements, construction de passages à niveaux et ouvrages d'art, engagement du personnel.

- Automne 2012 : essais et tests avec les trains.

- Printemps 2013 : mise en service.

En conclusion

Tout est en place pour permettre la mise en place d'un système de trains de banlieue à Québec, il ne reste que la volonté politique des décideurs et l'appui des citoyens. Une fois ces derniers informés, le projet pourra aller de l'avant afin d'offrir un service attrayant, efficace et qui permettra à la ville de Québec de moduler son système de transport pour faire face au futur.

Gare de Blainville du réseau de l'AMT



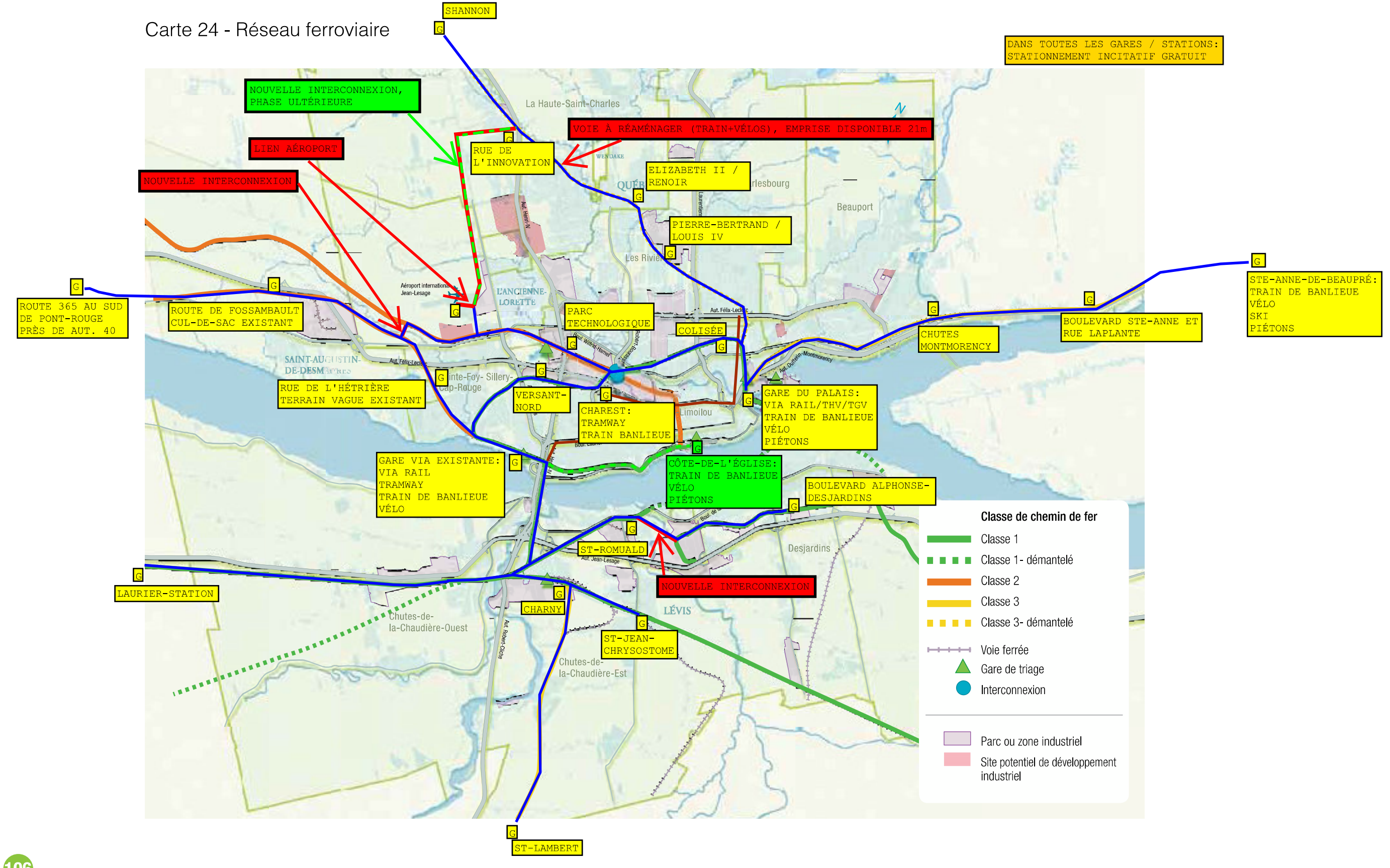
Finalement c'est une vraie solution pour les gens de Québec, qui va améliorer grandement la qualité de vie et la capacité de se déplacer, rapidement, efficacement et de façon attrayante et écologique…

En terminant, pourquoi pas?

- Prendre le train de banlieue pour aller souper à Lévis?
- Permettre aux gens de prendre le train de banlieue de n'importe où à Québec, dans Portneuf ou Bellechasse et d'aller faire du ski au Mont-Ste-Anne (ou peut-être même au Massif de Petite-Rivière-St-François un jour) sans leur automobile et sans se préoccuper des conditions météorologiques et routières?
- Prendre le train de banlieue pour faire une sortie en famille en vélo de montagne au Mont-Ste-Anne?
- Prendre le train de banlieue de Donnacona ou Neuville pour aller souper au centre-ville de Québec?
- Prendre le train de banlieue pour aller au Colisée assister à une partie de hockey ou un spectacle de musique?
- Etc.
- Etc.

C'est maintenant à la grande région de Québec de bouger!
MONTER À BORD EN 2013? OUI C'EST POSSIBLE !

Carte 24 - Réseau ferroviaire



Mémoire présenté par

Beaudoin Plante ing.

Sonia Giguère

Citoyens de la Grande Ville de Québec

Plan de mobilité durable
Le tramway ou l'autobus électrique?

Septembre 2010

Les coauteurs

Beaudoin Plante ing. propriétaire depuis plus de 20 ans sur la rue Bishop, diplômé de l'Université Laval en ingénierie.

ste-foy@hotmail.com

Sonia Giguère, propriétaire depuis près de 10 ans sur la rue de l'Aubier. Diplômée du cegep de Ste-Foy en éducation spécialisée et du Collège O'Sullivan en secrétariat avec la mention d'excellence. Agente de secrétariat au gouvernement et mère de deux enfants.

gigueresonia@hotmail.com

Nos intérêts

Utilisateurs aguerris depuis plus de 25 ans du transport en commun, nous avons constaté les améliorations du service au cours de ces années. Son utilisation se fait autant pour les déplacements quotidiens pour le travail que pour participer aux événements culturels de la Grande Ville de Québec. Comme nous espérons l'utiliser pour encore bien des années, nous nous sentons très concernés par tout ce qui touche ce service.

Le projet du plan de mobilité durable

L'ensemble de la vision du plan de mobilité durable est très structurant et permet de revitaliser des quartiers complets de la ville tout en créant une cohésion du transport en commun de la région.

Dans toute la documentation disponible, plusieurs arguments sont avancés à propos du tramway. On lit que ce mode de transport est confortable et rapide et est un incontournable pour accroître la qualité et la rapidité du service. D'autres arguments prétendent que c'est nécessaire pour que Québec porte le titre de Grande Ville. Pour ce dernier argument, il serait bon de se rappeler l'épisode du «Monorail» des Simpson.

La plupart des propositions du plan présenté peuvent un jour être modifiées sans séquelles permanentes, excepté la proposition du tramway. Donc, en tant que collectivité, si nous commentons une erreur c'est les générations futures qui vont encore payer la note. D'ailleurs, ce ne serait pas la première fois qu'une telle erreur se produit. Rappelons-nous l'ère du béton des années 70. Comme on dit, «l'enfer est pavé de bonne intention».

Pour desservir le réseau à haut niveau de service, existe-t-il une solution alternative qui offrirait les mêmes avantages? Bref, y a-t-il un plan B pour desservir ce réseau?

Proposition

La solution alternative proposée au tramway ne résiderait-elle pas dans l'autobus électrique de la prochaine génération?

AUTOBUS ÉLECTRIQUE DE LA PROCHAINE GÉNÉRATION

Type d'autobus : Autobus articulé

Embarquement : Le problème majeur est l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et les poussettes dues à la différence de hauteur et l'interstice entre le trottoir et le plancher des autobus. L'autobus doit donc posséder une rampe interne à angle mobile rétractable qui vient rapidement se déposer sur le bord du trottoir. À la demande du chauffeur, cette opération est effectuée automatiquement à l'ouverture des portes. Cette approche permet une facilité d'embarquement, quelles que soient la hauteur du trottoir et la position de l'autobus. Une variante de ce mode d'accès existe déjà sur certains modèles.

Motricité : Dans un premier temps hybride et par la suite électrique.

Pour ce qui est de l'hybride, il ne faudrait pas tomber dans le piège actuel des constructeurs avec leur pseudo hybride qui est un mélange de deux technologies dépassées. Ce type de motricité combiné est moins fiable et entraine une augmentation des coûts de maintenance.

Pour ce qui est de la version électrique, oubliez le modèle lourd et lent conçu comme des voiturettes de golf. L'avenir prometteur est basé sur des concepts de moteur roue tels que conçus par le constructeur Michelin. Il résout le problème de l'inertie du moteur roue standard. Avec sa suspension active, il devrait pouvoir régler l'ensemble des problèmes associés à la tenue de route et au confort de roulement.

On peut croire que ce genre de technologie ne sera pas offert avant 30 ans. Il est vrai qu'en ce moment il y a peu de recherche sur ce genre de technologie de même que sur les piles rechargeables légères à bas prix. Mais, d'ici 10 ans, les choses vont forcément changer et voici pourquoi.

En ce moment, l'offre mondiale de pétrole exploité est sensiblement égale à la demande. Lors de la prochaine reprise économique, les pays émergents tels que la Chine et l'Inde vont devenir de gros consommateurs d'énergie. Ce qui entrainera une augmentation de la demande et, par conséquent, une inflation des prix du pétrole puisque l'offre varie peu. Donc, les gens vont se tourner vers d'autres sources d'énergie moins coûteuses. Quand cette nouvelle technologie sera au point pour les automobiles, elle pourra être facilement transférée aux autobus.

COMPARAISON ENTRE LE TRAMWAY ET L'AUTOBUS ÉLECTRIQUE

Le tableau suivant donne une liste de caractéristiques cotées pour le tramway et l'autobus électrique. La justification détaillée des cotes est présentée en annexe et référée par sa numérotation.

☺ Avantageux

😐 Pas d'impact ou un peu moins avantageux que l'autre mode de transport

☹ Désavantageux

Caractéristique	Tramway	Autobus électrique
1. Confort de roulement	☺	☹
2. Capacité d'embarquement	☺	☹
3. Coût d'exploitation en période de pointe	☺	☹
4. Coût d'exploitation en période moins achalandée	😐	☺
5. Facilité d'embarquement et de débarquement	☺	😐
6. Réduction de l'émission de gaz à effet de serre	☺	☺
7. Réduction de la pollution sonore	☺	☺
8. Tarification	😐	☺
9. Temps de déplacement du point A au point B	☹	☺
10. Client à mobilité réduite ou avec poussette	😐	☺
11. Transport de vélos	☹	☺
12. Résilience du service	☹	☺
13. Offre de service lors de grands évènements	☹	☺
14. Mise à jour des technologies utilisées	☹	☺
15. Coût de la maintenance	☹	☺
16. Coût des infrastructures	☹	☺
17. Coût d'entretien des voies de circulation en hiver	☹	☺
18. Entretien des infrastructures en soubassement	☹	☺
19. Expansion du réseau	☹	☺

CONCLUSION DE LA PROPOSITION

À la lumière de cette analyse, il n'est pas évident de favoriser le tramway comme mode de transport. Certains peuvent dire que cette analyse est basée sur un autobus électrique qui n'existe pas. C'est vrai, mais peuvent-ils faire la preuve que dans 10 ans ce sera toujours le cas? En 1960, plusieurs croyaient fermement que l'homme ne marcherait jamais sur la lune, pourtant il l'a fait en moins de10 ans.

Modification du plan de mobilité durable

Le but premier de la proposition de l'autobus électrique n'est pas de remplacer sans appel le tramway, mais de faire de la place à toute autre technologie concurrente dans votre plan directeur, car, qui sait, peut-être que dans 10 ans il y aura une solution concurrente au tramway.

C'est pourquoi nous proposons d'ouvrir la porte officiellement à tout autre mode de transport différent du tramway pour desservir le réseau à haut niveau de service de votre plan de mobilité durable, et ce, en commençant par éviter le mot «incontournable» et «tramway» dans la même phrase.

Aussi, des fonds devraient être débloqués pour trouver et analyser différents modes de transport alternatif au tramway afin de permettre à nos élus de prendre une décision éclairée. Idéalement, ses fonds devraient être accordés à des personnes convaincues que la solution pour le réseau à haut niveau de service n'est pas exclusivement le tramway.

Annexe : Justification détaillée des cotes

1. **Confort de roulement** : Le tramway a toujours une longueur d'avance sur l'autobus, car toute technologie découverte pour améliorer le confort de roulement de l'autobus peut-être aussi appliquée sur le tramway. Les rails du tramway lui donnent un net avantage à ce niveau, alors toute nouvelle technologie ne peut que l'améliorer.

2. **Capacité d'embarquement** : La longueur d'un tramway est toujours plus grande qu'un autobus, donc sa capacité de charge est automatiquement supérieure même si ce sont des trams de 2,35 mètres de large.

3. **Coût d'exploitation en période de pointe** : La grande capacité d'embarquement du tramway nécessite 2 à 3 fois moins de trams. Les rails offrent une très faible résistance à la friction. Donc, le tramway demeure toujours plus avantageux que l'autobus.

4. **Coût d'exploitation en période moins achalandée :** À cette période, l'élément déterminant est la fréquence de passage aux arrêts et non la capacité d'embarquement. Dans un parcourt donné, il y aura le même nombre de trams que d'autobus en fonction. Le tram est opéré par un opérateur avec une rémunération plus élevée que celle du conducteur d'autobus. Étant plus lourd, le tram aura tendance à consommer plus énergie, mais cette consommation sera compensée par la faible friction sur les rails.

5. **Facilité d'embarquement et de débarquement** : Le seul avantage du tramway demeure les quais d'embarquement et de débarquement qui sont au même niveau que le plancher des trams. Au besoin, tout autre avantage technologique du tram peut être implémenté dans les autobus. Par exemple, le mode de payement, la largeur des portes, l'embarquement par toutes les ouvertures, etc.

6. **Réduction de l'émission de gaz à effet de serre** : Les deux modes de transports sont électriques, donc les deux contribuent à la réduction de gaz à effet de serre.

7. **Réduction de la pollution sonore** : Les deux modes de transport sont électriques et roulent sur pneumatique, donc les deux sont silencieux.

8. **Tarification** : La plupart des villes qui se sont dotées de tramways ont également augmenté substantiellement leur tarification. Il n'est pas dit que la ville de Québec ne fera pas la même chose.

9. **Temps de déplacement du point A au point B :** Ce qui rend le tramway rapide c'est le nombre d'arrêts réduit et ses voies exclusives. Dans ces conditions identiques, le temps de déplacement en autobus est pratiquement aussi rapide. Les quelques usagers dont le point de départ et d'arrivée se fait en tramway sont les grands gagnants. Tous les autres risques d'être les grands perdants, car il est extrêmement important de bien comprendre comment s'implante un tramway dans une ville. Le tramway n'est pas ajouté au système de transport en commun déjà en place, mais l'ensemble du réseau est reconstruit autour du tramway. Il faut le voir comme une colonne vertébrale à laquelle sont attachés les os (autobus). Donc, pour aller du point A au point B non desservi par le tramway, les usagers doivent prendre un autobus, attendre le tramway, prendre le tramway, attendre l'autobus et finalement prendre l'autobus. Ceci signifie que l'autobus que vous prenez actuellement pour aller de chez vous au carré d'Youville par exemple n'existera probablement plus. Vous allez prendre un autobus qui va vous conduire à l'arrêt le plus proche de tramway et prendre le tramway vers le carré d'Youville.

L'autre aspect à prendre en considération est que les usagers vont passer plus de temps à marché pour atteindre un point d'embarquement. Par exemple, sur le boulevard Laurier il y a de nombreux arrêts d'autobus et dans le plan de mobilité durable de la Ville il y aura un arrêt au coin du boulevard Laurier et de l'autoroute Robert-Bourassa et un autre au coin du boulevard Laurier et Route de l'Église. Pas de problème l'été pour cette petite marche supplémentaire, mais comme on dit au Québec, *l'hiver y fait fret*!

10. **Client à mobilité réduite ou avec une poussette** : Il est beaucoup plus facile pour une personne à mobilité réduite ou avec une poussette d'embarquer dans un tramway. Le désavantage c'est qu'il y a toujours moins de points d'embarquement que pour un autobus et que la plupart des usagers doivent transiter par l'intermédiaire de l'autobus pour accéder au tramway. Il est donc sujet à faire plus de transfert qu'avec l'autobus.

11. **Transport de vélos** : La capacité d'usagers d'un tram est de deux à trois fois plus élevée que l'autobus. Donc, dans un parcours donné, il passe de deux à trois fois moins de trams aux heures de pointe. Dans les trams construits dans d'autres villes, chacune peut contenir jusqu'à quatre vélos. Le support à vélo externe des autobus actuels peut contenir deux vélos. Comme il y a de deux à trois fois plus d'autobus pour transporter le même nombre d'usagers, il est donc possible de transporter de quatre à six vélos.

    Dans plusieurs villes, les vélos sont interdits dans les tramways aux heures de pointe. Sur les autobus, l'espace occupé par le vélo est exclusif, donc on peut y mettre des vélos aux heures de pointe.

    Sur le plan logistique, il est possible de transporter les vélos à l'intérieur de l'autobus comme pour les tramways en utilisant les portes arrière. Donc, les vélos pourraient aussi embarquer par les portes arrière en dehors des heures de pointe.

12. **Résilience du service :** La fiabilité des trams est excellente due à l'utilisation des rails et une maintenance de prévention. Le problème est que si un tram est en arrêt pour une raison quelconque, tout le réseau sur cette voie est en arrêt. Or un tram peut être interrompu pour plusieurs raisons externes, soit par un accident, une panne de voiture sur la voie, un blessé ou un problème de déglaçage. Les autobus ne sont pas sujets à cette problématique, car ils peuvent contourner la voie obstruée. Si un autobus tombe en panne, pas de problème, car ça n'affecte pas le fonctionnement des autres autobus sur le même parcours.

13. **Offre de service lors de grands événements** : À la fin des spectacles de grande envergure comme ceux du festival d'été, de Loto-Québec ou éventuellement les olympiques, il faut évacuer les gens rapidement. À partir du point d'embarquement, l'autobus peut transporter sur des voies réservées les usagers et les faire descendre à un lieu de transfert important à mi-parcours sur son trajet normal. Ensuite, cet autobus vide revient rapidement en mode hors service pour faire embarquer d'autres usagers. C'est exactement ce qui s'est fait cet été pour le festival d'été, nous avons personnellement expérimenté ce processus avec succès bien qu'il y a toujours place à l'amélioration. À la fin du spectacle de The Black Eyed Peas, nous avons pris le bus 801X jusqu'au point de transfert de l'Université Laval. Comme il y avait du monde qui descendait de l'autobus tout le long du parcours, un bus 801 sur 3 était nécessaire pour compléter le trajet du bus 801, d'où l'optimisation optimale de la capacité d'embarquement des autobus disponibles. De plus, l'autobus peut dépasser un autre autobus arrêté à un point d'embarquement. Malheureusement, toute cette gestion optimale des ressources disponibles n'est pas possible avec le tramway.

14. **Mise à jour des technologies utilisées** : Entre le moment de sa conception et la mise en fonction, le tramway n'est plus à la fine pointe de la technologie disponible. Chaque tramway est propre à chaque ville et le tramway est un moyen de transport marginal comparativement à l'autobus. Il se fait donc peu d'amélioration et de développement pour le tramway. Afin de bénéficier des améliorations futures, la Ville devra miser sur le type de tramway le plus répandu ou prometteur. L'autobus est le moyen de transport en commun le plus répandu. Toute nouvelle technologie dans ce domaine peut être facilement adoptée en achetant ce nouvel autobus, preuve à l'appui : les Métrobus et l'Écolobus.

15. **Coût de la maintenance** : La motricité pour les deux modes de transport est l'électricité, donc le coût de maintenance est similaire. Comme on a besoin de moins de trams que d'autobus pour transporter le même nombre de personnes, logiquement le coût de la maintenance devrait être moindre. Malheureusement, c'est sans compter l'effet syndical.

    La maintenance de tramway est une spécialité exclusive et mieux rémunérée. Le tramway est toujours construit sur mesure pour un client et c'est un mode de transport peu répandu par rapport à l'autobus. Les trams nécessitent des composantes de remplacement plus dispendieuses et créent des problèmes exclusifs. Le cycle de remplacement des composantes est plus court sur les trams, car, contrairement à l'autobus, on ne peut pas avoir un tram en panne sur la voie.

    Il y a aussi l'infrastructure de rails et d'électricité à entretenir avec une équipe de personnel spécialisé. Il faut aussi tenir compte de la maintenance des nouveaux bâtiments spécialisés pour ce type de véhicule.

16. **Coût des infrastructures** : Même si l'on construit le même parcours réservé pour l'autobus et le tramway, le tramway demeure toujours beaucoup plus dispendieux à cause de la structure du soubassement pour les rails et son électrification.

17. **Coût d'entretien des voies de circulation en hiver** : L'augmentation des coûts est essentiellement due au rail. Le fait de les mettre à affleurement de la route, ils risquent d'être rapidement comblés de slush ou de glace et compactés par les autres types de véhicules qui empruntent ces voies. La fréquence des déneigeuses sera probablement plus élevée que pour les voies empruntées par des autobus. Il ne faut pas oublier aussi le système d'aiguillage qui va nécessiter une attention particulière.

    Il est aussi possible, lors de la période de verglas, que le tramway soit obligé de s'arrêter attribuable à son système d'alimentation électrique aérien.

18. **Entretien des infrastructures en soubassement** : Même si toutes les infrastructures du soubassement ont été remises à neuf sous les voies du tramway, il n'est pas exclu qu'un jour une intervention soit nécessaire. Le tramway ne peut pas utiliser une voie de contournement, donc il faudrait effectuer les travaux de nuit ou de fin de semaine, construire un pont temporaire, etc. Tout cela entraine forcément une augmentation des coûts et une situation qui peut aussi être très désagréable pour les résidents du voisinage.

19. **Expansion du réseau** : Dû à sa dépendance d'infrastructure c'est toujours plus difficile et onéreux pour le tramway d'étendre son réseau.

Université de Montréal

Les trains de banlieue et l'aménagement du territoire dans la région de Montréal

Par

Étienne Quirion

Institut d'urbanisme
Faculté de l'aménagement

Mémoire présenté à la Faculté des études supérieures
en vue de l'obtention du grade de

Maître en urbanisme (M. Urb.)

© Avril 2000

Université de Montréal

Faculté des études supérieures

Ce mémoire intitulé :

Les trains de banlieue et l'aménagement du territoire dans la région de Montréal

Présenté par :

Étienne Quirion

a été évalué par un jury composé des personnes suivantes :

M. Michel Guenet, président-rapporteur

M. Paul Lewis, directeur de recherche

M. Robert Bessette, co-directeur de recherche

Mme Huguette Béland, membre du jury

AVERTISSEMENT

Ce mémoire est une version allégée (en termes d'espace-disque informatique) de la version déposée à l'Université de Montréal en avril 2000. Le texte est intégral mais il manque les photos, cartes de repérage et annexes.

Étienne Quirion
Le 19 septembre 2001

Sommaire

Ce mémoire aborde le thème de la relation entre transport et aménagement. De façon plus précise, trois questions sont examinées. D'abord, le certain engouement envers la mise en place trains de banlieue à Montréal, conjugué à un contexte de restrictions budgétaires et à la crainte d'encourager l'étalement urbain nous amènent vers une première question de recherche : Quel est l'impact d'une infrastructure de transport en site propre sur l'occupation du sol ? À ce sujet, nous émettons l'hypothèse que l'impact est faible, dans la mesure où plusieurs facteurs l'influencent. Pour définir clairement la question et la confronter à l'étude de cas retenue, nous avons réalisé une revue de la littérature qui nous révèle, dans un premier temps, que l'impact est souvent faible et limité. De plus, il semble que plusieurs facteurs conditionnent l'impact d'une infrastructure de transport sur son environnement :

- Présence de politiques locales d'affectation du sol
- Forces et tendances régionales de développement
- Espace disponible pour le développement
- Caractéristiques physiques de l'environnement
- Planification d'ensemble par un organisme
- Valorisation du lieu

Par la suite, nous avons examiné le cas de la modernisation de la ligne de train de banlieue Montréal/Deux-Montagnes qui s'est terminée en 1995. Cette analyse de l'impact « visible » de la modernisation s'est traduite par des conclusions qui allaient dans le sens des aspects théoriques précédemment soulevés. En fait, nous avons déterminé que l'impact de la ligne à l'étude est faible et diffus.

Ces constats nous ont amenés à nous pencher sur la planification des transports en relation avec l'aménagement du territoire. La théorie nous rappelle les liens étroits entre le développement du territoire et celui des systèmes de transport. Or, il semble que l'histoire récente de la planification des transports à Montréal ne nous ait pas convaincus de l'intégration de cette idée dans les pratiques planificatrices. Ainsi, les deux autres questions qui ont guidé notre recherche sont les suivantes : De quelle façon les trains de banlieue s'intègrent-ils dans la planification des transports et du territoire à Montréal ? Est-ce que le contexte institutionnel montréalais favorise une planification globale et intégrée des trains de banlieue ? Relativement à ces questions, nous avons émis deux hypothèses. La première veut que le gouvernement accorde effectivement une place assez importante au train de banlieue, dans sa planification, mais que la mise en œuvre de ses intentions est déficiente. En ce qui a trait à la dernière question, nous avons émis l'hypothèse que le contexte institutionnel montréalais, sectoriel et assez complexe, ne favorise pas une planification intégrée et globale des transports et des trains de banlieue.

L'examen du cas montréalais a confirmé les hypothèses soulevées. En effet, l'examen de l'évolution du référentiel des politiques de transport nous a révélé une complexification du processus et une multiplication de ses acteurs. Quant aux politiques émises par le gouvernement depuis 1979, celles-ci nous démontrent clairement la place de choix accordée aux systèmes de transport en commun en site propre. Toutefois, il semble que le problème de mise en œuvre des objectifs des politiques de transport réside en partie dans les restrictions financières, mais surtout dans l'incapacité institutionnelle d'opérer des changements significatifs dans le paysage des transports à Montréal. Enfin, il apparaît évident que l'absence d'une vision d'ensemble métropolitaine véhiculée par un leader (une personne ou un organisme) tende à accentuer cet état de fait.

Table des matières

Introduction **1**

1. Méthodologie **5**
1.1 Éléments de problématique 5
1.2 L'objectif du mémoire 6
1.3 La recherche théorique 6
1.4 La recherche empirique 8
1.4.1 La stratégie de vérification des hypothèses et les sources d'information 8

2. Le train de banlieue à Montréal **10**
2.1 Repères historiques du développement du train de banlieue à Montréal 10
2.1.1 1847-1965 : Mise en place et consolidation 10
2.1.2 1965-1980 : Déclin 11
2.1.3 1980-2000 : Renouveau 12
2.2 Le réseau de train de banlieue de Montréal 14
2.3 Quelques enjeux reliés au train de banlieue 14
2.3.1 Les coûts 14
2.3.2 L'étalement urbain 15
2.3.3 Autres enjeux 19
2.4 Conclusion 20

3. Les aspects théoriques des relations entre un système de transport en commun en site propre et l'occupation du sol **23**
3.1 Les principaux facteurs de localisation des ménages 23
3.2 L'impact sur le territoire 24
3.2.1 Les politiques locales d'affectation du sol 26
3.2.2 Les forces et tendances régionales de développement 26
3.2.3 L'espace disponible pour le développement 26
3.2.4 Les caractéristiques physiques de l'environnement 27
3.2.5 La planification globale par un organisme 27
3.2.6 La valorisation du lieu 28
3.2.7 La classification des impacts 28

4. La modernisation du train de banlieue Montréal/Deux-Montagnes et ses impacts **30**
4.1 Présentation de l'infrastructure 30
4.1.1 Description de l'infrastructure 30
4.1.2 Localisation de la ligne 30
4.1.3 Présentation de l'environnement des stations et de la clientèle du train 31
4.2 L'analyse de l'impact de la modernisation du train de banlieue Montréal/Deux-Montagnes 36
4.2.1 Les stations Canora et Mont-Royal 36
4.2.2 Les stations Montpellier, Du Ruisseau et Bois-Franc 37
4.2.3 Les stations Sunnybrooke et Roxboro-Pierrefonds 38
4.2.4 Les stations Île-Bigras et Sainte-Dorothée 39
4.2.5 La station Grand-Moulin 40
4.2.6 La station Deux-Montagnes 40
4.3 Conclusion 41

5. La planification des transports et l'aménagement du territoire **45**
5.1 Les modèles de planification 45
5.2 La planification et les politiques publiques 48
5.2.1 Les politiques publiques et les théories de la planification 48
5.2.2 Les politiques publiques 49

6. La planification des transports à Montréal **52**
6.1 Le référentiel et les politiques de transport de la région de Montréal 52
6.1.1 Le contexte des années 1960 52
6.1.2 Le contexte des années 1990 53
6.1.3 Les éléments qui ont influencé le référentiel 54

6.2 Les politiques de transports et les trains de banlieue à Montréal, 1977-2000 55
6.2.1 1977 : Le rapport du CTRM 55
6.2.2 1978 : Les études du COTREM 56
6.2.3 1979 : Le plan intégré de transport 58
6.2.4 1982 : Le mémoire sur la situation du transport en commun 59
6.2.5 1988 : Le plan d'action 60
6.2.6 1997 : Le plan stratégique de l'AMT 60
6.2.7 2000 : Le plan de gestion des déplacements 61
6.3 Conclusion 65

7. Le contexte institutionnel montréalais 66
7.1 Les acteurs en présence 66
7.1.1 Le gouvernement du Canada 68
7.1.2 Le gouvernement du Québec et le ministère des Affaires municipales et de la Métropole 68
7.1.3 Les municipalités régionales de comté 68
7.1.4 L'Agence métropolitaine de transport 69
7.1.5 Le ministère des Transports du Québec 70
7.1.6 Les autorités organisatrices de transport en commun 70
7.1.7 Les groupes de pression 70
7.2 Conclusion 71

Conclusion générale 73

Sources documentaires 75
Les ouvrages 75
Les documents officiels 77
Les sources tirées d'Internet 79

Liste des tableaux

Tableau I – Investissements dans la modernisation de la ligne de train de banlieue Montréal/Deux-Montagnes 13

Tableau II – Les parcs de stationnements incitatifs et la desserte en autobus des stations du train de banlieue Montréal/Deux-Montagnes 32

Tableau III – Synthèse des facteurs observés aux stations de train de banlieue 42

Tableau IV – Synthèse de l'impact du train de banlieue Montréal/Deux-Montagnes 43

Liste des sigles et abréviations

AMT :	Agence métropolitaine de transport
BART :	*Bay Area Rapid Transit*
BTM :	Bureau de transport métropolitain
CDM :	Commission de développement de la métropole
CERTU :	Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques
CIT :	Conseil intermunicipal de transport
CN :	Canadien national
CMTC :	Conseil métropolitain de transport en commun
COTREM :	Conseil des transports de la région de Montréal
CP :	Canadien Pacifique
CTRM :	Comité des transports de la région de Montréal
CUFM :	*California Urban Futures Model*
CUM :	Communauté urbaine de Montréal
GT :	Grand tronc
INRS :	Institut national de la recherche scientifique
LAU :	Loi sur l'aménagement et l'urbanisme
LPTA :	Loi sur la protection du territoire agricole
MAMM :	Ministère des Affaires municipales et de la Métropole
MRC :	Municipalité régionale de comté
MTQ :	Ministère des Transports du Québec
OMIT :	Organisme municipal et intermunicipal de transport
OPT :	Organisme public de transport en commun
REM	Réseau express de Montréal
RMR :	Région métropolitaine de recensement
SCHL :	Société canadienne d'hypothèque et de logement
SLR :	Système léger sur rail
STCUM :	Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal
STL :	Société de transport de Laval
STRSM :	Société de transport de la rive sud de Montréal

Remerciements

Je tiens ici à exprimer ma gratitude aux personnes et aux organismes qui ont collaboré, de près ou de loin, à la réalisation de ce document.

D'abord, je tiens à souligner ma gratitude à Paul Lewis, professeur adjoint à l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal et à Robert Bessette, agent de recherche au ministère des Transports du Québec, pour leur patience, leur temps et leurs judicieux conseils. Ils sont respectivement directeur et co-directeur de ce mémoire.

Aussi, je remercie mesdames Christine Duby, chef de service et Sylvie Tanguay de même que messieurs Hubert Hardy, François Ducharme et Yvon Théberge pour leur soutien technique et professionnel au ministère des Transports du Québec (Service du plan et des affaires régionales, Direction générale de Montréal).

Je voudrais également remercier Carole Jutras, Richard Audette et Jacques Boivin de la Direction de l'aménagement et du développement local du ministère des Affaires municipales et de la Métropole pour leur soutien moral, technique et professionnel.

Enfin, je remercie l'AMT pour son aide, de même que mes parents, ami(e)s et collègues de l'Institut pour leur soutien.

Introduction

Au cours du XIXe siècle, certains types de travailleurs et de ménages ont commencé à lorgner un meilleur cadre de vie et à vouloir s'éloigner des grands centres urbains, attisant du même coup le rêve de la banlieue. Des compagnies de chemin de fer se sont ainsi lancées dans les services de train de banlieue. Ce nouveau mode de transport a contribué à repousser les limites de l'urbanisation du territoire en développant la trame urbaine de façon discontinue, tout comme le font aujourd'hui les autoroutes.

Les trains de banlieue, originalement implantés dans la région de Montréal par le CN et le CP, font partie du paysage et ont longtemps été pris pour acquis. Or, les trains de banlieue ont presque disparu complètement du paysage montréalais à la fin des années 1970. Effectivement, suite à une période relativement faste pour les trains de banlieue, du début du XIXe siècle au milieu des années 1960, la situation s'est graduellement détériorée. Suite à cela, une conjoncture de facteurs a contribué au déclin de ce mode de transport collectif. Entre autres, la généralisation de l'automobile et la déréglementation fédérale (qui a permis aux compagnies d'abandonner des lignes) ont provoqué une baisse soutenue de l'achalandage à partir de la fin des années 1960 et plusieurs lignes ont été abandonnées ou sérieusement menacées.

C'est alors que le gouvernement provincial décida d'intervenir, au début des années 1980, pour sauver certaines lignes existantes. Différentes propositions de réorganisation institutionnelle sont mises de l'avant mais on ne réussit qu'à sauver les lignes vers Rigaud et Deux-Montagnes lorsque le gouvernement s'entend avec la STCUM pour qu'elle prenne en charge les lignes. De son côté, le MTQ doit se charger d'éponger les déficits résiduels associés aux trains de banlieue et contribuer au financement des immobilisations.

Dans les années 1980, le gouvernement du Québec investit plus de 100 millions de dollars dans la modernisation de la ligne Montréal/Rigaud et au milieu des années 1990, il injecte au-delà de 300 millions de dollars sur la ligne Montréal/Deux-Montagnes. En 1996, il crée l'Agence métropolitaine de transport (AMT) qui devient un acteur majeur en transport collectif puisqu'elle possède entre autres comme mandat de planifier, développer et exploiter les trains de banlieue. Peu après sa naissance, l'AMT met sur pied plusieurs mesures et infrastructures reliées au transport en commun (voies réservées, train de banlieue vers Blainville, etc.). L'importance accordée au train de banlieue a donc été variable dans l'histoire de la planification des transports à Montréal.

D'autre part, les investissements sont lourds en matière de trains de banlieue. Dans ce sens, les restrictions budgétaires dictent une meilleure utilisation des ressources et des équipements présents. Parallèlement, le nombre de déplacements en automobile augmente dans l'agglomération, ce qui entraîne une aggravation de la congestion routière, avec les conséquences que l'on connaît sur l'environnement, sur l'économie, sur la compétitivité de l'agglomération, etc. On cherche donc des solutions de rechange, notamment en diversifiant l'offre, en gérant la demande et en favorisant le transport en commun. Dans ce sens, les dernières années nous révèlent que plusieurs projets de transport en commun en site propre sont à l'étude : trains de banlieue, systèmes légers sur rail (SLR), monorails, nouvelles stations de métro, etc. Au moment d'écrire ces lignes, l'AMT rendait public des études concernant la construction de systèmes légers sur rails pour entre autres soulager les problèmes de congestion, notamment sur la rive sud du Saint-Laurent.

Dans ce contexte, une planification soignée est nécessaire. Il est généralement admis aujourd'hui que la planification des transports doit se faire de concert avec la gestion du développement urbain. Non seulement les planificateurs en transport doivent-ils tenir compte de la planification territoriale, mais ils doivent aussi considérer des aspects environnementaux, sociaux, démographiques, etc. Cette planification, dite intégrée et globale, ne va pas de soi. Dans la pratique, le cadre institutionnel en présence est souvent plus ou moins apte à engendrer une planification souhaitable.

Ces considérations, conjuguées avec l'engouement nouveau envers les transports en commun en site propre, soulèvent deux questions (dont une à deux volets) qui guideront notre recherche :

Question 1

- Quel est l'impact d'une infrastructure de type train de banlieue sur l'occupation du sol ?

Question 2 – volet A

- De quelle façon les trains de banlieue s'intègrent-ils dans la planification des transports et du territoire à Montréal ?

Question 2 – volet B

- Est-ce que le contexte institutionnel montréalais favorise une planification globale et intégrée des trains de banlieue ?

Ce mémoire sera donc l'occasion d'explorer le thème des relations entre le transport et l'aménagement du territoire, leur planification respective, l'occupation du sol, et ainsi répondre aux questions précédemment énoncées. La structure des chapitres de ce mémoire s'articule de façon à présenter d'abord un chapitre théorique, pour chacun des thèmes abordés, alors que la suite est consacrée à l'étude de cas.

Avant même d'aborder les thèmes retenus, nous présenterons de façon succincte le contexte des trains de banlieue à Montréal. Une fois que le train de banlieue sera placé dans son contexte montréalais et que nous aurons une meilleure idée des enjeux qui y sont rattachés, nous pourrons alors exposer les résultats de notre recherche, guidée par les questions précédemment établies.

Pour ce faire, une revue de la littérature nous apprendra les bases théoriques sur le sujet, notamment les écrits de Knight et Trygg (1977) ainsi que de Léveillé et Pouliot (1997).

Outre la littérature, un cas montréalais, à savoir la ligne de train de banlieue Montréal/Deux-Montagnes, pourra nous éclairer sur ce point. Cette ligne existe depuis les années 1920 mais a fait l'objet d'une modernisation complète, entre 1993 et 1995, occasionnant une augmentation de la clientèle de l'ordre de 100%. L'impact sur le territoire de cette augmentation radicale de clientèle peut s'apparenter à la mise en service d'un nouveau train de banlieue. Nous allons donc examiner l'impact de la modernisation de la ligne sur l'occupation du sol.

Une fois que nous connaîtrons mieux l'impact d'une infrastructure de type train de banlieue sur le territoire, nous pourrons alors nous pencher sur sa planification. En fait, les principes généraux des modèles de planification des transports en relation avec le territoire nous amèneront à exposer certains éléments théoriques relatifs aux politiques publiques en général.

Nous poursuivrons ensuite notre étude de cas en faisant état du référentiel qui a influencé les politiques de transport à Montréal depuis les années 1960. Nous chercherons également à identifier les médiateurs de même que les éléments qui auraient pu influencer la modification du référentiel depuis cette époque.

Par la suite, nous tracerons l'évolution des différents documents de planification émis par le gouvernement ou ses mandataires concernant la planification du transport en commun, et plus particulièrement le train de banlieue, depuis 1977. Enfin, nous examinerons les acteurs actuels et le contexte institutionnel montréalais relativement à la planification des transports et du territoire.

De façon schématique, le mémoire sera structuré ainsi :

Thèmes	**Chapitres correspondants**
• Introduction	
PARTIE I	
• Problématique et méthodologie	1
• Contexte montréalais du train de banlieue	2
PARTIE II	
• Question 1	
◦ Théorie	3
◦ Étude de cas	4
PARTIE III	
• Question 2 – volet A	
◦ Théorie	5
◦ Étude de cas	6
• Question 2 – volet B	
◦ Étude de cas	7
• Conclusion	

Partie I
Problématique, méthodologie et mise en contexte

1. Méthodologie

Les résultats de recherche qui sont présentés dans les chapitres ultérieurs de ce mémoire sont le fruit d'un effort qui s'est voulu rigoureux et réfléchi. Les méthodes utilisées pour répondre aux questions de recherche ont été choisies en fonction de plusieurs critères dont la rigueur et le sérieux que commande un mémoire de maîtrise. Dans ce contexte, des sources à la fois variées et fiables sont des conditions nécessaires mais non suffisantes à la qualité des résultats. Ainsi, une dose d'instinct et surtout des conseils précieux de chercheurs aguerris sont des compléments indispensables.

Ce chapitre présente d'abord la problématique générale qui a mené au questionnement contenu dans ce mémoire ; nous y présentons des éléments de réflexion qui ont mené à la construction du projet de recherche. Nous exposerons les objectifs de la recherche et, par la suite, nous traiterons des aspects théoriques et empiriques abordés dans le mémoire en justifiant la stratégie de recherche utilisée pour confirmer ou infirmer les hypothèses relatives aux questions de recherche.

1.1 Éléments de problématique

Le réseau de trains de banlieue dans la région de Montréal existe depuis la moitié du XIXe siècle. Toutefois, son importance s'est fortement modifiée au cours de son histoire. En fait, jusqu'au milieu des années 1960, le réseau s'est développé et a connu un certain succès.

Mais à partir de la fin des années 1960, son étendue s'est par contre atrophiée et son achalandage a fortement diminué et cela pour plusieurs raisons. Entre autres, le développement du réseau autoroutier, la généralisation de l'usage de l'automobile, la déréglementation et la baisse des subventions ont contribué à mettre en péril plusieurs lignes de train de banlieue. Trois ont survécu, soit les lignes reliant Montréal à Deux-Montagnes, à Rigaud et à Saint-Hilaire mais cette dernière a toutefois cessé ses activités en 1988 principalement en raison de l'échec de la tentative d'intégration à la STCUM.

Malgré cela, à partir de 1980, le contexte montréalais des transports en commun en site propre, particulièrement des trains de banlieue, connaît un nouveau souffle. Les deux lignes de train de banlieue survivantes ont été intégrées à la STCUM, des investissements majeurs y ont été consacrés pour leur modernisation, la ligne vers Blainville a récemment été mise en fonction, celle de Saint-Hilaire devrait renaître de ses cendres en juin 2000, alors que d'autres projets sont à l'étude, que le nouveau plan de transport parle d'étendre le réseau de transport en commun en site propre avec différentes technologies, etc.

Or, la mise en place de services de transport en commun en site propre implique des enjeux majeurs. D'abord, il y a le coût ; un train de banlieue, par exemple, nécessite des investissements majeurs, notamment en immobilisations. Nous pouvons prendre pour exemple la modernisation complète de la ligne Montréal/Deux-Montagnes qui a coûté au-delà de 300 millions de dollars au début des années 1990. Par ailleurs, le débat entourant l'étalement urbain refait constamment surface en raison de la crainte que l'infrastructure ne l'accélère.

Parallèlement, des problèmes institutionnels sont également à considérer. D'abord, l'AMT, qui est responsable des trains de banlieue et du transport en commun métropolitain, a publié un plan stratégique sans que le MTQ n'ait, au préalable, terminé son plan de transport. Ce dernier, dans une vision plus globale, devait fournir un cadre de référence à l'AMT dans l'élaboration de son plan stratégique.

Puis, la Commission de développement de la Métropole (CDM), qui devait produire un plan de transport et un cadre d'aménagement, n'est qu'un projet mort-né alors qu'elle aurait pu être l'occasion de fournir à Montréal un véritable outil d'arrimage entre le transport et l'aménagement du territoire.

Enfin, les MRC se sont vu confié un rôle en matière de transport : « décrire et planifier l'organisation du transport terrestre (…) » (L.R.Q., c. A-19.1, a. 5, par. 7°). Il reste à savoir si elles se sont vraiment acquittée de leur tâche dans ce domaine.

Par ailleurs, le train de banlieue n'a pas que des avantages et n'est certes pas la panacée aux problèmes de transport d'une région. Aussi, des enjeux tels le choix de la technologie la plus appropriée, l'intégration au réseau existant, le zonage autour des gares, le contexte institutionnel – incluant la planification, la gestion et le financement du service – font qu'une décision en cette matière mérite une réflexion approfondie.

Par surcroît, l'impact du train de banlieue sur le territoire demeure assez mal connu. En effet, des travaux de plusieurs chercheurs se butent non seulement à des problèmes méthodologiques[1], mais également à des conclusions parfois contradictoires[2]. Or, comme chaque cas est unique, il est d'autant plus intéressant de se pencher sur un cas montréalais.

Le cas que nous avons retenu n'a jamais fait l'objet d'une étude de son impact sur le territoire. Par ailleurs, nous sommes en l'absence d'une analyse de la planification des trains de banlieue montréalais en relation avec les politiques de transport et le contexte institutionnel. Cela nous motive donc à mener cette recherche à bien, question d'éclairer un tant soit peu les enjeux entourant ce type d'infrastructure. Ce sera également l'occasion de fournir d'autres pistes de recherche.

1.2 L'objectif du mémoire

Ainsi, ce mémoire sera l'occasion de mieux connaître les relations qui existent entre les transports et le territoire. De plus, il sera intéressant d'isoler les conditions qui peuvent influencer ces relations, particulièrement en ce qui a trait à l'impact du transport sur l'occupation du sol. L'objectif de ce mémoire sera donc de mieux connaître l'impact d'une infrastructure de transport en commun en site propre sur le territoire et de saisir les facteurs qui influencent cet impact.

Une base théorique inspirée de Knight et Trygg, de Léveillé et Pouliot, de l'expérience française et des théories de la planification (politiques publiques) nous permettront d'approfondir certains aspects du thème choisi. Entre autres, nous tenterons de cerner les enjeux qui entourent ce type d'infrastructure, les principaux facteurs de localisation des ménages ainsi que les facteurs qui influencent l'impact d'une infrastructure de transport.

Une fois que l'impact de l'infrastructure retenue sur le territoire sera connu, nous tenterons d'expliquer les raisons qui sous-tendent les résultats. Pour cela, deux aspects particuliers feront l'objet de notre attention, soit les principales caractéristiques des politiques publiques ainsi que le contexte institutionnel dans lequel elles se présentent.

Finalement, notre but ultime sera de savoir pourquoi il y a eu ou non un impact dans un cas précis de transport en commun en site propre de la région de Montréal.

1.3 La recherche théorique

Cet engouement pour le transport en commun en site propre n'est pas sans soulever un certain questionnement sur l'impact de ces infrastructures, leur rôle dans l'étalement urbain, la façon de les planifier en relation avec le reste du réseau de transport, etc. Dans ce contexte, notre question de recherche de départ sera la suivante :

- Quel est l'impact d'une infrastructure de transport de type train de banlieue sur l'occupation du sol ?

Nous avons donc débuté notre recherche théorique par une revue de la littérature au sujet de l'impact d'une infrastructure en commun en site propre sur le territoire. Les bases théoriques que nous pouvons en retirer proviennent d'études de cas. À titre d'exemple, Knight et Trygg (1977) ont eux-mêmes produit une revue des études de plusieurs cas pour en tirer certaines conclusions au sujet de l'impact. Leur article demeure aujourd'hui parmi les études les plus complètes dans le genre (Huang, 1996 : 21). Même s'il faut utiliser des études de cas étrangers avec circonspection, une des conclusions de Knight et Trygg nous révèle la présence de quatre conditions qui influencent l'impact d'une infrastructure de transport sur le territoire.

---

[1] Soulignés entre autres par Knight et Trygg (1977 : 232), Cervero et Landis (1993 : 13-14), Vessali (1996 : 87), Cormier et *al.* (1996 : 11) et particulièrement Offner (1993).

[2] À titre d'exemple, le numéro 6 de la revue « Access » publiait un article de Genevieve Giuliano (1995) intitulé *The Weakening Transportation-Land Use Connection*, alors que dans le numéro suivant, Robert Cervero et John Landis (1995), signaient un article intitulé *The Transportation-Land Use Connection Still Matters*.

Ainsi, en procédant par induction, ils ont étudié des cas qui leur ont permis de dégager des éléments théoriques qui nous serviront dans notre propre étude de cas. Nous ajouterons une condition, grâce aux travaux de Léveillé et Pouliot (1997), soit la présence d'une planification globale par un organisme. Enfin, les conclusions de l'étude du CERTU et du Centre d'Études Techniques de l'Équipement Méditerranée (1997), ainsi que nos observations préliminaires dans le cas de Montréal, nous permettent d'ajouter un dernier élément au modèle de Knight et Trygg, soit la valorisation du lieu entourant l'infrastructure. Les six conditions de notre modèle « version améliorée » sont donc les suivantes :

- Présence de politiques locales d'affectation du sol
- Forces et tendances régionales de développement
- Espace disponible pour le développement
- Caractéristiques physiques de l'environnement
- Planification d'ensemble par un organisme
- Valorisation du lieu

L'impact d'une infrastructure de transport sur le territoire sera donc influencé par ces facteurs. Bien que chaque cas soit spécifique et unique, les différentes études de cas examinées démontrent tout de même que l'impact des transports sur le territoire, sans être nul, est généralement faible et difficilement isolable puisque relié à d'autres facteurs. Or, il sera intéressant de se servir du modèle de Knight et Trygg « version améliorée » pour étudier un cas précis à Montréal et ensuite se questionner sur les causes de l'impact – fort ou faible – observé.

Dans le cadre de la section empirique de ce mémoire, nous nous pencherons sur le cas de Montréal, plus précisément sur le cas de la ligne de trains de banlieue Deux-Montagnes. Nous analyserons l'impact de la modernisation de ce service au début des années 1990 en relation avec les facteurs identifiés. Comme la littérature nous le suggère, il est fort possible que l'impact de celle-ci soit faible. Cela est d'autant plus probable que le cas choisi implique l'impact d'une modernisation, et non d'un nouveau service, donc davantage assimilable à une augmentation de la capacité – certes notable dans ce cas – d'une infrastructure existante. Nous pouvons alors formuler l'**hypothèse** suivante à la première question de recherche : L'impact du train de banlieue sur le territoire sera faible dans la mesure où plusieurs facteurs influencent cet impact et qu'il s'agit d'une augmentation de capacité d'un service.

De ce fait, l'étude approfondie de l'impact de la modernisation de la ligne Montréal/Deux-Montagnes, avec le biais d'une enquête de terrain fouillée sur les comportements ou sur les valeurs foncières serait inutile. En fait, le sujet central de notre mémoire s'est déplacé de « l'impact du train de banlieue sur le territoire » vers « les relations entre la planification des systèmes de transport en commun en site propre et l'aménagement du territoire ».

Dans la suite du mémoire, nous allons alors nous intéresser au facteur identifié par Léveillé et Pouliot, soit la planification d'ensemble par un organisme. Celui-ci nous apparaît fort important puisqu'il est englobant. Nous l'estimons nettement plus influent que les autres facteurs et susceptible d'expliquer les résultats de l'analyse de l'impact du cas retenu.

Nous examinerons d'abord les assises théoriques des modèles de planifications des transports suggérés par Landis (1994) et Rice (1996). Cela nous amènera à formuler plus clairement la façon dont les transports devraient être planifiés.

Par la suite, les ouvrages de Lemieux (1995) et Muller (1994), vont nous permettre d'examiner les bases théoriques relatives aux politiques publiques et leur élaboration, leur construction et les acteurs qui sont impliqués. Le cas de Montréal nous intéresse toujours, c'est pourquoi notre deuxième question de recherche portera sur la place du train de banlieue dans la planification des transports à Montréal. En fait, il s'agit d'une question à laquelle nous avons ajouté un deuxième volet puisque le travail de recherche et nos trouvailles nous y ont amené naturellement :

Volet - A

- De quelle façon les trains de banlieue s'intègrent-ils dans la planification de transports et du territoire à Montréal ?

Volet - B

- Est-ce que le contexte institutionnel montréalais favorise une planification globale et intégrée des trains de banlieue ?

La recherche empirique sur le cas de Montréal nous permettra de répondre à ces deux questions. Mais la prospection menée jusqu'à maintenant nous pousse à émettre une **hypothèse** relative aux deux volets de cette question : la planification des

transports à Montréal, depuis 1979, accorde une certaine place au train de banlieue mais le contexte institutionnel montréalais empêche la mise en œuvre de tous les objectifs exprimés dans les politiques de transport.

1.4 La recherche empirique

Comme la recherche théorique nous a permis de formuler des questions de recherche précises et des hypothèses, la recherche empirique nous permettra, dans un deuxième temps, d'appliquer les connaissances théoriques et étudier des données empiriques tirées d'une étude de cas. Nous exposons alors ici notre stratégie adoptée pour confirmer ou infirmer les hypothèses émises.

1.4.1 La stratégie de vérification des hypothèses et les sources d'information

La recherche empirique de notre mémoire repose sur une étude de cas. Pourquoi l'étude de cas ? Il s'agit de la stratégie de vérification d'hypothèse la plus appropriée dans la situation. Comme nous ne contrôlons pas les variables, dépendantes ou indépendantes, nous ne pouvons utiliser la stratégie expérimentale qui consiste à manipuler les facteurs d'intervention pour en déterminer les effets possibles (Mace, 1998 : 68). « In general, case studies are the preferred strategy when 'how' or 'why' questions are being posed, when the investigator has little control over events, and when the focus is on contemporary phenomenon whitin some real-life context » (Yin, 1989 : 13). L'enquête aurait pu être utilisée mais de sérieuses contraintes méthodologiques sont venues compromettre cette option. En fait, pour déterminer par enquête l'impact d'une infrastructure de transport sur l'occupation du sol, nous aurions dû nous livrer à des enquêtes de terrain fort poussées, variées et dont l'échantillon nécessaire aurait été considérable. Nous en avons d'ailleurs démontré l'inutilité pour le cas retenu. Nous avons plutôt concentré nos efforts à comprendre les raisons qui ont provoqué – ou pas – l'impact tel qu'analysé.

La première hypothèse

Dans la vérification de la première hypothèse, des problèmes méthodologiques se sont posés, tel que mentionné précédemment. Nous avons décidé de poursuivre en utilisant le modèle de Knight et Trygg « amélioré » afin de cerner l'impact qu'occasionne la modernisation du train de banlieue Montréal/Deux-Montagnes depuis 1995. Concrètement, nous voulons dans un premier temps vérifier la présence des facteurs suggérés par les auteurs pour ensuite se pencher sur l'impact observable.

Avant de traiter de la présence ou non des facteurs identifiés, nous présenterons brièvement chaque station et nous mettrons en lumière leurs particularités propres. Nous mettrons l'accent sur l'achalandage des stations, ce qui nous donnera une idée de l'importance relative de chacune d'elles. De plus, il nous sera utile de connaître le mode d'accès des usagers à ces stations, compte tenu de l'impact différent d'une personne qui utilise l'un ou l'autre des modes qui s'offrent à elle. Dans ce contexte, nous n'avons d'autre choix que d'utiliser des données officielles fournies par les organismes concernés, soit l'AMT et le MTQ.

Pour analyser l'impact de la modernisation, nous proposons donc un examen des statistiques de la SCHL sur les mises en chantier. Ces statistiques, dans la mesure du possible, seront décomposées à l'échelle des municipalités ou des quartiers qui entourent immédiatement les stations et seront comparées aux tendances d'autres villes semblables et de la RMR. Comme les statistiques de la SCHL sont fournies à l'échelle des municipalités, nous n'avons pu obtenir de données suffisamment désagrégées pour chacun des environnements à l'étude. La ville de Laval a par contre été en mesure de nous fournir des données désagrégées à l'échelle de ses quartiers. Mais compte tenu de l'aire de desserte relativement grande des stations et de la popularité des stationnements incitatifs, nous pouvons croire que plusieurs stations ont une clientèle qui vient d'assez loin, et que les statistiques de mise en chantier désagrégées à l'échelle des quartiers ne sont pas indispensables.

Ajouté à cela, une analyse de photographies aériennes à différentes dates saura nous donner des indices quant aux récents développements urbains dans l'environnement immédiat des stations. Par contre, les plus récentes couvertures photographiques disponibles sont de 1990 et 1996, ce qui ne correspond pas exactement aux dates souhaitées que dictaient notre objet de recherche. De façon complémentaire, nous aurons recours à des observations sur le terrain, ce qui nous permettra d'apprécier les récents développements autour des stations de train de banlieue. Enfin, des entrevues informelles avec des urbanistes, des promoteurs et d'autres professionnels fourniront des informations précieuses qui, placées dans la perspective historique de l'implantation initiale de la ligne, pourront nous aider à cibler le type d'impact provoqué par la modernisation du service. Nous devons souligner les limites des entrevues informelles dans la mesure où les personnes rencontrées ou contactées n'ont pas nécessairement eu le temps de se préparer adéquatement, d'effectuer des recherches nécessaires, de prendre du recul face à la situation, etc.

Nous tenterons par la suite de synthétiser ces résultats selon une typologie empruntée au CERTU et au Centre d'Études Techniques de l'Équipement Méditerranée (1997), ce qui nous donnera une idée de l'impact de la modernisation de la ligne de train de banlieue Montréal/Deux-Montagnes depuis 1995. Nous devrons toutefois demeurer conscients que ce service fut implanté au début du siècle, à un moment où les trains de banlieue avaient une influence beaucoup plus grande sur leur environnement qu'aujourd'hui.

La deuxième hypothèse

Suite aux recherches engendrées par la première question de recherche, nous connaîtrons davantage l'impact d'une infrastructure de transport en commun en site propre et que nous aurons eu l'occasion de souligner les liens entre transport et occupation du sol. Nous pourrons alors mieux comprendre l'importance d'une planification globale qui intègre transport et aménagement du territoire. C'est alors que nous devrons aborder le deuxième aspect de notre sujet. Celui-ci correspond à notre deuxième question de recherche, où nous voulons savoir de quelle façon les trains de banlieue s'intègrent dans la planification des transports et du territoire à Montréal ainsi que le rôle du contexte institutionnel. En relation avec cette question, nous avons soumis l'hypothèse que le gouvernement accorde une place relativement grande au train de banlieue, dans ses politiques, alors que la mise en œuvre de celles-ci est souvent compromise par un cadre institutionnel mal adapté. Or, pour vérifier cette hypothèse, nous utiliserons une fois de plus l'étude de cas.

Nous utiliserons des éléments théoriques préalablement discutés pour se pencher sur le cas de Montréal. Nous commencerons par tracer l'évolution du référentiel des politiques de transport de la région de Montréal depuis les années 1960. Or, pour analyser l'évolution du référentiel, nous n'examinerons pas une politique de transport en tant que telle, mais le rapport annuel du MTQ de 1963, en relation avec le « diagnostic » de 1995. Ceux-ci nous permettent d'apprécier, bien que partiellement, les éléments qui ont influencé le gouvernement dans son action en matière de transport. Nous devrons également examiner des éléments externes qui ont pu influencer le référentiel au cours des 40 dernières années tels que les autres politiques sectorielles du gouvernement, les lois et les groupes de pression.

Par la suite, nous plongerons dans l'analyse même des politiques de transport. Pour ce faire, nous avons d'abord dû retrouver ces dites politiques, ce qui ne fut pas aussi aisé que prévu. En fait, il existe beaucoup de documents relatifs à la planification des transports à Montréal mais les véritables politiques officiellement adoptées par le gouvernement sont plutôt rares. En fait, une recherche au centre de documentation du MTQ nous a révélé que la première politique de transport officielle pour la région de Montréal fut adoptée en 1979. Puis, il y eut un plan d'action d'adopté en 1988, et enfin, nous venons tout juste d'assister à la publication du plan de gestion des déplacements de la région de Montréal. Parallèlement, l'AMT a émis son plan stratégique, qui constitue une politique sectorielle sur le transport en commun. Ces documents officiels constituent évidemment la principale source d'information pour cette section. Nous pourrons également examiner des documents annexes, comme les études sectorielles qui ont aidé à construire les politiques. Nous pourrons également utiliser ponctuellement des articles ou ouvrages de chercheurs qui s'intéressent à ce sujet.

Nous ne ferons pas l'analyse complète et exhaustive de ces documents, mais nous nous attarderons principalement sur la place accordée au train de banlieue ainsi qu'aux moyens de mise en œuvre de ces politiques. Nous pourrons alors dégager l'importance que le gouvernement a attribuée – et attribue toujours – au train de banlieue. Par ailleurs, nous serons en mesure d'apprécier l'effort mis par le gouvernement pour produire une planification globale et intégrée des transports, compte tenu des liens entre la présence – ou l'absence – d'infrastructure de transport et l'occupation du territoire qui auront préalablement été démontrés.

Le deuxième volet de notre question de recherche traite du contexte institutionnel montréalais et sa capacité à générer ou favoriser une planification globale et intégrée des trains de banlieue. L'hypothèse que nous avons soulevée, relativement à cette question, veut que la situation actuelle ne favorise pas une planification globale et intégrée.

Dans le cadre de ce volet, nous présenterons les acteurs en présence dans le contexte montréalais aujourd'hui. L'examen de ces acteurs, de leur rôle et de leur compétence nous fournira une assez bonne image du cadre institutionnel et nous permettra de vérifier la deuxième hypothèse. L'examen de documents officiels et l'observation de l'actualité nous guiderons dans cette démarche.

Bien que les rôles et compétences de chacun des acteurs puissent sembler clairs sur papier, il se peut que la réalité quotidienne soit différente. Entre autres, même si des discussions et des partenariats entre ministères ou organismes sont prévus, il nous sera impossible, à partir des documents officiels, de prendre connaissance des conflits entre ceux-ci. Dans ce contexte, des discussions informelles avec des professionnels et spécialistes montréalais dans ce domaine pourront nous aider à lire entre les lignes.

2. Le train de banlieue à Montréal

2.1 Repères historiques du développement du train de banlieue à Montréal

Le train de banlieue constitue un mode de transport qui fait partie du paysage montréalais depuis plusieurs décennies. Ses débuts remontent au milieu du XIXe siècle mais son importance dans les déplacements des Montréalais n'a pas toujours été constante.

En fait, on peut distinguer trois grandes périodes qui marquent l'histoire du train de banlieue; on note d'abord une mise en place du réseau ainsi que l'âge d'or de celui-ci, c'est-à-dire l'apogée du train de banlieue en ce qui a trait à l'achalandage. Puis, on assiste à un certain déclin du train de banlieue, résultat de plusieurs facteurs dont notamment la popularité croissante de l'automobile et de la déréglementation fédérale. Enfin, la dernière période couvre les deux dernières décennies où il semble s'opérer un certain renouveau envers le train de banlieue.

2.1.1 1847-1965 : Mise en place et consolidation[3]

Dans la région montréalaise, les premières véritables traces d'étalement urbain commencent à apparaître à la fin XIXe siècle avec l'arrivée des tramways. Ceux-ci constituent une solution exutoire partielle aux gens désireux de quitter les quartiers centraux plus ou moins salubres. « L'arrivée du tramway réduit considérablement les distances et, dans un contexte de forte croissance démographique et de hausse du niveau de vie, elle facilite l'expansion territoriale » (Bussière, 1989 : 159).

Parallèlement aux tramways, principalement destinés à desservir les quartiers centraux, un réseau de trains de banlieue se met en place dans la région de Montréal qui, permettant l'accès facile aux industries de la ville, favorise la classe moyenne ou riche à s'installer plus loin du centre. C'est au point de vue de la trame urbaine qui se développe que la différence entre le train de banlieue et le tramway se distingue.

> La problématique des trains de banlieue, (…) est particulièrement intéressante car elle s'oppose à celle des tramways et autobus de ville. Alors que ces derniers sont les agents de l'expansion d'un tissu urbain continu et passablement dense, le train de banlieue est l'outil d'exportation de tissus urbains morcelés sur un fond spatial étendu. Par sa capacité énorme et sa configuration linéaire, le train de banlieue transporte littéralement des masses de population, et par conséquent l'urbanisation, au loin (Hanna, 1993 : 8).

L'éclatement et l'éparpillement du tissu urbain par le train de banlieue n'est pas sans rappeler ce que fait, depuis la Deuxième Guerre mondiale, l'autoroute.

Le premier train de banlieue de la région de Montréal apparaît en 1847 et relie Lachine à la gare Bonaventure (site occupé aujourd'hui par le Planétarium) et est prolongé en 1889 jusqu'à Dorval par le Grand Tronc (GT). Le *West Island* est desservi jusqu'à Dorion en 1889 (et même jusqu'à Rigaud et Pointe-Fortune en 1893) par le CP mais le GT exploite aussi un train de banlieue le long de ce corridor à partir du début du siècle. C'est à partir de ce moment que se développe de façon significative la banlieue du *West Island* (Hanna, 1993 : 9-10).

Le train de banlieue s'adresse à la clientèle travaillant au centre-ville et ayant un revenu et un horaire réguliers. Dans le cadre des mouvements romantique et hygiéniste du siècle dernier, et dans le désir de s'éloigner de la pollution, des épidémies et des inondations, les gens voient le rêve de la banlieue naître. Grâce à la présence du train de banlieue, entre autres, la classe moyenne décide de quitter et migrer notamment le long du lac Saint-Louis dans le *West Island*. Les municipalités s'érigent officiellement au fur et à mesure que les villages prennent forme : Montréal-Ouest (1897), Saint-Pierre (1894), Summerlea (1895), Dorval (1892), Beaconsfield (1910), Baie d'Urfé (1911), Senneville (1895), Dorion (1891). Des noyaux villageois déjà établis voient leur population augmenter et demandent conséquemment leur statut de ville : Pointe-Claire (1911) et Sainte-Anne-de-Bellevue (1895) (Hanna, 1993 : 14-15).

D'autres lignes de trains de banlieue ont vu le jour, comme celles reliant Montréal à Sainte-Thérèse (1882), à Huntingdon-Valleyfield-Châteauguay (1898) et quelques autres qui connurent un succès moins spectaculaire (Hanna, 1993 : 10-11). Mais

[3] La majeure partie des informations contenues dans cette section sont tirées de : HANNA, David B. (1993), *Transport des personnes et développement du territoire de l'agglomération montréalaise : un essai d'interprétation historique*, Montréal, UQAM, Département d'études urbaines et touristiques, 81p.

une ligne nous intéresse particulièrement puisqu'elle est en partie l'objet de ce mémoire. Il s'agit de la ligne reliant la Gare centrale à Deux-Montagnes.

L'histoire de cette ligne est particulièrement intéressante, puisqu'elle est le résultat d'une opération foncière et technique remarquable. En 1910, la compagnie de chemin de fer Canadien Nord (*Canadian Northern Railway*) cherchait un terminus prestigieux au cœur de Montréal. La compagnie décida alors d'acheter en secret des propriétés le long de l'actuel boulevard René-Lévesque, non loin de la gare Windsor. Puis, avec 120 000 dollars comptants, elle acquiert en deux jours toutes les fermes qui occupaient alors le territoire actuel de la ville de Mont-Royal. Une fois ces opérations complétées, la compagnie annonce son projet de construire une gare (Gare centrale) et de percer le mont Royal pour faire un tunnel de cinq kilomètres. Ce tunnel déboucherait de l'autre côté de la montagne et la voie ferrée passerait au centre des fermes préalablement achetées. On y développerait ensuite une ville entièrement planifiée de type *Model City*, ville de banlieue planifiée selon le concept des cités-jardins de la Grande-Bretagne. Les coûts de construction du tunnel seraient financés à même le développement de cette ville (Hanna, 1993 : 11).

Un service de train de banlieue est offert jusqu'à l'ancienne station Val-Royal (aujourd'hui la station Bois-Franc) fut mis en opération en 1918 (Québec (Province), 1988 : 79). Toutefois, des problèmes financiers dus à la dépression économique amorcée en 1916 ont raison de la compagnie Canadien Nord avant qu'elle ne termine l'ambitieux projet. Celle-ci est rachetée par le Canadien National (CN) qui complète les travaux et offre, en 1925, un service de train de banlieue pendulaire et ce jusqu'à Deux-Montagnes, permettant le développement de cet axe de banlieue (Hanna, 1993 : 12). La présence d'une voie de chemin de fer, dès 1913, a permis le développement des abords de la rivière des Prairies entre Saraguay et Pierrefonds de même qu'autour du lac des Deux-Montagnes. Ainsi, des villages s'érigent : Saraguay (1914), Roxboro (1914), Laval-sur-le-lac (1915) et Deux-Montagnes (1921) (Hanna, 1993 : 16-17).

L'axe de développement le long du chemin de fer conduisant à Deux-Montagnes se développe à l'image de la ligne conduisant à Rigaud. Toutefois, on constate alors une parité entre anglophones et francophones de même que des revenus plus modestes. Bien que la ville de Deux-Montagnes se développe, c'est surtout sur l'île de Montréal que se produit la majeure partie de la croissance banlieusarde (villes de Saint-Laurent et de Mont-Royal). La ville de Mont-Royal offre quant à elle un cadre de vie entièrement planifié, qui garantit la verdure, l'intimité, les services, la séparation des fonctions, le contrôle sur l'habitat et donc des valeurs foncières élevées (Hanna, 1993 : 17).

Ces constats démontrent l'étroite relation entre le développement du territoire et la présence de transport sur rail au début du XXe siècle. En fait, il n'est pas exagéré de dire que l'accessibilité procurée par le train a offert aux territoires périphériques la possibilité de se développer. En matière de diffusion du tissu urbain, les trains de banlieue ont joué le rôle que jouent les autoroutes depuis la Seconde Guerre mondiale. « Mais même si le résultat évident du développement d'un système de trains et de tramways de banlieue est l'avènement de villes-dortoirs, il ne faut pas conclure que c'était l'unique résultat. Les axes ferroviaires, le canal et le rivage du fleuve Saint-Laurent amènent aussi un développement accéléré de l'industrialisation en périphérie » (Hanna, 1993 : 26-27). Ce sont là les premières traces d'étalement urbain dans la région de Montréal.

Donc le réseau de trains de banlieue de la région de Montréal s'est implanté au cours de la dernière portion du XIXe siècle et il s'est consolidé tout au cours de la première moitié du XXe siècle. En effet, les trains de banlieue ont connu un certain succès jusque dans les années 1960.

Si au début du siècle la présence d'un train de banlieue est un agent diffusant important du tissu urbain, il en est tout autrement aujourd'hui. Comme on le verra dans les chapitres ultérieurs, la relation entre la présence d'infrastructures de transport (train de banlieue ou même autoroute) et l'occupation et le développement du territoire est on ne peut plus équivoque.

2.1.2 1965-1980 : Déclin[4]

Cinq lignes de train de banlieue étaient en opération après la Deuxième Guerre mondiale et l'achalandage de celles-ci étaient en augmentation. Toutefois, suite à la généralisation de l'automobile, au développement du réseau autoroutier, au désengagement du gouvernement fédéral et à la déréglementation, l'achalandage n'a cessé de diminuer sur les deux lignes principales (Deux-Montagnes et Rigaud) à partir de la fin des années 1960.

Les lignes de train de banlieue Deux-Montagnes et Rigaud ont connu, en 1966 et 1967 respectivement, des années records avec 8,9 et 4,2 millions de passagers. Suite à cela, et malgré une croissance considérable de la banlieue dans les décennies

[4] Source : MTQ, 1996.

1960 et 1970, la clientèle n'a cessé de diminuer jusqu'en 1981. Les compagnies de chemin de fer qui exploitaient ces lignes ont alors commencé à accuser des déficits.

Outre la croissance de la popularité de l'automobile, en 1967, le gouvernement fédéral adoptait une loi qui déréglementait en partie le domaine des chemins de fer et qui permettait aux compagnies d'abandonner des embranchements dans la mesure où ces abandons étaient justifiables et acceptables. Par ailleurs, les subventions fédérales dans ce domaine se faisaient de moins en moins généreuses. Dans ce contexte, le CN et le CP ont annoncé en 1976 un plan de désengagement progressif et total des services de trains de banlieue s'échelonnant jusqu'en 1980.

2.1.3 1980-2000 : Renouveau[5]

Dans ce contexte, le gouvernement du Québec formait, en 1976, le Comité sur les transports de la région de Montréal (CTRM) ayant le mandat de formuler des recommandations sur l'ensemble des transports de la région (*Cf.* section 6.2.1). Les recommandations du comité prônaient l'amélioration du réseau de trains de banlieue et la participation du gouvernement aux déficits d'exploitation. En même temps, le gouvernement du Québec octroyait des subventions au CN et au CP afin de retarder la mise en œuvre du plan de désengagement et d'attendre les recommandations du CTRM (*Cf.* section 6.2.1). Puis, le gouvernement a décidé d'investir dans les services de trains de banlieue en épongeant les déficits annuels d'exploitation et en octroyant d'autres subventions conditionnelles à la participation du fédéral, au gel des tarifs et au maintien du niveau de service.

Au tournant des années 1980, on constate donc une certaine volonté du gouvernement du Québec de maintenir un service de train de banlieue minimal à Montréal tout en modifiant les modalités de financement et le contexte institutionnel (*Cf.* section 6.2.).

Cependant, trois lignes de trains de banlieue seront tout de même abandonnées dans les années 1980, soit les lignes reliant Montréal à Farnham (1980), à Sainte-Thérèse (1980) et à Saint-Hilaire (1988). Ces lignes ne connaissaient pas un succès aussi grand que celles de Rigaud et de Deux-Montagnes[6]. Le gouvernement du Québec met donc l'accent sur les lignes desservant l'ouest de l'agglomération.

En 1981, un décret du gouvernement provincial et une résolution de la CUM stipulaient que les services de trains de banlieue seraient intégrés au réseau de la STCUM qui aurait la charge de les exploiter. Cette entente permettait de conserver les lignes desservant l'ouest de l'agglomération, à condition que la CUM présente une structure tarifaire intermodale intégrée et unique pour tous les modes de transport. De plus, le gouvernement du Québec s'engageait à éponger le déficit résiduel (les six premiers millions de dollars devant être assumés par la CUM) et participer au financement des immobilisations à 100% au lieu de 60%. Une entente similaire était souhaitée avec la Société de transport de la rive sud de Montréal (STRSM) mais les discussions ont échoué et cela a contribué à l'abandon du service de train de banlieue sur la rive sud du Saint-Laurent.

Bien que l'entente entre le gouvernement et la STCUM ne fut pas totalement respectée, l'intégration des réseaux fut concrétisée en 1982, moyennant quelques conditions dont les détails sont plus ou moins pertinents ici. Le projet de restructuration institutionnelle et financière qui devait suivre le financement temporaire des services de trains de banlieue fut un échec. On prévoyait entre autres la création d'une instance régionale qui aurait la responsabilité des trains de banlieue et du métro et où on favoriserait son autonomie financière. La STCUM et le MTQ se partagent donc, à ce moment, la planification, le financement et une bonne partie de la gestion des services de trains de banlieue.

Au moment où son achalandage était au plus bas (environ 1,4 million de passagers en 1981), la ligne de train Montréal/Rigaud subit une modernisation en différentes phases, s'échelonnant de 1982 à 1988. Un total de 102,8 millions de dollars a été investi par le MTQ pour acquérir la ligne et la flotte de véhicules. On restaure en partie le matériel roulant, on modernise les stations et on ajoute une station intermodale au métro Vendôme. Depuis sa modernisation partielle, la ligne a vu son achalandage augmenter pour se stabiliser autour de trois millions de passagers annuellement au tournant des années 1990.

Quant à la ligne Montréal/Deux-Montagnes, on investit au-delà de 300 millions de dollars pour moderniser de fond en comble les installations. La modernisation s'est effectuée entre 1993 et 1995 et le service dû être interrompu momentanément pendant les étés 1993, 1994 et 1995; un système de transport par autobus prit alors la relève. Les équipements ont été complètement modernisés : la flotte de voitures et les voies ont été remplacées, les systèmes d'alimentation électrique, de communication et de signalisation ont subi une réfection majeure, des gares ont été modernisées (quatre ont été déplacées, deux ont été fermées et deux ont été ouvertes) et on a construit six stationnements incitatifs régionaux.

---

[5] Idem.

[6] En 1976, la ligne Montréal/Rigaud transportait en moyenne 16 000 voyageurs par jour, comparativement à 600 pour la ligne Montréal/Sainte-Thérèse et 540 pour la ligne Montréal/Farham, selon la « Présentation au ministre des Transports du Québec au sujet des services de trains de banlieue, le 20 janvier 1976 », par le CP Rail.

De façon plus précise, la modernisation de la ligne Montréal/Deux-Montagnes a coûté 303 millions de dollars qui se divisent comme suit :

Tableau I - Investissements dans la modernisation de la ligne de train de banlieue Montréal/Deux-Montagnes

	En millions de dollars
• Matériel roulant et atelier d'entretien	126
• Infrastructure	131
• Réaménagement des stations	16
• Acquisition des terrains	14
• Plans, devis, gérance et surveillance des travaux	16
Total	303

À son niveau le plus bas, l'achalandage de la ligne Deux-Montagnes était de l'ordre d'environ deux millions[7] de passagers en 1981, pour atteindre, en 1999, près de 6,8 millions[8] de passagers.

Autre signe que le train de banlieue suscite un certain engouement, le CP, *via* une de ses filiales, présente en 1992 un projet de développement du réseau de trains de banlieue. On propose l'addition de quatre lignes reliant Montréal à Saint-Jérôme/Mascouche, à Repentigny, à Saint-Hilaire et à Châteauguay/Iberville en utilisant des infrastructures existantes. La même année, le CN présente son propre projet de trains dans les corridors Montréal/Repentigny et Montréal/Saint-Hilaire. Dans l'optique de mettre en service ces lignes, le gouvernement du Québec s'est porté acquéreur de 80 voitures de train usagées de la compagnie GO Transit qui exploite les trains de banlieue à Toronto.

Le Conseil ferroviaire des trains de banlieue du grand Montréal, regroupant le CN et le CP, possédait le mandat de « promouvoir le développement d'un réseau intégré de trains de banlieue dans l'agglomération montréalaise »[9]. En 1994, il soumet une proposition conjointe reprenant les grandes lignes des projets déjà présentés du CP et du CN. Le gouvernement, de son côté, débloque 1,35 million de dollars pour que le Conseil ferroviaire réalise une analyse technique. On y apprend que la concrétisation du projet coûterait 165,9 millions de dollars à réaliser, 70,6 à faire fonctionner annuellement pour des recettes de 32,02 millions de dollars. Le manque à gagner aurait été partagé entre les municipalités et l'exploitant.

Au point de vue institutionnel, on crée, le 1er janvier 1996, l'Agence métropolitaine de transport (AMT). Celle-ci possède comme mission de « soutenir, développer, coordonner et promouvoir le transport collectif, (…) d'améliorer les services de trains de banlieue » (L.R.Q., c. A-7.02., a. 21). À partir de ce moment, une agence réellement « métropolitaine » s'occupe de planifier et gérer le transport en commun en particulier le train de banlieue. Bien qu'il s'agisse d'un organisme sectoriel, la création de l'AMT représente une certaine amélioration du contexte de planification dans la mesure où elle englobe, dans son territoire, pratiquement l'ensemble de la région métropolitaine. Elle produit un plan stratégique à tous les dix ans, qui est ajusté annuellement et révisé à tous les cinq ans. De plus, son certain détachement du milieu politique lui procure une marge de manœuvre que la STCUM et le MTQ ne possèdent pas. Cela lui a entre autres permis de créer des voies réservées, des stationnements incitatifs, d'imposer une participation financière des municipalités hors-CUM, de négocier une surtaxe sur l'essence, etc.

Outre les trains de banlieue proprement dits, plusieurs projets de service de transport en commun en site propre sont à l'étude dans la région de Montréal. À titre d'exemple, la ligne 2-est du métro de Montréal sera prolongée vers Laval. Des études sont également complétées ou en voie de l'être concernant des projets de systèmes légers sur rails (SLR) dans l'axe de certaines voies de circulation telles que l'avenue Du Parc, le boulevard Henri-Bourassa et la rue Papineau. D'autres projets de service de transport en commun en site propre (dont un monorail) sur l'estacade du pont Champlain font l'objet d'études.

Mais à Montréal, cet engouement pour le train de banlieue n'est pas sans soulever certaines questions. Bien sûr, il peut représenter une solution partielle à des problèmes croissants de congestion routière. Toutefois, nous sommes en droit de nous questionner la planification de ces projets de train de banlieue. Quel est l'impact de ces infrastructures? L'amélioration du service de transport aux banlieusards n'encourage-t-elle pas l'étalement urbain? Quelle est la place du train de banlieue dans la planification du territoire (et vice versa)? Est-ce que la planification de ces nouveaux projets se fait de façon intégrée?

[7] Source : MTQ, 2000.
[8] Source : AMT, 2000.
[9] Source : MTQ, 1996.

2.2 Le réseau de train de banlieue de Montréal

Le réseau actuel, si on peut le qualifier de « réseau », comporte trois lignes de train de banlieue. Chacune d'elles relie le centre-ville de Montréal à une ville de la banlieue: Rigaud, Deux-Montagnes et Blainville.

La ligne Montréal/Rigaud dessert l'ouest de l'île de Montréal, l'île Perrot et une partie de la MRC Vaudreuil-Soulanges. Une fois à proximité du centre-ville, cette ligne est reliée à la station de métro Vendôme et son terminus est situé directement à côté du Centre Molson, ce qui lui donne un accès intérieur à la station de métro Lucien-L'Allier.

La ligne Montréal/Blainville, de son côté, croise au passage le boulevard Henri-Bourassa où les passagers peuvent descendre et avoir accès aux lignes d'autobus qui se rabattent éventuellement au terminus Henri-Bourassa à proximité et à la station de métro du même nom. Plus loin, cette ligne passe près de la station de métro Parc, où les passagers ont le choix de descendre du train pour prendre un autobus « express » qui mène directement dans la partie est du centre-ville de Montréal. Sinon, ils peuvent continuer à bord du train qui les mènera aux stations Vendôme ou Lucien-L'Allier, dans la partie ouest du centre-ville.

Quant à la ligne reliant Montréal à Deux-Montagnes, celle-ci ne croise pas véritablement de nœuds où les passagers auraient accès à d'autres lignes de transport en commun. Plutôt, on observe un rabattement des lignes d'autobus à proximité, ce qui permet d'alimenter en passagers la ligne à l'heure de pointe le matin et vice versa. Si on examine une carte du réseau de transport en commun, on peut apercevoir que la ligne de train Montréal/Deux-Montagnes croise la ligne bleue du métro à la hauteur de la station Édouard-Montpetit. Toutefois, il n'y a actuellement pas de correspondance possible entre les deux réseaux. En fait, à cet endroit, le train passe dans un tunnel et la différence de profondeur entre les deux lignes semble trop importante pour qu'un lien soit fait. Ainsi, cette ligne de train possède comme terminus la Gare centrale de Montréal, en plein cœur du centre-ville.

Au moment d'écrire ces lignes, nous apprenons que le gouvernement a officiellement annoncé la mise en place d'une ligne de train de banlieue reliant Mont-Saint-Hilaire, sur la rive sud du Saint-Laurent, à la Gare centrale au centre-ville de Montréal. Le détail du projet nous est encore inconnu, mais nous savons toutefois que le service devrait être mis en place au mois de juin.

2.3 Quelques enjeux reliés au train de banlieue

Le réseau actuel de trains de banlieue de la région de Montréal occupe une part relativement faible des déplacements totaux quotidiens. En fait, selon l'enquête Origine-Destination de 1998, 4,2 % des déplacements en transport en commun dans la région de Montréal impliquent, à certain moment, le train de banlieue. De façon plus précise, sur 3 927 670 déplacements motorisés effectués chaque jour dans la région de Montréal, 609 434 sont faits en transport en commun (soit 15,5% des déplacements motorisés et 13,5% de tous les déplacements effectués). De ces 609 434 déplacements, 35 596 (4,2%) utilisent le train de banlieue à un moment ou à un autre, ce qui inclut les déplacements bi-modaux (par exemple : automobile/train de banlieue)[10]. Bien que 4,2% semble être une proportion relativement petite des déplacements, il faut tenir compte que la région de Montréal ne compte que trois lignes de train de banlieue, et que celui-ci possède une capacité limitée. De plus, soutenir un réseau de train de banlieue représente un choix politique, urbanistique et financier important. Plusieurs enjeux entourent un tel équipement et nous en présentons ici les principaux.

2.3.1 Les coûts

Outre la part de marché relativement faible du train de banlieue, l'un des premiers arguments invoqués pour s'opposer à l'implantation d'un service de train de banlieue est son coût. En effet, l'instauration d'un tel service requiert des investissements considérables. Bien sûr, on peut utiliser une emprise existante, construire des gares rudimentaires, utiliser de vieilles locomotives et de vieux wagons et ainsi offrir un service de base à des coûts relativement bas. Mais tôt ou tard, lorsque la demande augmentera, que les exigences de la clientèle se raffineront, il sera impérieux d'investir dans l'infrastructure et les coûts seront alors beaucoup plus élevés. Le coût par passager devient alors élevé comparativement à l'autoroute. On estime les coûts d'immobilisation par kilomètre de train de banlieue à 800 000$[11]. Toutefois, des expériences récentes nous portent à croire que les déboursés, afin d'avoir un service moderne et complet sont, nettement plus élevés.

À titre d'exemple nous pouvons souligner le cas de la modernisation de la ligne Montréal/Deux-Montagnes qui a coûté plus de 300 millions de dollars au début des années 1990 (*Cf.* section 2.1.3), ce qui porte la facture à près de 10 millions de dollars par

[10] Source : MTQ, 1996.
[11] Source : CONSEIL FERROVIAIRE DES TRAINS DE BANLIEUE DU GRAND MONTRÉAL (1995), *Pour un service intégré de transport en commun axé sur le client, Rapport-synthèse, Projet de train régional*, p.42.

kilomètre. Cette ligne n'avait jamais subi de réfection majeure depuis sa mise en service dans les années 1920. Il s'agit de locomotives alimentées par électricité, ce qui implique toutefois des dépenses difficilement comparables à d'autres lignes propulsées par des locomotives conventionnelles. Toutefois, la ligne dans son entier fut modernisée du matériel roulant aux gares en passant par le déménagement de certaines gares et l'agrandissement ou la création de stationnements incitatifs. On peut alors la comparer, dans une certaine mesure, à l'implantation d'un nouveau service, dans la région de Montréal, puisque les projets à l'étude sont situés dans des corridors où une emprise ferroviaire existe déjà.

À titre comparatif, on estime le coût approximatif de l'implantation d'un SLR à 30 millions de dollars par kilomètre alors que l'on calcule environ 80 millions de dollars par kilomètre pour un métro. Il faut bien sûr garder en tête les capacités fort différentes de ces infrastructures.

2.3.2 L'étalement urbain

Le train de banlieue, par définition, dessert les gens de la banlieue. En ce sens, certains peuvent y voir une incitation à développer les territoires périurbains devenus accessibles par la mise en place du service (crainte de l'étalement urbain). En fait, le train offre un moyen de transport efficace et rapide vers le centre-ville et cela peut encourager des ménages à s'installer plus loin du centre-ville. L'enjeu est donc de taille, compte tenu du débat entourant l'étalement urbain. Mais avant d'en arriver à ces conclusions, nous devons d'abord définir ce qu'est l'étalement urbain, phénomène qui est parfois mal compris.

Essai de définition de l'étalement urbain

Définir l'étalement urbain relève du défi, ne serait-ce qu'en considérant la multiplicité des angles avec lesquels on peut l'aborder. À ce propos, Guy Mercier *et al.* considèrent que « l'étalement urbain, parce qu'il relève d'une causalité multiple et génère des problèmes de différentes natures, est d'une complexité telle que la simple honnêteté intellectuelle exige que l'on accepte, pour l'étudier, le bien-fondé de la pluralité scientifique » (1994 : 254). Non seulement l'approche de l'étalement urbain est variable, mais sa définition est problématique : « l'étalement urbain est une notion si mal définie, ou a des définitions si multiples et contradictoires, que l'on peut à bon droit s'interroger sur l'efficacité des diverses mesures mises de l'avant pour le contrer, le canaliser, ou le gérer » (Barcelo dans Bussière et Bonnafous, 1992 : 300). Plusieurs auteurs se sont penchés sur le sujet et il convient d'abord d'examiner leur définition du concept avant d'en dégager ses causes et ses conséquences.

La perception populaire du phénomène d'étalement urbain est souvent définie d'abord par la forme qu'il engendre. On s'entend généralement pour dire que l'étalement urbain, se manifestant surtout en milieu périphérique, produit des formes différentes de celles observées dans la ville centrale. En fait, la ville centrale regroupe généralement une grande diversité de fonctions et de population. Or, le développement urbain dans une forme étalée aura pour effet de disperser ces fonctions (déconcentration de l'emploi, des services, de la population…) en créant de grandes zones homogènes beaucoup moins denses assimilables au modèle de la banlieue classique[12]. Bien que ces modèles semblent de moins en moins distincts, cette situation entraîne tout de même une série de conséquences qui seront traitées plus loin. Mais à ce chapitre, la ville de Québec offre une définition qui révèle bien le point de vue d'une ville-centre : « nous proposons la définition suivante : une action qui soutient, à l'échelle métropolitaine, l'éparpillement du tissu urbain [qui] suscite une demande de nouveaux services et qui entraîne une sous-utilisation de services ou d'infrastructures existantes » (Ville de Québec, 1992 : 1). Cette vision reflète le caractère pragmatique du point de vue municipal. Toutefois, l'étalement urbain ne se limite pas à ces seuls aspects. Pour Yves Bussière (1992 : 3), « l'étalement urbain représente non seulement une forme urbaine mais un style de vie ». Cette constatation est importante, car elle permet de mettre en évidence toute la complexité de cette notion. Des aspects historiques, économiques, culturels, démographiques et autres sont à considérer.

Michel Simard, de son côté, définit l'étalement urbain et du même coup son concept opposé, soit la consolidation urbaine, de la façon suivante :

> À titre opérationnel, nous définirons l' 'étalement urbain' comme un processus d'urbanisation impliquant des territoires ruraux qui 'subiraient' un développement immobilier de faible densité, possiblement spatialement [*sic*] disjoint, générant des migrations alternantes importantes et, enfin, la construction de nouveaux équipements et infrastructures. En antonymie, nous définirons la 'consolidation urbaine' comme un processus d'urbanisation privilégiant la densité, la transformation et la connexité dans un objectif de limitation des besoins de nouveaux équipements, infrastructures et grandes migrations alternantes et de préservation des espaces ruraux et naturels (Simard, 1996a : 9).

Il se peut que l'étalement urbain, dans une région métropolitaine soit nécessaire et inévitable dans un contexte d'augmentation globale de la population et lorsque le mode de vie change, modifiant du même coup la structure et la taille des ménages

[12] Le banlieue classique est généralement caractérisée par une faible densité du bâti et par une ségrégation des fonctions.

(généralement à la baisse). Mais lorsque que cette expansion territoriale est conjuguée à une stagnation de la population globale de la région, cela devient problématique. On développe alors des terrains non viabilisés alors que des terrains vacants viabilisés ou facilement « viabilisables » sont laissés pour compte dans le noyau déjà urbanisé. C'est dans cette optique que Michel Barcelo parle d'une « urbanisation inutile ». Celui-ci spécifie aussi que l'étalement urbain ne se produit pas seulement en périphérie mais également dans les parties dites centrales de l'agglomération, à savoir l'île de Montréal (Barcelo dans Bussière et Bonnafous, 1992 : 303). Autrement dit, Barcelo nous apprend qu'un bungalow mal desservi sur l'île de Montréal (à Rivière-des-Prairies par exemple) sera vu comme une consolidation du noyau central alors que des maisons en rangée à Longueuil sont automatiquement perçues comme contribuant à l'étalement urbain, ce qui n'est pas nécessairement le cas.

En fait, l'enjeu ne réside pas dans la localisation précise du développement (centre *versus* périphérie) puisque le « centre » de l'agglomération est, à tort, considéré comme étant le territoire de la CUM. La forme ovale de la CUM représentant le soi-disant « centre » de l'agglomération devrait plutôt effectuer une rotation de 90° pour exclure les extrémités de l'île et ainsi inclure le cœur de Laval et une bonne partie de la MRC de Champlain.

Barcelo définit donc l'urbanisation inutile comme étant « toute action immobilière, tout autant au cœur de l'agglomération qu'à sa périphérie, qui n'a d'objet principal que de multiplier les territoires d'intervention en vue d'assurer le 'bon fonctionnement' du marché immobilier, à l'exclusion de tout autre objet » (Barcelo dans Bussière et Bonnafous, 1992 : 303).

François Hulbert, de son côté, mentionne que « l'étalement urbain apparaît ainsi comme la conséquence d'une rivalité de la périphérie à l'égard du centre et d'où la périphérie sortirait gagnante » (1994 : 292). Celui-ci soulève alors la question des conflits et de la géopolitique urbaine opposant centre et périphérie, qui avaient été nuancés par Barcelo. Toutefois, Hulbert perçoit ces conflits du point de vue de la rivalité, dans la mesure où des villes (Québec, Sainte-Foy, Charlesbourg, Beauport…) font ou ont fait la course pour annexer des territoires périphériques afin d'obtenir leur part du développement de la banlieue.

La plupart des auteurs suggèrent leur propre définition de l'étalement urbain et celles-ci divergent parfois. Cela démontre la complexité du problème et qu'il n'est pas vu de la même façon par tous. Il serait inutile de poursuivre plus loin la discussion, dans la mesure où nous avons maintenant une meilleure idée du phénomène de l'étalement urbain. Malgré les différences entre les définitions, retenons quelques concepts clés qui seront considérés ici comme importants, à savoir « urbanisation inutile », « faible densité », « rivalité » et « style de vie ». Ceux-ci pourront nous aider à mieux saisir les nuances de l'impact des infrastructure de transport sur la forme et le développement urbains.

Les principales causes de l'étalement urbain

En effet, en comprenant mieux le phénomène de l'étalement urbain, nous serons en mesure de distinguer l'impact des transports en commun en site propre sur leur environnement.

Des facteurs historiques, sociaux, économiques, démographiques et culturels sont à prendre en compte lorsque l'on traite du phénomène d'étalement urbain. Jusqu'à récemment, le mode de vie banlieusard était considéré comme une amélioration souhaitable de la qualité de vie de la population. Particulièrement après la Deuxième Guerre mondiale, plusieurs conditions se sont mises en place et ont grandement favorisé le développement de la banlieue et, conséquemment, l'étalement urbain. Parmi les principaux facteurs, notons l'amélioration de l'accès au crédit entre autres *via* les programmes de la Société canadienne d'hypothèque et de logement (SCHL) qui ont facilité l'accès à la propriété pour la classe moyenne, la modification des besoins (les besoins d'espaces augmentent, tant pour les entreprises que pour les ménages, hausse de la qualité de vie, modification des valeurs de la société…), la tertiarisation de l'économie, la modification de la structure des ménages, les subventions aux infrastructures des petites municipalités, le développement du système autoroutier et la généralisation de l'automobile. Sur ce dernier point, Bussière affirme notamment qu'il « existe un lien direct entre l'étalement et la motorisation » (1992 : 3).

Bien que ce ne soit pas le seul élément explicatif, il est clair que non seulement la motorisation mais aussi les infrastructures de transport constituent des facteurs de localisation importants, que ce soit pour les ménages ou pour les entreprises. Il faut toutefois distinguer motorisation et desserte en transport. La motorisation fait notamment référence à la proportion d'automobiles par personne. D'un autre côté, plusieurs auteurs soulignent l'absence de liens directs entre la présence d'une infrastructure de transport et le développement d'un secteur. Tout au plus, Offner parle d'une « amplification des tendances préexistantes » (1993 : 233). Ce rôle des transports dans l'occupation du sol sera repris plus abondamment dans une section ultérieure de ce mémoire (*Cf.* section 3).

Enfin, il ne faudrait pas oublier que l'un des facteurs – souvent négligé – lorsque l'on cherche les causes de l'étalement urbain est le manque de vision claire de la forme que devrait prendre le développement du territoire. Le manque de volonté politique pour élaborer une telle vision et le « sur-fractionnement » du territoire et des instances de planification du territoire ne sont certes pas étrangers à cela. Ce manque de volonté se traduit par des politiques gouvernementales souvent contradictoires qui défavorisent la consolidation des activités au centre de l'agglomération, dans la mesure où l'on considère l'étalement comme

néfaste et que l'on tente de le freiner. À ce sujet, notons l'absence de cadre institutionnel véritablement métropolitain ayant la compétence en matière d'aménagement du territoire[13].

Ainsi, non seulement faut-il que le gouvernement, par le biais de ses subventions et de ses politiques, permette et encourage la consolidation des activités au centre. Il doit également fournir un cadre d'aménagement suffisamment strict qui imposera des contraintes sérieuses au développement urbain tous azimuts. Bien sûr certains diront qu'il s'agit là d'une des responsabilités confiées aux MRC.

Toutefois, il semble que la plupart d'entre elles aient défini un périmètre d'urbanisation nettement trop large, en particulier dans la région de Montréal, pour contenir de façon efficace l'étalement urbain ou « l'urbanisation inutile ». Ainsi, en raison de la faible densité du développement urbain, les instances municipales ont besoin de plus de temps pour rentabiliser et optimiser les investissements en infrastructures. Par ailleurs, le gouvernement doit supporter le développement de chaque municipalité en toute équité, ce qui nécessite des dépenses considérables, d'où l'intérêt de mettre en place un cadre d'aménagement restrictif. Un organisme supra-municipal englobant la totalité de l'agglomération montréalaise a maintes fois été proposé mais sans résultat jusqu'à maintenant. Ces considérations institutionnelles seront approfondies dans un chapitre ultérieur.

Des politiques visant à harmoniser l'action gouvernementale ont néanmoins déjà été exprimées. À la fin des années 1970, le gouvernement provincial énonce une 'Option préférable d'aménagement pour la région de Montréal' qui avait pour but de coordonner l'action de l'État sur le territoire montréalais avec deux préoccupations principales : l'étalement urbain et la qualité de vie en milieu urbanisé (Charbonneau, Hamel et Barcelo, 1991 : 10). Cette option fut en partie un échec. L'étalement urbain a substantiellement diminué mais

> ce sont principalement les modifications survenues sur le plan démographique et sur le plan socio-économique qui ont réussi à ralentir l'étalement tel que nous l'avons observé. C'est donc dire que les mesures de redressement proposées par le gouvernement du Québec n'ont pas réussi à réorienter la logique du développement urbain comme il était projeté dans le discours politique de l' 'Option' (Charbonneau, Hamel et Barcelo, 1991 : 27).

Les principales conséquences de l'étalement urbain

Ce n'est pas tant l'étalement urbain – ou la croissance urbaine – qui pose problème mais c'est surtout le fait que cette expansion du milieu urbain se produise aujourd'hui dans un contexte de faible croissance de la population globale de l'agglomération. Dans ce cas, les gains de population en banlieue, conjugués à des problèmes de reconversion de zones industrielles centrales désuètes, ne peuvent se traduire qu'en pertes du côté de la ville-centre, produisant l'effet « trou de beigne ». Cependant, il est à noter que le centre ne se vide pas pour autant. En effet, la quantité de logements vacants n'est pas d'autant plus grande que la population diminue; c'est plutôt la composition des ménages qui se modifie. En fait, la banlieue attire généralement des ménages familiaux relativement aisés, alors que la ville centrale semble mieux adaptée pour les ménages non familiaux ou plus petits et parfois moins bien nantis[14]. Effectivement, la progression du nombre de ménages a été de deux fois supérieure à celle de la population entre 1981 et 1991 (Québec (Province), 1995 : 31). Conséquemment, la densité d'occupation du sol diminue et la croissance urbaine se fait donc sentir en périphérie plutôt qu'en zone centrale. « Dans la CUM Centre, par exemple, l'augmentation de 7% du nombre de ménages entre 1981 et 1991 s'est accompagnée d'une baisse de 2 % de la densité d'occupation du sol, en raison de la diminution du nombre de personnes par ménage » (Québec (Province), 1995a : 31). Ces pertes de population nettes au centre de l'agglomération entraînent tout de même une série de conséquences, souvent perçues comme néfastes à la ville centrale mais aussi à toute la communauté. Les principales conséquences généralement admises sont de trois ordres : économiques, sociales et environnementales.

D'abord, le phénomène du trou de beigne s'accompagne d'une tendance des entreprises – et éventuellement des emplois – à se déplacer vers des terrains moins coûteux en banlieue. Cela provoque alors une baisse des valeurs foncières de la ville centrale et donc une baisse des revenus pour celle-ci. Parallèlement, la population plus faible en ville-centre entraînera une augmentation du coût moyen de certains services et infrastructures, affectant directement leur rentabilité. Puis, dans la banlieue, l'arrivée de nouvelles populations nécessitera la construction d'infrastructures neuves telles que des écoles, des hôpitaux, des réseaux d'aqueduc et d'égouts, des routes alors que leurs équivalentes en ville centrale deviennent sous-utilisées.

Les coûts sociaux, pour leur part, se traduisent par une modification de la structure démographique. En fait, si la population qui part de la ville centrale pour s'installer en banlieue est majoritairement constituée de jeunes ménages de la classe moyenne ou

---

[13] La CUM (1 776 000 habitants), qui a compétence en matière d'aménagement du territoire, regroupe 53,4% de la population de la RMR (3 327 000 habitants). Source : statistiques démographiques tirées de Statistique Canada sur le site internet de la ville de Montréal (www.ville.montreal.qc.ca).

[14] « Les différences de revenu entre les secteurs doivent cependant être mises en relation avec la composition des ménages. En effet, les zones centrales comptent proportionnellement plus de ménages d'une seule personne et de couples sans enfant qu'en périphérie, de sorte que le revenu moyen des ménages n'est pas le meilleur indicateur de la situation financière relative des ménages. (…) Ces résultats cachent vraisemblablement des écarts de revenu considérables à l'intérieur de ces secteurs, écarts que sous-tendent non seulement le profil des ménages, mais aussi le parc immobilier (…) » (Québec (Province), 1995a : 34).

riche, cela veut nécessairement dire que la population restante est plus vieille et plus pauvre et donc captive des services offerts par les municipalités centrales.

> Comme résultat de l'expansion de la banlieue, la population de la ville centrale présente, aujourd'hui, des signes de vieillissement plus importants que dans le reste de la région de Montréal. (…) En plus de montrer certains signes de vieillissement, la population de la ville centrale se compose d'une proportion plus importante de ménages non-familiaux et de personnes seules (…). Au problème de vieillissement s'additionne celui de l'appauvrissement de la population (Bussière, 1992 : 9).

Par ailleurs, suite au départ massif de la population vers la banlieue, une bonne partie de la population restante est constituée d'immigrants qui se retrouve alors avec une société d'accueil qui a quitté pour la périphérie. Une partie des problèmes d'intégration sociale pourraient s'expliquer par ce phénomène.

Mais c'est au point de vue environnemental que les conséquences sont souvent perçues comme étant les plus graves. Étant donné que les ménages s'éloignent du centre de l'agglomération et que ce centre regroupe encore une grande part des emplois – dans la région de Montréal du moins – la distance et le temps de déplacement moyen de la population sont d'autant plus grands, le réseau routier devient davantage sollicité, le bruit augmente, la consommation énergétique s'accroît et, en bout de ligne, les émissions de polluants provenant des automobiles s'accentuent, ce qui détériore la qualité de l'air. Et lorsqu'il y a congestion, ces problèmes sont d'autant plus amplifiés. Aussi, « l'urbanisation inutile », de faible densité et souvent mal planifiée, consomme une très grande quantité d'excellentes terres agricoles et met en péril des écosystèmes importants.

Dans un article intitulé *Critiquing Sprawl's Critics*, Gordon et Richardson se concentrent à détruire les arguments de ceux qui prône le « nouvel urbanisme » (*new urbanism*) et le *smart growth*, principes qui tentent notamment de remédier à l'étalement urbain et ses conséquences négatives. Le principal point soulevé par les auteurs concerne la logique du marché. En fait, on dit que les promoteurs construisent ce que les gens veulent bien acheter et que cela représente la meilleure planification qu'on puisse faire : « Markets do a better job of discovering consumer preferences and providing desired goods and services than does smart-growth planning » (Gordon et Richardson, 2000 : 3). De plus, on mentionne que les bénéfices d'un mode de vie « banlieusard » sur les gens ont été nettement sous-estimés. Quoiqu'il en soit, d'autres de leurs arguments peuvent nous laisser songeurs : « traffic consequences of suburbanization are benign; new fuel mixes used in newer automobiles burn cleaner than previous mixes (…). Suburbanization does not lead to increases in commuting times (…). The productivity trends are so powerful that a land shortage is inconceivable (…) Even if shortage of farmland were to become a problem, land markets are always available to allocate land to its highest and best uses, even back to farmland if necessary. » (Gordon et Richardson, 2000 : 9-10). On peut certes noter l'influence du contexte américain dans la réflexion de l'auteur.

Pour un jeune célibataire sans enfant, il est facile de critiquer l'étalement urbain, de prôner un « retour en ville », de louanger les quartiers centraux avec leur charme, leur patrimoine, leur diversité, leurs activités, leur commodité, leur mixité des fonctions, leur occupation optimale de l'espace, l'accessibilité à un système de transport en commun efficace, etc. Sauf que pour un ménage avec de jeunes enfants qui désire s'offrir une qualité de vie, un environnement sécuritaire, des services modernes, il reste que l'accession à la propriété demeure importante. Celle-ci est possible en ville-centre mais à une échelle de coût nettement plus élevée. Les gens font le choix de la banlieue alors que celle-ci apparaît souvent comme un idéal de vie qui est trop rapidement condamné. Le danger réside plutôt dans la forme – souvent anarchique – que prend l'étalement urbain, sa mauvaise planification, le contexte de compétition entre les villes de banlieue et la qualité des nouvelles constructions. À ce sujet, on observe des jeunes ménages moins nantis qui veulent absolument concrétiser leur rêve d'accéder à la propriété en banlieue. Ils migrent alors dans la lointaine banlieue, parfois appelée la troisième couronne, où le sol est moins cher, où l'on retrouve des propriétés dont la qualité de construction est inquiétante et où les services municipaux sont réduits à leur plus simple expression, ce qui permet d'avoir, au début, un compte de taxe moins élevé.

L'influence des transports en commun en site propre sur l'étalement urbain

Est-ce qu'une infrastructure de transport en commun en site propre favorise l'étalement urbain? À ce moment-ci, nous avons vu que les causes de l'étalement urbain sont de différents ordres. Comme les politiques publiques, le mode de vie de la population, les prix des terrains et d'autres facteurs de localisation influencent le degré d'étalement urbain, il est possible de présumer que l'accessibilité à un mode de transport en sera d'autant atténué.

Le modèle de localisation résidentiel Alonso-Muth-Mills, assez répandu, place l'accessibilité à un marché central comme étant le principal facteur considéré par les ménages (Vessali, 1996 : 72). Selon cette théorie, « corridor-specific transportation improvments (such as highways or rail transit lines) decrease relative commute costs along the corridor, causing land in these areas to become, in effect, 'closer' to the central market, and thus, in greater demand and of greater value than land outside the corridor » (Vessali, 1996 : 72-3). D'autres variantes de ce modèle existe et démontrent l'effet d'étalement induit par les corridors

de transport rapide. Toutefois, Vessali (1996 : 73) souligne les limites prédictives de ses modèles. On ne doit pas s'en servir comme d'un outil de prédiction des impacts mais comme d'une façon de mieux comprendre les interactions.

L'auteur passe ensuite en revue plusieurs études sur les effets des transports en commun sur l'occupation du sol. Il note la variabilité des résultats et soutient que les corridors de transport en commun à grande capacité sont souvent situés dans des régions en développement, faussant les résultats. Par ailleurs, Vessali souligne entre autres, dans sa revue de la littérature, que certaines études démontraient que l'impact d'une infrastructure est plus faible dans un milieu à revenu élevé.

Quoiqu'il en soit, les infrastructures construites au début du siècle s'inscrivaient dans un contexte de faible accessibilité générale des régions, provoquant ainsi des améliorations considérables des systèmes de transport des villes de l'époque. Ainsi, Vessali conclut que les améliorations des systèmes de transport contemporains sont si marginales qu'elles n'affectent que de façon très limitée l'accessibilité globale d'une région, d'où le faible impact sur la structure urbaine (Vessali, 1996 : 98).

Toute amélioration du système de transport va nécessairement faciliter les déplacements, même de façon minime, et conséquemment permettre aux gens de s'installer plus loin de leur lieu de travail. Cela ne signifie pas que le gouvernement doive cesser d'investir en transport afin de stopper un étalement soi-disant néfaste. La solution à ce problème ne réside pas dans l'augmentation délibérée de la congestion routière avec comme but de décourager la population à s'installer en banlieue. L'étalement urbain est un mal nécessaire – ou plutôt incontournable – avec lequel il faut composer. Un manque de conscience collective face aux effets pervers d'un modèle de développement du territoire ne doit pas être imputé à ses bénéficiaires directs (les banlieusards) mais à un système qui n'a pas su être dissuasif (en leur faisant payer les vrais coûts sociaux, environnementaux, en infrastructures…) et en n'assurant pas une action cohérente du gouvernement sur ses leviers ayant un impact sur la forme urbaine (équipements, incitatifs fiscaux, subventions, programmes, etc.). On doit donc assumer ce choix et se concentrer à encadrer ce développement afin qu'il se fasse de façon plus harmonieuse, plus cohérente et mieux planifiée en fonction des infrastructures en place ou à venir. Encore mieux, la planification du territoire et des transports doit se faire de façon simultanée, mais ce point sera discuté dans les chapitres ultérieurs.

Par ailleurs, le train de banlieue, s'il génère un impact sur la dynamique urbaine et facilite l'accès au centre d'une agglomération, cela ne se traduit pas nécessairement par de l'étalement urbain. À ce sujet, la section 3 de ce mémoire traitera d'une autre facette de la question en démontrant la multiplicité des facteurs influençant l'impact des transports sur l'occupation du sol. Nous y aborderons notamment d'autres facteurs identifiés par différents auteurs relativement à l'impact d'une infrastructure de transport en commun en site propre sur le territoire.

2.3.3 Autres enjeux

Le choix de la technologie utilisée pour desservir un secteur d'une agglomération peut se révéler un enjeux fort important. Différentes technologies possèdent des caractéristiques propres qui sauront répondre aux besoins spécifiques et qui s'adapteront à différents cadres urbains.

À titre d'exemple, plusieurs systèmes de transport en commun en site propre s'offrent aujourd'hui aux autorités organisatrices de transport en commun. Entre autres, nous retrouvons le métro souterrain, le système léger sur rail (SLR), le tramway et l'autobus urbain en site propre.

Chacune de ces technologies offre des avantages et des inconvénients qui leur sont propres. Sans entrer dans le détail technique de chacun de ces modes, nous pouvons résumer sommairement leurs principales caractéristiques et différences fondamentales.

Le métro souterrain, comme dans le cas de Montréal, est constitué d'une rame de wagons généralement alimentée par électricité et fonctionnant en tunnel, donc en site propre. Les stations sont habituellement distantes d'environ un kilomètre. Étant donnée sa très grande capacité, il est particulièrement bien adapté aux zones urbaines centrales où la densité de population est suffisamment importante.

Le tramway moderne est formé d'une rame de wagons généralement alimentée par électricité. Il est traditionnellement situé dans des quartiers centraux à forte densité mais ne possède pas son site propre. Comme il fonctionne sur des rails implantés sur la route, il est tributaire de la circulation, bien que celui-ci ait normalement priorité sur les autres moyens de transport avec lesquels il partage la route. Il possède une capacité relativement élevée mais celle-ci demeure nettement moins grande qu'un métro.

Le principe de fonctionnement du SLR, de son côté, s'apparente au tramway. Il est constitué d'une rame de wagons, alimentée par électricité mais dont les rails sont généralement situés en site propre. Sa capacité est similaire au tramway.

L'autobus urbain en site propre consiste en une voie réservée, utilisée par des autobus, celle-ci étant entièrement indépendante du réseau routier municipal. À titre d'exemple, ce genre de voies existent à Ottawa (*Transit way*) et, dans le récent plan de gestion des déplacements de la région de Montréal (Québec (Province), 2000c), un tel projet est à l'étude. Celui-ci utiliserait en partie l'emprise ferroviaire existante reliant Montréal à Repentigny, donc une partie de la ligne serait en site propre. Ce mode de transport peut être adapté pour desservir une banlieue mais dont la demande ne justifierait pas un service de train de banlieue.

Comme ces différents modes de transport peuvent être utilisés pour desservir des cadres urbains différents, il peut arriver qu'une agglomération présente une gamme assez variée de modes de transport. Cette offre de services, de nature variée, devra se faire dans un contexte d'intégration. Effectivement, adapter les modes de transport aux différents cadres urbains implique que le client doit pouvoir effectuer un transfert modal (rupture de charge) avec facilité. Autrement, l'utilisateur risque de se décourager, préférer sa voiture et ainsi compromettre la rentabilité des services et l'efficacité des réseaux.

Au-delà du défi d'intégrer les réseaux de transport, nous sommes en droit de se questionner sur la présence d'une instance compétente pour veiller à cette intégration. Outre l'intégration des réseaux, l'instance pourra aussi posséder des pouvoirs en matière d'aménagement du territoire, question d'harmoniser l'impact voulu des infrastructures sur l'environnement urbain.

Enfin, pour revenir au train de banlieue, nous pouvons maintenant souligner que celui-ci possède des qualités indéniables mais recèle aussi des inconvénients notables. Au chapitre des avantages, on peut noter qu'il s'agit d'un moyen de transport efficace et rapide dans la mesure où il est fiable et indépendant du trafic routier puisqu'il circule en site propre[15]. Ses coûts d'opération sont relativement bas et il est souvent muni de stationnements incitatifs facilitant le transfert modal « automobile-train ». Par ailleurs, le train de banlieue bénéficie d'un préjugé favorable dans la population de banlieue, ce qui n'est pas le cas du métro et encore moins de l'autobus.

D'un autre côté, le train de banlieue n'est pas flexible. À Montréal, celui-ci ne dessert qu'une destination, soit le centre-ville. Dans la mesure où les activités (emplois, commerces…) sont encore relativement concentrées dans le centre de l'agglomération montréalaise, les conséquences ne sont pas trop importantes. Mais dans le cas où les tendances indiqueraient que les activités se décentralisent et la structure urbaine se complexifie, cela implique des problèmes de desserte des pôles, ceux-ci devenant plus nombreux et moins concentrés.

Parallèlement, le train de banlieue cible une clientèle très précise. En fait, dans le cas de Montréal, le train de banlieue s'adresse non seulement aux travailleurs du centre-ville mais à ceux qui ont un horaire régulier. Le train n'offre pas de départs aux cinq ou dix minutes dans les deux directions et ce toute la journée comme peut le faire un métro. En fait, plusieurs services de train de banlieue n'offrent que quelques départs à l'heure de pointe le matin en direction du centre-ville et l'inverse pour l'heure de pointe du soir. Dans ce sens, le train de banlieue répond à une demande somme toute ciblée et donc limitée.

Mais il n'y a pas que la demande qui soit limitée, l'offre du train de banlieue est également limitée, pour des raisons de rentabilité, mais aussi de logistique. Le train de banlieue utilise des infrastructures qui, dans le cas de Montréal du moins, sont aussi utilisées par des trains de marchandises. Or, il n'est pas possible d'offrir des départs sur une plage horaire infinie puisque le train de banlieue doit souvent céder la voie aux trains de marchandises.

2.4 Conclusion

Le train de banlieue n'a pas eu une place constante dans réseau de transport de la région de Montréal. Nous sommes maintenant dans une période où les systèmes de transport en commun en site propre font l'objet d'études, de projets d'extension ou d'implantation de nouvelles lignes. Or, cet engouement soulève des questions relatives à l'opportunité et à l'impact de ces infrastructures sur le territoire. Le MTQ vient notamment de publier son plan de gestion des déplacements où il

[15] Site propre : on entend ici que le train de banlieue circule en site propre dans le sens où son réseau est complètement indépendant du réseau routier, il n'est donc pas soumis aux aléas du trafic routier. Toutefois, comme il emprunte souvent des voies de chemin de fer existantes, il doit parfois cohabiter avec des convois d'autres natures (trains de marchandise, de passagers interurbains, etc.), ce qui peut occasionner des conflits d'horaire ou limiter l'offre de service du train de banlieue.

accorde une place importante aux différents systèmes de transports en commun en site propre. La question de l'impact de ceux-ci et leur intégration dans la planification au sens large devient d'autant plus pertinente.

Les prochains chapitres de ce mémoire tenteront de cerner l'impact du train de banlieue sur le territoire, la place du train de banlieue dans la planification des transports et examiner le contexte institutionnel montréalais. Nous pourrons vérifier les hypothèses émises.

Partie II
Relations entre transport et territoire

3. Les aspects théoriques des relations entre un système de transport en commun en site propre et l'occupation du sol

Considérant les enjeux importants qui entourent l'implantation ou la modernisation à grands frais des infrastructures de transport en commun en site propre, il apparaît maintenant incontournable de se pencher sur leur impact sur le territoire. Que les enjeux soient d'ordres financiers, sociaux ou autre, le seul aspect de l'urbanisme mérite cet effort. Par ailleurs, même s'il est généralement admis dans la littérature que les transports jouent un rôle de moins en moins grand dans les choix de localisation des ménages et des entreprises, il reste que l'enjeu politique demeure omniprésent dans les projets retenus.

En effet, Offner (1993) nous rappelle que les effets structurants des infrastructures de transport sont de l'ordre du mythe et sont souvent nourris par des études plus ou moins sérieuses en matière de transport. Celui-ci rappelle que la recherche de « l'influence de la mise en service d'un équipement sur l'économie d'un territoire pose de redoutables problèmes méthodologiques. Les travaux empiriques rigoureux ne concluent, au mieux, qu'à une amplification et une accélération de tendances préexistantes » (Offner, 1993 : 233).

Ce chapitre porte sur les aspects théoriques des relations entre les infrastructures de transport en commun en site propre et le territoire. Il s'agit d'un thème central dans ce mémoire. Nous ne prétendons toutefois pas résoudre les problèmes méthodologiques généralement rencontrés par les chercheurs mais la prochaine section nous permettra d'aborder notre étude de cas avec de solides bases théoriques qui sauront mettre en perspectives les nuances qui doivent être faites. Ce chapitre devrait nous permettre de vérifier l'hypothèse soumise précédemment, à savoir que l'impact du train de banlieue sur le territoire est faible dans la mesure où il est tributaire de plusieurs facteurs.

Comme il est question d'impact sur le territoire, sur l'occupation du sol et conséquemment sur les choix de lieu de résidence de la population, nous allons débuter le chapitre par une revue des principaux facteurs de localisation des ménages. Les sections subséquentes traiteront de l'impact proprement dit d'une infrastructure de transport en commun en site propre sur le territoire en général mais surtout des facteurs qui l'influencent. Enfin, nous présenterons une classification des impacts possibles.

3.1 Les principaux facteurs de localisation des ménages

Qu'est-ce qui pousse un ménage à se localiser[16] dans une municipalité plutôt que dans une autre? La question est simple mais la réponse l'est beaucoup moins. En effet, une quantité insoupçonnée de facteurs, plus ou moins rationnels, entrent en ligne de compte lors du choix de localisation du ménage. Il reste que la plupart des ménages prennent une décision éclairée et calculée. Toutefois, les critères sur lesquels la décision est basée varie passablement d'un ménage à un autre.

Notre expérience personnelle comme consommateur nous pousse à croire que le premier facteur est certainement le prix. Les ménages se fixent une échelle de prix dans laquelle doit se situer le coût du logement. Au-delà du prix, d'autres considérations monétaires sont importantes comme le taux de taxation de la municipalité (particulièrement dans le cas d'une propriété où les taxes municipales sont plus facilement visibles), la nécessité d'une deuxième automobile, etc. Puis, le niveau de services offert à l'intérieur de la municipalité sera un facteur décisif dans quelques cas. La proximité du lieu de travail, l'accessibilité aux infrastructures de transport, la fluidité de la circulation, seront aussi des critères pris en considération. Ces derniers ont une certaine importance mais il ne faut pas oublier que plusieurs ménages seront prêts à faire des compromis sur le temps de déplacement au profit d'autres considérations.

Puis, nous pouvons spéculer sur des facteurs moins tangibles tels que le sentiment d'appartenance, la réputation d'une municipalité et la connaissance préalable des lieux qui peuvent être des facteurs marquants. À titre d'exemple, il est possible qu'une personne qui n'a vécu que dans l'est de l'agglomération montréalaise ne soit pas attirée à considérer habiter dans le secteur ouest, sans raison apparente autre que la méconnaissance du secteur. En effet, une personne qui connaît déjà un

[16] Location d'un appartement ou achat d'une propriété.

quartier pourra être influencé par une sentiment de sécurité qu'elle n'a pas dans un quartier qu'elle n'a jamais fréquenté mais qui présenterait des caractéristiques similaires.

Mais ce qui nous intéresse le plus dans le cadre de ce mémoire c'est l'importance accordée à l'accessibilité du lieu de travail et donc la proximité ou la possibilité d'utiliser une infrastructure de transport adéquate et efficace. Dans ce sens, nous pourrons avoir une meilleure idée si la modernisation du train de banlieue Montréal/Deux-Montagnes a eu des impacts significatifs sur la localisation des ménages en observant l'évolution de l'environnement des stations de la ligne en question (*Cf.* section 4.2).

Bussière (1992 : 9) nous apprend que « plusieurs études (…) constatent que, dans leur choix de localisation d'une résidence, les ménages, en particulier à haut revenu, sont sensibles aux taux de taxation moins élevés et à la localisation de l'emploi ». White (1988) abonde dans le même sens en démontrant que les choix de localisation vont varier selon le type de travailleur (*skilled* ou *unskilled*), du lieu d'emploi mais aussi selon la concentration de l'emploi dans l'agglomération.

> high-income households whose workers work near the central business district (CBD) may choose residential locations near the CBD rather than in the suburbs if their workers have CBD job locations. In this case there will be a nonmonotonic relationship in the city between income level and residential distance from the CBD. Identical workers also are shown to choose different residential locations depending on their job locations (White, 1988 : 129).

De façon spéculative, nous voulons ici attirer l'attention sur le fait que le temps n'est peut-être pas si précieux que l'on a tendance à le croire. Les ménages vont souvent être prêts à faire un compromis en distance et en temps de déplacement automobile pour le travail afin de pouvoir s'offrir la maison de leur rêve, leur petit coin de gazon pour les enfants, la tranquillité et le confort de la banlieue. Par ailleurs, une discussion informelle avec un professeur de l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal nous faisait prendre conscience que lorsqu'ils entrent dans leur automobile pour revenir du boulot, les gens ont l'impression de se sentir un peu « chez eux ». Leur automobile leur appartient, ils choisissent la température intérieure, la musique, la vitesse, leur itinéraire, bref ils sont en contrôle de la situation. En transport en commun, il n'y a pas cette sensation de contrôle qui permet aux gens de relaxer avant même d'arriver à la maison. D'un autre côté, nous pouvons mentionner que la conduite d'une automobile à l'heure de pointe peu représenter un stress chez certains individus qui pourraient préférer « se faire conduire » en transport en commun. Or, une infrastructure de transport en commun telle qu'un train de banlieue, même si elle présente plusieurs avantages, n'aura pas le même impact sur le choix de localisation des ménages qu'une autoroute.

Comme les choix de localisation des ménages dépendent de plusieurs facteurs, l'influence des transports en sera d'autant diminué. Toutefois, l'accessibilité au centre d'activité de la région demeure somme toute importante. De même, le train de banlieue, de par sa nature, offre un service qui s'adresse directement aux personnes qui fréquentent le centre-ville de l'agglomération.

3.2 L'impact sur le territoire

En raison de l'importance relativement grande de la distance du lieu de travail des ménages, on est en droit de s'attendre à ce que de nouvelles infrastructures de transport majeures, qui améliorent significativement les déplacements, aient un impact important sur l'occupation du territoire. Si cette infrastructure facilite l'accès au centre de l'agglomération et par extension au noyau d'emploi principal, on peut prévoir une tendance des ménages à s'éloigner du centre et donc contribuer à l'étalement urbain. Ce n'est pourtant pas aussi évident. Des nuances importantes sont à considérer.

Une nouvelle infrastructure de transport, même à grande capacité comme une autoroute, n'aura probablement qu'un impact négligeable sur l'accessibilité générale dans une agglomération (Giuliano, 1995 : 6). Dans les études examinés, les conclusions sur les relations entre les infrastructures de transports en commun (de type train de banlieue) et le développement du territoire nous apprennent que les liens directs sont pratiquement impossibles à déterminer et que plusieurs facteurs doivent être pris en compte.

Dans une société d'après-guerre tournée vers l'automobile, on est en droit de s'attendre à ce que des infrastructures autoroutières aient nettement plus d'impact que des lignes de trains de banlieue. Néanmoins, il est tout de même difficile de déterminer l'impact économique, bien que différent de l'impact sur le territoire, entièrement dû à la construction d'une autoroute. « Determining the magnitude of even the direct (or nearby) economic impact has always been difficult, since it is hard to control for the *ceteris paribus* condition of what would have happened had the highway not been built » (Boarnet, 1996 : 19). Par ailleurs, le tracé de l'infrastructure de même que son accessibilité (*via* les échangeurs) sont importants quant à l'impact de celle-ci sur l'aménagement du territoire.

S'il est difficile d'isoler l'impact d'une autoroute, il est certes aussi pénible, sinon davantage, de le faire pour une ligne de train de banlieue. Dans notre cas, nous ne nous attarderons pas à l'aspect économique de la question mais plutôt au domaine

urbanistique, à savoir les impacts de ces infrastructures sur la forme urbaine, sur la densité, sur les activités et sur l'étalement urbain.

Les effets attendus des infrastructures de transport peuvent être de deux ordres. Selon Rose et Truelove (1981 : 53), on peut effectivement s'attendre à des effets sur les promoteurs dans leurs choix de localisation et à de véritables changements dans l'utilisation des bâtiments en raison des modifications des habitudes de déplacement. On anticipe également une augmentation de l'attractivité du centre-ville pour les promoteurs en raison de l'accessibilité qui est améliorée. Tout en indiquant leurs réserves quant à une généralisation à outrance des conclusions, les auteurs abordent le concept de **conditions** préalables au développement urbain en relation avec l'infrastructure de transport. « Clearly, in conditions of rapid urbanisation and population growth, the building of rapid transit lines had an enormous influence on the distribution of land values and on the form, use and intensity of land building, within and between cities » (Rose et Truelove, 1981 : 56). En plus des conditions préalables, nous croyons important l'utilisation de la notion d'**influence** au lieu d'impact. Cependant, les auteurs considèrent difficile de déterminer à qui profitera les bénéfices anticipés et d'établir des liens de cause à effet (Rose et Truelove, 1981 : 57).

Lichefield (1981 : 4-5) ajoute que la modélisation des impacts des transports est encore embryonnaire, en partie à cause des difficultés inhérentes à identifier les activités sensibles aux changements à l'offre de transport et à la difficulté de chiffrer, entre autres, les bénéfices sur la localisation des firmes.

Knight et Trygg ont eux-mêmes effectué une revue de la littérature concernant les impacts des infrastructures de transport en commun en site propre. Ils ont dégagé quelques questions pertinentes auxquelles ils tentent de répondre d'après leurs lectures. Quatre d'entre elles nous intéressent particulièrement :

- *Will a transit system promote attraction of wealth or population from other regions ?*
- *Can a region development be focused or its average density increased by transit ?*
- *Will declining CBD's be strengthened, or will suburbanization be speeded by a new transit system ?* (1977 : 232).
- *What different physical and policy settings have significant bearing on these impact?*

D'entrée de jeu, comme le font plusieurs auteurs, Knight et Trygg font état des limites de leurs recherche en réitérant les problèmes méthodologiques et de disponibilité des données rattachées aux résultats désirés.

Comme hypothèse de départ, les auteurs soulignent d'abord que « from the experience in urban transit alternatives analyses we knew that modern urban transit system rarely, if ever, provide a major effective increase in accessibility, because the areas served tend to be already more accessible by auto » (1977 : 232). Ils ajoutent :

> We felt, then, that the achievement of major land use 'impacts' around transit stations today must require the concerted action of other powerful forces in addition to transit-induced accessibility increases. (…) The relevance of some factors was obvious enough : accessibility as well as overall level of demand, land assembly risks, zoning incentives and constraints, size and other physical characteristics of the land available (1977 : 233).

En réponse à la première question soulevée précédemment par les auteurs, à savoir si un réseau de transport collectif va apporter de la richesse ou attirer de la population d'autres régions, ceux-ci considèrent cet espoir comme non fondé. Une des seules études à s'être penchée sur le sujet est celle du système *Bay Area Rapid Transit* (BART) dans la région de San Francisco et aucun effet de ce genre n'a été perçu. Dans le cas de Toronto, par exemple, une étude soutient que le métro est directement responsable des deux tiers de la hausse des valeurs foncières du corridor desservi mais Knight et Trygg y décèlent quelques sérieuses lacunes méthodologiques.

En ce qui a trait à leur deuxième interrogation, les auteurs ont trouvé peu de documentation sur l'étendue géographique des effets de l'infrastructure; on parle d'un corridor de 1 000 à 2 500 pieds (approximativement 300 à 750 mètres). Puis, on constate que dans certains cas, des études ont démontré des hausses, quoique légères, dans la valeur foncière des immeubles inclus dans le corridor des infrastructures de transport en commun.

Dans le cas de l'influence du système de transport sur l'étalement urbain, peu de preuves permettent de conclure qu'il y a un lien. En fait, il y a peu de preuves qui, de l'autre côté, démontrent la concentration des activités au centre de l'agglomération. À ce sujet, les études méritent d'être approfondies.

Quant à la question relative aux facteurs physiques et aux politiques qui influencent le développement urbain, ces mêmes auteurs les ont regroupés en quatre catégories : « Local government land use policies, regional development trends and forces,

availability of developable land, physical characteristics of the area » (Knight et Trygg, 1977 : 235). Ces éléments, ou ces facteurs, se révèlent très importants pour notre analyse et sont repris ici en détail.

3.2.1 Les politiques locales d'affectation du sol

Les différents paliers de gouvernement mais particulièrement le niveau local ont une position privilégiée pour influencer l'impact de l'infrastructure de transport en agissant au chapitre de l'affectation du sol. On remarque que, dans le cas de Toronto, si les valeurs foncières ont considérablement augmenté près du métro, on constatait notamment la présence de mesures telles que des campagnes de publicité agressives des droits aériens et la présence de parcelles de terrain non utilisées par la société de transport, la libéralisation des coefficients d'occupation du sol, l'encouragement à l'élaboration de projets intégrés (entrées du métro dans un bâtiment privé), des primes à la densité autour des stations et la modification de l'affectation des sols. Toutes ces mesures étaient nécessaires à la concrétisation du niveau de développement observé.

Dans les autres études de cas examinées, comme à San Francisco (BART), Washington et à Philadelphie, des situations similaires ont été observées ce qui amène les auteurs à conclure que

> local government policies are important factors affecting development, with transit being an important but *not* sufficient condition for such development. For instance, policies such as allowance of liberal floor area ratios, density bonuses at designated locations, changes in zoning plans, marketing of air rights, sale of excess land parcels, and urban renewal – all implemented at strategic location near a transit station or along the corridor – may have a very significant impact on development (Knight et Trygg, 1977 : 237).

Ainsi, les municipalités locales ont un rôle important à jouer quant à l'impact et à l'influence de l'infrastructure sur son territoire. Non seulement peuvent-elles agir sur le zonage, mais elles peuvent également promouvoir les droits aériens, la vente de terrain excédentaire ou même en expropriant des propriétaires voisins.

3.2.2 Les forces et tendances régionales de développement

Une autre des conditions nécessaires pour qu'une infrastructure de transport en commun à grande capacité ait un impact significatif sur le développement urbain est la présence préalable de tendances et de forces qui vont dans ce sens. En fait, une économie florissante et un marché immobilier vigoureux vont certainement contribuer à créer les conditions propices à un développement autour des stations de train ou de métro. Mais avant d'affirmer que la présence de l'infrastructure génère du développement à l'échelle de l'agglomération, il faut être prudent.

Dans les cas de Toronto et de San Francisco, les deux villes connaissaient une croissance régionale forte avant et pendant le projet de construction de leur système de transport collectif. Leur statut de capitale économique régionale, voire nationale dans le cas de Toronto, et la croissance y étant associée ont contribué à réunir les conditions nécessaires au développement des environs des stations. Mais les différentes études consultées par Knight et Trygg sont unanimes en ce qui concerne la part jouée par la croissance régionale.

> All of this evidence shows that there are economic and social factors which can affect growth and development and are at least in part independant of the presence or absence of a transit system. (…) This implies that transit may help to direct growth to one area rather than another (e.g., to attractive areas near transit stations rather somewhere else) even though it alone probably does not generate or create new regional growth (1977 : 239).

En effet, il se peut que les infrastructures de transport en commun en site propre ne fassent que canaliser le développement qui aurait eu lieu, probablement de manière diffuse, ailleurs dans l'agglomération. Cela ne signifie toutefois pas que l'impact du train de banlieue est faible, au contraire. Même s'il ne génère pas de croissance de façon globale dans l'agglomération, le fait qu'il en influence la localisation constitue un impact notable en soi.

3.2.3 L'espace disponible pour le développement

Si l'on désire développer un site, il est nécessaire, de toute évidence, d'avoir l'espace pour le faire. Lorsqu'une ligne de train de banlieue passe dans un environnement déjà complètement développé, à moins de faire appel au pouvoir d'expropriation ou de revenir à un urbanisme de type *bulldozer*, l'effet sur le bâti sera nul ou du moins ne se fera sentir qu'à long terme. La configuration des lots peut aussi devenir un élément important, de même que leur accès et la possibilité de densifier, etc. Comme dans le cas de la station Deux-Montagnes de la ligne du même nom, dans la région de Montréal, la station de Fremont, en banlieue de San Francisco, possédait une grande quantité de terrains vacants dans son environnement immédiat. Toutefois, le développement des terrains entourant la station de Fremont s'est déroulé à un rythme lent, ce qui signifie, selon Knight et

Trygg (1977 : 240) que la disponibilité de terrain est une condition nécessaire mais non suffisante au développement autour des stations.

En fait, certaines stations parfois stratégiquement situées dans le réseau ne se sont pas développées malgré la présence de terrains disponibles. À titre d'exemple, « In Toronto, at the intersection of Bloor and Yonge Streets where the two transit lines cross, no new development has yet occurred on two of the four abuttin blocks, some 23 years after the first line segment opened » (Knight et Trygg, 1977 : 241). Les agents immobiliers locaux expliquent en partie ce phénomène par la multiplicité de petits lots impliqués. Dans ce sens, il serait intéressant de chercher pourquoi le lot sur lequel est située la station de métro Saint-Laurent n'est toujours pas développé.

« It can be concluded that availability of suitable, assemblable land is a necessary perequisite for development on any significant scale with or without the presence of a transit system. (…) Placement of a transit line through areas in which developable land is not readily available, then, is probably unlikely to lead to substantial land use intensification without at least a long delay » (Knight et Trygg, 1977 : 241).

3.2.4 Les caractéristiques physiques de l'environnement

Non seulement doit-il y avoir du terrain disponible mais les propriétés physiques et intrinsèques du terrain sont importantes. À titre d'exemple, les parcelles de terrain doivent être de dimensions suffisantes, la topographie et la qualité du sol doivent être convenables pour la construction et l'accès au terrain doit être facile. Ce sont là des caractéristiques de l'attractivité du terrain pour les promoteurs. Au-delà des considérations physiques proches de la station, il y a des éléments de localisation qui entrent en ligne de compte.

> It may be concluded from these observations that physical characteristics of the area to be served are important factors in determining transit's potential land use impacts. (…) On the other hand, areas characterised by desirable attributes such as good location in terms of a large population served, the presence of compatible land uses or intense development, and/or close proximity or direction toward new development might well find further development noticeably encouraged by rapid transit construction (Knight et Trygg, 1977 : 242).

Nous avons donc précisé quatre facteurs qui influencent l'impact d'une infrastructure de transport en commun en site propre, tel que Knight et Trygg l'ont démontré suite à l'étude de plusieurs cas en Amérique du Nord. Celles-ci demeureront présentes tout au long de ce document étant donné leur justesse.

Dans une étude récente, Huang (1996 : 21-22) réitère les conditions identifiées par Knight et Trygg dans leur étude et qualifie celle-ci de « one of the most comprehensive studies on this topic to date » (Huang, 1996 : 21). Ainsi, il sera intéressant de retenir ces quatre **conditions** lors de notre étude du cas de la ligne Deux-Montagnes afin de vérifier le lien entre leur présence et l'observation d'un impact. Toutefois, d'autres facteurs que ceux de Knight et Trygg ont été identifiés dans la littérature.

3.2.5 La planification globale par un organisme

Léveillé et Pouliot (1997), en conclusion de leur étude, ajoutent l'élément institutionnel au modèle de Knight et Trygg. En fait, ils considèrent important la présence d'un organisme de planification qui saura intégrer l'infrastructure dans l'ensemble du développement urbain. « Une organisation ayant pour mandat, non seulement de planifier, mais aussi de développer les secteurs autour des stations, de concert avec le secteur privé, pourrait se révéler un élément déterminant pour faire émerger des effets structurants, tels qu'ils sont prévus ou même plus importants » (1997 : 25).

L'échelle de la planification globale semble avoir peu d'importance pour Léveillé et Pouliot. En fait, on parle des « secteurs autour des stations ». Or, un plan directeur pour un quartier, par un promoteur qui posséderait par exemple un grand terrain autour d'une gare, pourrait constituer un exemple de planification intégrée mais à échelle locale. Toutefois, nous aurions tendance à extrapoler cette notion pour l'étendre à l'ensemble du service en question. En effet, un organisme régional compétent en matière de planification du territoire au sens large (incluant le transport) introduirait une véritable planification globale à une échelle métropolitaine.

Le point soulevé par Léveillé et Pouliot est très important puisqu'il introduit l'élément institutionnel, jusqu'alors ignoré. Ainsi, comme les études présentées jusqu'ici nous laissent croire que les infrastructures de transport en commun en site propre ont peu d'impact et que celui-ci est tributaire de certains facteurs, c'est l'occasion pour nous d'approfondir l'un de ceux-là. Le cadre institutionnel montréalais sera intéressant dans la mesure où il pourra nous renseigner sur les raisons de l'impact éventuellement analysé.

3.2.6 La valorisation du lieu

Le sixième facteur qui influence l'impact d'une infrastructure de transport en commun en site propre sur le territoire est la valorisation du lieu. Cet élément a été observé lors d'une analyse préliminaire de l'environnement des stations de la ligne Montréal/Deux-Montagnes, particulièrement dans la ville de Mont-Royal. En effet, nous avons réalisé que, par exemple, la ventes de projets de constructions semblent fortement influencés par la valorisation de l'environnement immédiat, amplifiant du même coup l'influence positive que pourrait avoir une infrastructure de transport majeure. Cet élément est évoqué par Knight et Trygg (1980) dans un schéma qui illustre les multiples composantes qui influencent le développement du territoire. Le CERTU fait également référence à cette notion (1997). Ainsi, lorsque vient le temps de mesurer l'impact de la modernisation du train de banlieue, il faudra tenir compte de cet aspect intangible qu'est la valorisation d'un lieu. À l'inverse, un lieu répulsif, pour des raisons diverses, aura lui aussi toutes les chances d'influencer l'impact de l'infrastructure.

Si l'on récapitule les facteurs qui influencent l'impact d'une infrastructure de transport en commun en site propre abordés jusqu'ici, on en retrouve six :

- présence de politiques locales d'affectation du sol
- forces et tendances régionales de développement
- espace disponible pour le développement
- caractéristiques physiques de l'environnement
- planification d'ensemble par un organisme
- valorisation du lieu

3.2.7 La classification des impacts

En présumant qu'une infrastructure de transport ait un impact, il nous est possible de classifier les différents aspects de ceux-ci. En effet, le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) et le Centre d'Études Techniques de l'Équipement Méditerranée (1997) résument les effets des grandes infrastructures de transport en les insérant dans différentes catégories.

D'abord, on considère les effets directs et les effets indirects (ou induits). Les effets **directs** ont trait aux flux économiques créés par la construction de l'infrastructure et par son exploitation de même qu'à l'amélioration des conditions de transport (gains de productivité, sécurité, confort et niveau de service).

Les effets **indirects**, pour leur part, sont les « effets avals non pris en compte dans les deux catégories précédentes d'effets directs» (1997 : 17). Ils sont regroupés en quatre grandes familles :

- effets de **développement** (exploitation de nouvelles ressources, nouveaux débouchés pour les entreprises, possibilité d'expansion pour celles-ci, intensification de la concurrence);

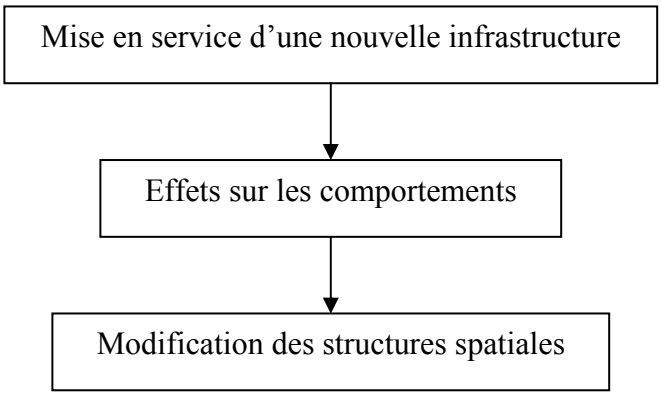
- effets de **distribution** (modification des choix de localisation, spéculation);

- effets **externes** (effet de coupure physique de l'infrastructure, environnement et cadre de vie);

- effets de **valorisation et de dévalorisation d'espaces** urbains (prix des terrains, modification de la hiérarchie des sites, nuisances).

On distingue ensuite les effets **structurants** des grandes infrastructures de transport. Pour visualiser les effets structurants, les auteurs ont produit un diagramme mettant en évidence les effets sur les comportements.

Mécanisme d'effets structurants



Source : CERTU et Centre d'Études Techniques de l'Équipement Méditerranée, 1997 : 18

Cette brève revue de la littérature nous démontre qu'une série de facteurs, plus ou moins complexes et interreliés contribuent à déterminer, à **influencer** l'impact d'une infrastructure de transport en commun en site propre sur l'occupation du territoire. On constate donc qu'il y a des conditions nécessaires mais non suffisantes pour qu'un impact soit observé. Cet impact est alors le résultat d'une quantité plus ou moins grande de facteurs et d'un agencement variable de ceux-ci d'une région à une autre. De plus, dans un contexte où les transports automobiles sont grandement facilités par la présence d'infrastructures dédiées aux véhicules privés, l'ajout d'une ligne de métro, d'un système léger sur rail (SLR) ou de train de banlieue ne vient améliorer que marginalement le système de transport d'une région, d'où l'impact faible et difficilement identifiable à l'échelle de l'agglomération.

À ce sujet, un schéma de Knight (1980), inspiré de Knight et Trygg (1977) illustre la complexité de la situation. Ce schéma est fort pertinent dans la mesure où il met en évidence la multiplicité des éléments qui influencent la décision de développer une parcelle de territoire et qui se traduira en impact.

4. La modernisation du train de banlieue Montréal/Deux-Montagnes et ses impacts

Maintenant que nous saisissons un peu mieux les aspects théoriques de l'impact des infrastructures de transport sur le territoire, ou du moins les facteurs qui les conditionnent et la façon de les catégoriser, il est maintenant possible de procéder à l'étude de cas retenu, soit la ligne de train de banlieue Montréal/Deux-Montagnes.

Nous devons cependant garder en tête que les bases théoriques présentées ci-haut ont été tirées, pour la plupart, d'étude de cas où une nouvelle infrastructure de transport en commun en site propre a été implantée. Or, dans notre étude de cas, il s'agit d'une modernisation d'un service déjà existant. Cette modernisation a entraîné une augmentation de l'achalandage de l'ordre de 100%. La nouvelle capacité de l'infrastructure génère donc aujourd'hui près de deux fois plus d'achalandage et l'étude de cas se penchera donc sur l'impact de cette augmentation sur le territoire. De façon complémentaire au chapitre précédent, nous tenterons de vérifier l'hypothèse de départ.

4.1 Présentation de l'infrastructure

Avant de tenter de mesurer l'impact de la modernisation du train de banlieue Montréal/Deux-Montagnes, nous présentons ici une brève description de l'infrastructure en question, de sa localisation, de l'environnement des stations et de sa clientèle.

4.1.1 Description de l'infrastructure[17]

La ligne de train de banlieue Montréal/Deux-Montagnes est alimentée par électricité, compte 33 kilomètres de long, 12 stations dont six sont munies d'un stationnement incitatif régional et deux d'un stationnement à vocation locale. Il dessert la partie nord-ouest de la CUM, de même que l'ouest de la ville de Laval ainsi que la municipalité de Deux-Montagnes.

La flotte est aujourd'hui composée de 58 voitures, soit 29 voitures motorisées et 29 voitures remorques fonctionnant deux par deux : une motrice et une remorque. Elles ont été fabriquées par la firme Bombardier en 1995 et elles ont une longueur de 85 pieds et quatre pouces (approximativement 26 mètres) contenant chacune de 80 à 92 sièges. Une rame peut contenir jusqu'à cinq paires de voitures.

Aujourd'hui, grâce à la modernisation de la ligne les résidants du nord-ouest de la région métropolitaine de Montréal ont droit à un service de train de banlieue de premier ordre, moderne, rapide, efficace et fiable comparativement au service qui était offert avant la modernisation. Il s'agit là d'une modification majeure qui, présumons-nous, a et aura des répercussions sur la forme et les activités urbaines. En effet, l'achalandage démontre une forte augmentation de la fréquentation du service de train de banlieue depuis la fin des travaux. Cela nous permettra de comparer en partie les effets structurants à ceux d'une nouvelle ligne. Il reste à préciser cet impact, actuel ou futur, de même que les facteurs contribuant à l'amplifier ou l'amenuiser.

4.1.2 Localisation de la ligne

Nous avons mentionné que la ligne de train de banlieue à l'étude dessert le nord-ouest de l'agglomération mais, géographiquement parlant, la voie de chemin de fer suit en fait un axe est-ouest. Le tracé est plus ou moins rectiligne et d'ailleurs cinq kilomètres se retrouvent en tunnel sous le mont Royal. Ce tunnel n'est pas ventilé et c'est la raison pour laquelle seuls des trains électriques peuvent circuler sur cette portion du tronçon. Une bonne partie de la ligne passe sur le territoire de la ville de Montréal, dans sa partie est, de même que sur le territoire de la ville de Mont-Royal. Puis, dans sa partie centrale, le tracé se situe périodiquement à cheval sur les limites municipales séparant Montréal et la ville de Saint-Laurent. Par la suite, la ligne traverse ou longe les municipalités de Pierrefonds, Dollard-des-Ormeaux et Roxboro. Le train quitte ensuite la CUM pour emprunter le territoire de Laval, soit l'île Bigras et le quartier Laval-sur-le-lac. Enfin, à son extrême ouest, le service de train de banlieue se termine dans les limites de la municipalité de Deux-Montagnes.

Le territoire traversé par la ligne est très plat. Les seules contraintes physiques sont les rivières des Mille-îles et des Prairies. Enfin, n'oublions pas le mont Royal qui fut une contrainte majeure pour que cette ligne puisse atteindre le centre-ville de Montréal.

---

[17] Source : MTQ, 1998.

À l'époque de sa construction, la ligne de train de banlieue traversait des contrées agricoles ou boisées; il n'y avait donc pratiquement aucune contrainte de nature anthropique. Aujourd'hui, le corridor emprunté par le train est entièrement urbanisé. Seuls quelques terrains vacants demeurent, notamment à l'extrémité ouest de la ligne, à Deux-Montagnes. Quelques terrains non bâtis et de grandeur variable subsistent à ville Saint-Laurent, particulièrement grâce à la présence de l'ancien aéroport de Cartierville. Aujourd'hui, cet aéroport est fermé et les terrains servent à la construction d'un tout nouveau quartier entièrement planifié, le domaine Bois-Franc. Nous traiterons de ce cas particulier dans une autre section.

4.1.3 Présentation de l'environnement des stations et de la clientèle du train

Avant de décrire chaque station, il est d'abord important de situer de façon générale l'importance des stations les unes par rapport aux autres, en ce qui a trait à l'achalandage, puisqu'il est évident qu'une station qui accueille un très grand nombre de clients aura toutes les chances d'avoir plus d'impact sur son environnement. Non seulement est-il important de savoir combien de personnes fréquentent la station, il est également pertinent de savoir de quelle façon les gens se rendent à cette même station. On peut en effet être tenté de croire qu'une personne qui se rend à la station à pied exercera un impact plus grand sur l'environnement puisqu'elle peut pratiquer des activités autour de la gare avant de rentrer à la maison. De plus, il y a davantage de chance que cette personne ait choisi son lieu de résidence en fonction de la présence du train comparativement à celle qui parcourt plusieurs kilomètres pour s'y rendre; cette dernière ayant probablement fait un compromis quant à sa distance de déplacement, par exemple pour se rendre au travail.

Bien que la personne qui choisit son lieu de domicile tout près de la station, qui s'y rend à pied et qui n'a peut-être pas besoin d'une deuxième voiture dans son ménage a probablement placé le facteur de localisation « transport » en haut de sa liste de priorités, l'inverse n'est probablement pas vrai. En fait, les stationnements incitatifs et la position stratégique de certaines stations (près d'autoroutes) facilitent le transfert modal « automobile-train ». Non seulement cela a comme conséquence de faciliter le transfert modal mais il permet d'étendre l'aire d'influence de certaines stations et donc d'attirer des clients habitant plus loin, soulevant du même coup la question de l'origine de la clientèle.

D'où viennent les gens qui utilisent le train de banlieue? Cette question, mais surtout sa réponse nous permettra de mieux connaître la clientèle du train. En sachant d'où vient la clientèle ainsi que son mode d'accès au train, en tenant compte du mode d'accès et de l'achalandage, il sera plus facile de déterminer l'aire de rayonnement de la station et conséquemment l'impact de sa présence sur la région environnante.

Suite à l'examen de l'origine de la clientèle du train de banlieue, on constate que trois stations se démarquent quant à l'achalandage, soit Deux-Montagnes, Roxboro-Pierrefonds et Du Ruisseau. Celles-ci, de par leur localisation et la présence de stationnements incitatifs importants (*Cf.* tableau II), montrent un achalandage substantiel mais aussi une forte proportion de clients qui s'y rendent en automobile.

On peut donc croire que l'aire de rayonnement de ces stations dépasse le simple quartier. Cependant, on constate qu'un bon nombre et une bonne proportion de personnes se rendent à ces stations, de même qu'aux stations Sunnybrooke, Montpellier, Mont-Royal et Canora, en marchant. Cela implique d'une part que la densité de population autour de la station est suffisante et que l'achalandage aura un certain impact sur l'environnement immédiat de la station. Toutefois, notons que l'absence de parcs de stationnements incitatifs aux stations Montpellier, Mont-Royal et Canora expliquent en grande partie la forte proportion de clients qui s'y rendent à pied.

L'autobus devient un mode d'accès privilégié pour trois stations, à savoir Roxboro-Pierrefonds, Bois-Franc et Montpellier. La présence d'axes de transports en commun efficaces n'est certes pas étranger à ce phénomène. Dans le cas de la station Montpellier, encore une fois, l'absence de stationnement explique le mode d'accès qui se fait en grande majorité par la marche et par l'autobus.

Tableau II – Les parcs de stationnements incitatifs et la desserte en autobus des stations du train de banlieue Montréal/Deux-Montagnes

Stations	**Nombre de places de stationnement**	**Circuits d'autobus desservant la station***
Deux-Montagnes	1100	3B (un passage aux heures)
Grand-Moulin	220	3B (un passage aux heures)
Sainte-Dorothée	640	44, 72, 144
Île-Bigras	80	-
Roxboro-Pierrefonds	630	68, 205, 206, 208, (209) et (213)
Sunnybrooke	420	68, 208, (213) et 268
Bois-Franc	720	64, 164, 170 et 215 (STCUM) 44, 46, 55, 57, 144 et 151 (STL)
Du Ruisseau	1075	117
Montpellier	0	121, 128 et 171
Mont-Royal	0	16, 119, 165 et (535)
Canora	0	92
Total	**4885**	

*: Les circuits entre parenthèses fonctionnent aux heures de pointe seulement.
Source : Agence métropolitaine de transport (http://www.amt.qc.ca), 2000 et Commission intermunicipale de transport de Deux-Montagnes, 1999.

La station Roxboro-Pierrefonds représente la plus importante station pour ce qui est de l'achalandage. Sa situation privilégiée, au croisement des boulevards Pierrefonds, Gouin et Des Sources, au cœur d'un milieu complètement urbanisé, fait de la station Roxboro-Pierrefonds la plus populaire du réseau. Un réseau d'autobus qui dessert la station (*Cf.* tableau II) contribue à apporter quelque 250 clients par jour, ce qui représente une part modale relativement importante comparativement aux autres modes d'accès. Un stationnement incitatif de 630 places contribue également à attirer des automobilistes qui effectuent un transfert modal vers le train.

Nous connaissons maintenant le mode d'accès des clients aux stations mais nous n'avons toujours pas répondu à la question « d'où vient la clientèle des stations de train? ». Pour chaque station, il est possible de connaître les principales municipalités d'origine de la clientèle en consultant l'annexe 3. Nous en présenterons les grandes lignes lors de l'analyse de chacune des stations ci-après. De plus, nous déterminerons qualitativement le potentiel de développement de chacune des stations. Mais nous commencerons par présenter l'environnement de chacune des stations.

La station Canora

En direction ouest, la première station de la ligne, hormis la Gare centrale, est la station Canora. Son nom est tiré de l'acronyme du nom de la compagnie de chemin de fer qui a conçu et réalisé partiellement ce projet de train, tel qu'évoqué dans l'historique, soit *Canadian Northern Railway*. Cette station est située à l'intérieur des limites de la ville de Montréal mais l'environnement s'apparente à celui de la ville de Mont-Royal. L'espace est pratiquement complètement construit d'immeubles à appartements, entre autres, mais surtout de maisons unifamiliales isolées. Toutefois, il reste qu'on assiste à un important projet réaménagement de l'usine Marconi, tout près de la station Canora, de même que des stationnements adjacents. Le site est bordé par le chemin Canora, l'avenue Trenton, la rue Jean-Talon Ouest et le chemin Aberdare. En fait, l'ancienne usine a été démolie et tout le site est recyclé par la construction de maisons unifamiliales, de maisons de ville et de condominiums. Au sud de la station, la rue Jean-Talon Ouest agit comme limite entre l'environnement de type Mont-Royal et le quartier Côte-des-Neiges avec son cadre bâti plutôt dense. En effet, au-delà de la rue Jean-Talon, on retrouve un environnement urbain tout à fait différent composé de commerces mais surtout d'immeubles à appartements.

L'origine de la clientèle de la station Canora est relativement homogène. Près de 95 % des personnes viennent soit de Montréal ou de Mont-Royal, en parts presque égales, alors que le reste provient de la clientèle d'Outremont. Notons que la presque

totalité de ceux-ci se déplacent à pied, ce qui n'est pas surprenant étant donné la mauvaise desserte en transport en commun, en routes et l'absence de stationnement. Le même phénomène est observable pour la station Mont-Royal.

La station Mont-Royal

La station Mont-Royal se situe dans un environnement particulier : une ville planifiée et complètement différente de ce qui l'entoure. Or, la station de train se trouve au cœur de la ville, au centre du noyau institutionnel (écoles, bibliothèque, infrastructures de loisir, bureau de poste, églises…). Elle est entourée de plusieurs immeubles à appartements mais l'environnement général de la municipalité est dominé par des maisons unifamiliales isolées. Il n'y a pratiquement aucune possibilité de construction neuve, étant donnée l'absence de terrain vacant.

À cette station, 94 % de la clientèle habite de la ville de Mont-Royal, alors que moins de deux pour cent vient de Montréal et moins de quatre pour cent provient d'autres municipalités. Comme pour la station Canora, la grande majorité de cette clientèle se déplace à pied pour s'y rendre. Ces deux stations, mais particulièrement la station Mont-Royal, ont un rayonnement très limité et circonscrit dans l'espace.

Il ne faut pas oublier le caractère particulier de la ville de Mont-Royal. Cette ville constitue un lieu de résidence très recherché où la valeur des terrains et des bâtiments est élevée. Ainsi, le sixième facteur identifié (valorisation du lieu) représente un élément important à considérer.

La station Montpellier

Un peu plus au nord-ouest, sur le boulevard Côte-Vertu, on rencontre la station Montpellier. Cette dernière est sise au cœur d'un croisement de zones où l'utilisation du sol varie beaucoup. Au nord-ouest et au sud-ouest de la station, on retrouve une zone résidentielle plutôt hétérogène d'immeubles multifamiliaux. Immédiatement au nord-est, on retrouve une zone industrielle légère puis un quartier d'immeubles à appartements relativement homogène. Dans l'environnement du boulevard Côte-Vertu, la mixité s'accentue avec la présence de tour d'habitations, dont certaines récentes, de commerces, alors que plus au sud, de l'autre côté d'une autre voie ferrée perpendiculaire, on retrouve une vaste zone industrielle et de commerces de gros.

Même si elle est située le long d'un axe de circulation majeur, à savoir le boulevard Côte-Vertu, la station Montpellier ne figure pas parmi les stations les plus populaires en raison de l'absence de stationnement. Cela explique que la très forte majorité de sa clientèle s'y rend à pied ou en autobus. D'ailleurs, plus de 85 % des passagers du train à cette station sont originaires de la ville de Saint-Laurent, 10 % de Montréal et quatre pour cent d'autres municipalités. On constate donc le rayonnement relativement limité de cette station.

La station Du Ruisseau

La station Du Ruisseau jouxte l'autoroute 15 et le boulevard Henri-Bourassa. L'environnement immédiat de la station est largement dominé par le multifamilial, quoiqu'en s'éloignant un peu, on remarque une forte présence de maisons unifamiliales isolées. Quelques petites zones commerciales et une zone industrielle légère sont observables mais ne constituent pas une présence majeure dans l'environnement immédiat de la station. Cette station représente un maillon important dans l'intermodalité du réseau de transport puisque la proximité de l'autoroute 15 favorise le transfert modal des automobilistes de même que la présence d'un important parc de stationnement incitatif.

La station Du Ruisseau se trouve parmi les stations ayant le plus grand rayonnement. Non seulement attire-t-elle beaucoup de passagers mais une grande partie de ceux-ci s'y rendent en automobile ou en autobus. Par ailleurs, on constate que l'origine des clients et passablement variée. Le tiers vient de Laval, près du quart vient de Montréal alors que 18 % vient de Saint-Laurent et presque tout le reste provient du reste de la rive nord.

La station Bois-Franc

Non loin de la station Du Ruisseau, on retrouve la station Bois-Franc. Celle-ci est située au cœur d'une zone dominée par des immeubles à appartements et de maisons jumelées ou en rangée. On constate la présence d'industries et de commerces, particulièrement près des boulevards Laurentien (Marcel-Laurin) et Henri-Bourassa. Ceux-ci sont les deux principaux axes de circulation desservant la station. L'autoroute 15 est à peine un kilomètre à l'est de la station Bois-Franc. Toutefois, immédiatement au sud de la station, on note une vaste zone non bâtie. Cette zone regroupe la presque totalité des terrains encore vacants du quartier et constitue l'ancien terrain de l'aéroport de Cartierville. Ce vaste terrain, qui appartient à la compagnie Bombardier, fait aujourd'hui l'objet d'un développement d'ensemble dans ce que l'on appelle le projet Bois-Franc. Il reste à déterminer l'intégration et les liens de ce projet avec le train de banlieue, ce que nous ferons dans une autre partie de ce document.

Pour ce qui est du rayonnement et de l'origine de la clientèle, la station Bois-Franc possède des caractéristiques semblables à la station Du Ruisseau mais dans une moindre échelle. Il s'agit quant même de la quatrième station en importance quant au nombre de passagers et ceux-ci s'y rendent très majoritairement en véhicules motorisés. Son envergure et son rayonnement la classe donc dans la même catégorie que Du Ruisseau et éventuellement Roxboro-Pierrefonds ainsi que Deux-Montagnes.

La station Sunnybrooke

La station Sunnybrooke se situe dans un milieu résidentiel de type banlieusard, à la limite entre les municipalités de Pierrefonds et de Dollard-des-Ormeaux. On retrouve d'une part des maisons unifamiliales isolées et, d'autre part, une grande quantité d'immeubles à appartements et de maisons jumelées ou en rangée. La station est tout près du boulevard Gouin alors que les autoroutes 13 et 40 se trouvent à peine deux kilomètres à l'est et au sud respectivement. On retrouve, à quelques centaines de mètres au sud-est de la station, le parc régional du Bois-de-Liesse. On note la présence sporadique de quelques terrains vacants mais en quantité très limitée.

Le rayonnement de la station Sunnybrooke semble plus restreint que la station précédente. En plus d'attirer un moins grand nombre de passagers, presque la moitié de ceux-ci se rendent à la station à pied. De plus, près de 90 % des clients résident dans l'une ou l'autre des municipalités adjacentes à la station soit Pierrefonds et Dollard-des-Ormeaux. Malgré la proximité de l'autoroute 13, peu de clients (2,6 %) proviennent de Laval. Tout cela s'explique en grande partie en raison de l'absence de stationnement incitatif de grande taille (336 places) mais surtout du relatif isolement de la station parce qu'en fait, le seul axe routier « majeur » qui dessert la station est le boulevard Gouin et celui-ci n'est pas facilement et directement accessible pour les automobilistes circulant sur l'autoroute 13 en direction sud. De plus, les résidants de l'ouest de Laval qui désirent utiliser le train peuvent se rendre à la station Sainte-Dorothée, ce qui leur évite de franchir un pont. Mentionnons toutefois que les plans initiaux de modernisation de la ligne de train Montréal/Deux-Montagnes prévoyaient la construction d'une station à la jonction de l'autoroute 13, ce qui permettrait le rabattement facile de la clientèle de Laval. Ce projet n'est toujours pas exclu comme en témoigne le plus récent plan triennal d'investissement de l'AMT.

La station Roxboro-Pierrefonds

La station Roxboro-Pierrefonds possède quelques points en commun avec la précédente. Comme son nom l'indique, elle est située à cheval sur la limite municipale séparant les deux municipalités. Cette station se situe dans un milieu urbain caractérisé par la dominance de maisons unifamiliales isolées mais on note tout de même la présence d'immeubles à appartements et de commerces, particulièrement près de l'intersection des boulevards majeurs que sont Gouin, des Sources et Pierrefonds. L'autoroute 13 est à près de cinq kilomètres de la station alors que l'autoroute 40 est à quelque quatre kilomètres de cette même gare. Celle-ci est somme toute relativement bien desservie en ce qui a trait aux axes de circulation intermunicipaux grâce aux boulevards mentionnés ci-haut. Les espaces vacants sont plutôt rares dans les environs. En fait, mis à part la rive de la rivière des Prairies, il reste peu d'espace pour le développement résidentiel ou commercial.

Chevauchant la limite municipale qui sépare les villes de Pierrefonds et de Roxboro, il n'est pas surprenant que les trois quarts des clients de la station Roxboro-Pierrefonds y habitent. On aurait pu croire que l'accessibilité, le vaste parc de stationnements incitatif (630 places) et le transport en commun qui se rabat sur la station fassent en sorte que la clientèle vienne de loin, mais ce n'est pas le cas. Une bonne part du reste de la clientèle provient de Dollard-des-Ormeaux et de Saint-Raphaël-de-l'île-Bizard. Il faut quand même noter que les villes de Pierrefonds et de Dollard-des-Ormeaux couvrent une grande superficie. À elles seules, ces deux villes font un total de 39.44 km² et regroupent 100 812 habitants[18]. En fait, l'absence de liens directs avec Laval et la rive nord fait en sorte que la station, de même que la clientèle, se trouvent confinées à l'extrémité nord-ouest de la CUM.

Les stations Île-Bigras et Sainte-Dorothée

La station Île-Bigras jouit d'une situation particulière. Elle est très rapprochée de la station Sainte-Dorothée et repose sur l'une des îles d'un petit archipel, à la source de la rivière des Prairies et dont l'espace pour quelconque développement est nul. Son seul accès se fait par un pont vers l'île Jésus.

La station Sainte-Dorothée est quant à elle située à l'extrémité ouest de l'île Jésus. La station jouxte le chemin du Bord-de-l'eau, une ancienne route de campagne qui ceinture l'île en partie. L'environnement immédiat est caractérisé, d'une part, par un milieu résidentiel de faible densité et de type banlieusard relativement cossu. D'autre part, on observe la présence de terrains de golf qui limitent en quelque sorte le développement du secteur avoisinant. Il reste néanmoins des terrains vacants, notamment à l'est de la station. L'autoroute 13, qui mène soit au nord vers l'autoroute 440 et 640 ou au sud vers la CUM, se situe à environ six kilomètres de la gare.

[18] Source : Statistique Canada, recensement de 1996.

Les deux stations situées sur le territoire de Laval, soit Sainte-Dorothée et Île-Bigras, ont un rayonnement en apparence limité. En plus de n'attirer qu'un petit nombre de passagers du train de banlieue (si on les considère séparément dans le réseau), la très forte majorité de ceux-ci proviennent de la ville de Laval. Toutefois, cette ville couvre un territoire très étendu, c'est pourquoi la majorité des clients, même s'ils peuvent résider relativement loin de la station, sont en mesure d'affirmer qu'ils viennent de Laval. Or, on constate qu'une forte proportion de clients se rend au train avec un mode de transport motorisé, ce qui laisse présager que ceux-ci proviennent d'une zone relativement éloignée de la station. La construction de l'avenue des Bois, dans l'axe du prolongement de l'autoroute 440 a également contribué à l'étendue du rayonnement de la station. De plus, en additionnant la somme de passagers des deux stations, vu leur proximité, on réalise que ce duo attire somme toute une bonne proportion de la clientèle totale de la ligne.

La station Grand-Moulin

La station Grand-Moulin constitue l'ancienne tête de la ligne et le développement du noyau ancien de Deux-Montagnes lui doit son existence. Le bâti qu'on y retrouve est assez hétérogène. En fait, on retrouve une collection d'anciennes résidences secondaires, construites grâce à l'avènement du train de banlieue au début du siècle, entremêlées de maisons modernes des années d'après-guerre et quelques maisons luxueuses récentes. L'axe principal de transport à proximité est le Chemin d'Oka (route 344) qui représente l'ancienne route principale de la rive nord, avant que ne soit construite l'autoroute 640.

La station Grand-Moulin attire une clientèle majoritairement constituée d'habitants de Deux-Montagnes. Son rayonnement est donc nettement moins étendu que la station précédente. De plus, près de la moitié de la clientèle s'y rend à pied.

La station Deux-Montagnes

La station Deux-Montagnes, tel que nous l'avons déjà mentionné, se situe tout près de l'autoroute 640. Cette dernière constitue une autoroute de ceinture qui, bien qu'incomplète, draine la circulation vers les autoroutes 13, 15 et 25. Celles-ci donnent ensuite un accès direct à Laval et au cœur de l'agglomération montréalaise. Au moment de la construction de la station, en 1995, il n'y avait que peu d'habitations de construites dans un rayon de 500 mètres; la station était en fait située à mi-chemin entre le noyau bâti de Deux-Montagnes et l'autoroute 640 au nord.

On observe que la station Deux-Montagnes draine une clientèle à l'échelle de la rive nord au complet. Or, on note que les trois quarts des clients proviennent soit de Deux-Montagnes ou des municipalités limitrophes, soit Saint-Eustache, Sainte-Marthe-sur-le-lac et Saint-Joseph-du-lac (limitrophe à Sainte-Marthe-sur-le-lac). Néanmoins, on peut considérer la station Deux-Montagnes comme étant une station à grand rayonnement puisqu'en fait, en plus d'être la deuxième station la plus fréquentée, près des deux tiers des passagers proviennent d'une municipalité autre que Deux-Montagnes et que ceux-ci s'y rendent en grande majorité à bord d'un véhicule motorisé. Il n'est donc pas surprenant de constater que le parc de stationnement incitatif ait été considérablement agrandit depuis son ouverture en 1995.

Enfin, nous pouvons regrouper les stations en trois catégories selon l'importance de leur rayonnement. Les critères retenus pour les classifier sont de quatre ordres : la part relative de la clientèle du total de la ligne, l'origine de la clientèle, le mode d'accès à la station par la clientèle et la taille du stationnement incitatif. Ces critères, mis en relations les uns avec les autres, nous ont permis de regrouper les stations ainsi :

Stations à rayonnement local :

- Canora
- Mont-Royal
- Île-Bigras
- Grand-Moulin

Stations intermédiaires :

- Montpellier
- Sunnybrooke

Stations à rayonnement régional :

- Du Ruisseau
- Bois-Franc
- Roxboro-Pierrefonds
- Sainte-Dorothée (duo avec la station Île-Bigras)
- Deux-Montagnes

La classe de stations à rayonnement régional nous amène à introduire la notion d'impact diffus. En effet, si une station est située près d'une autoroute, qu'elle est entourée de stationnements incitatifs, qu'elle attire une clientèle qui accède au train surtout en automobile, il y aura de fortes chances que l'impact d'une augmentation de la clientèle soit diffus et donc difficile à saisir. Au contraire, si une station est bien intégrée dans le tissus urbain, qu'elle fait partie du quartier et que la majorité des clients s'y rendent à pied, il a davantage de probabilité qu'une augmentation de capacité du service ait des répercussions sur l'environnement immédiat de la station et qu'elles soient plus facilement identifiables.

4.2 L'analyse de l'impact de la modernisation du train de banlieue Montréal/Deux-Montagnes

Afin d'analyser le développement et les activités autour des stations, nous déterminerons d'abord sur la présence ou l'absence des six facteurs précédemment identifiés en analysant des plans d'urbanisme, des schémas d'aménagement, en observant la réalité et en interviewant des urbanistes, des professionnels et des promoteurs. Par la suite, nous apprécierons le développement « visible » dans le sens où nous analyserons des données de construction, des photographies aériennes et nous consulterons des statistiques de construction. Nous avons regroupé les différentes stations qui présentent des caractéristiques similaires quant au milieu bâti environnant, d'accessibilité et de potentiel de développement.

4.2.1 Les stations Canora et Mont-Royal

Nous débutons l'examen de l'évolution du milieu par les stations Canora et Mont-Royal. Ces stations comportent des caractéristiques, comme nous l'avons vu, tout à fait semblables en ce qui a trait à l'environnement urbain et sont très rapprochées l'une de l'autre.

La construction neuve dans les environs des stations présentement à l'étude est pratiquement nulle. Si l'on se fie aux statistiques de mises en chantier de la ville de Mont-Royal, puisque nous n'avons pas les données désagrégées pour le quartier de Montréal qui entoure la station Canora, on constate que très peu de constructions neuves ont vu le jour au cours de la dernière décennie. Effectivement, seulement sept maisons unifamiliales isolées, quatre jumelées ainsi que 51 en rangée ont été construites au cours de la dernière décennie[19]. Ces dernières ont été majoritairement construites dans le cadre du recyclage de l'usine Marconi et des terrains adjacents. Les terrains de cette ancienne usine sont situés en partie à Montréal et en partie à l'intérieur de la ville de Mont-Royal. L'usine en tant que telle a été détruite alors que l'ensemble du site (terrain de l'ancienne usine et ancien stationnement de celle-ci) a été recyclé avec la construction de maisons de ville, de condominiums et de maisons unifamiliales. Ce projet est intimement lié à la présence de la station Canora par sa proximité, mais aussi dans la promotion du projet.

L'examen des photographies aériennes de 1990 et 1996 de la région immédiate des stations n'a pas révélé de changement notable dans la forme urbaine. Si ce n'était du projet de l'usine Marconi, la modernisation du train de banlieue n'a eu aucun impact visible sur la forme urbaine à proximité des stations Canora et Mont-Royal.

Quant aux conditions nécessaires au développement, identifiées dans les chapitres précédents, voyons si elles sont présentes. D'abord, le zonage, les politiques publiques et un plan d'ensemble qui tiennent compte de la présence du train sont particuliers pour ces stations. En fait, la ville de Mont-Royal, tel que nous l'avons déjà souligné (*Cf.* section 2.1.1), doit son existence à ce train. La compagnie qui a construit la ligne de train de banlieue Montréal/Deux-Montagnes a elle-même acheté les terrains qui forment aujourd'hui la ville de Mont-Royal afin de développer un concept de ville-modèle. C'est donc grâce à un plan d'ensemble et à une politique de développement entièrement axé sur la présence de la ligne de train que la ville s'est développée au cours des décennies. Une planification intégrée a donc été présente, à une échelle locale, pour la ville de Mont-Royal au début du siècle. C'est aussi pour cette raison qu'il s'agit de la ville la mieux intégrée au train mais, en contrepartie, la moins bien intégrée aux villes avoisinantes de même qu'aux axes de circulation métropolitains. L'impact du train dans ce secteur a donc été très fort, au début du siècle, alors que le cas de l'usine Marconi témoigne de l'effet de consolidation et de densification du train aujourd'hui.

Dans le plan d'urbanisme de la ville de Mont-Royal actuellement en vigueur, quelques lignes du texte concernent le train de banlieue. Effectivement, en 1991 la ville insérait dans ses objectifs « le rabattement des circuits de transport en commun vers les stations de métro et de train (…) le maintien et la modernisation du réseau de train de banlieue (…) recouvrir la section en tranchée du train »[20].

---

[19] Source : Société canadienne d'hypothèque et de logement

[20] VILLE MONT-ROYAL, *Plan d'urbanisme*, 1991.

La modernisation récente du train n'a et n'aura probablement pas d'effet direct dans le futur étant donné que l'espace est déjà complètement occupé. Il demeure néanmoins que cette ville, telle qu'elle existe aujourd'hui, doit son existence même à ce train; elle a été pensée et construite en fonction de celui-ci. Ce cas particulier ne peut donc pas nous aider à cerner les véritables impacts de la modernisation ou même de la présence d'un train de banlieue et les impacts de ce genre d'infrastructure aujourd'hui.

En plus, nous avons déjà mentionné le fait que la ville de Mont-Royal soit un lieu de résidence très prisé. Ainsi, tout projet de construction, étant donné le statut économique élevé de sa clientèle potentielle, a de fortes chances de trouver preneur rapidement. Il est alors d'autant plus difficile de lier la vente rapide de nouvelles habitations à la présence d'un train de banlieue moderne et efficace vers le centre-ville.

4.2.2 Les stations Montpellier, Du Ruisseau et Bois-Franc

Afin de poursuivre l'analyse, nous avons regroupé les stations Montpellier, Du Ruisseau et Bois-Franc en raison de leur proximité et du fait que leur environnement immédiat est comparable. De plus, les statistiques de mises en chantier n'étant disponibles qu'à l'échelle d'une municipalité, dans ce secteur, nous avons dû nous servir des données pour la ville de Saint-Laurent – qui a de toute façon probablement regroupé la plus grande partie de la croissance à proximité de la station – en les comparant avec des municipalités semblables. Dans l'annexe 6, nous avons comparé les tendances de l'industrie de la construction pour différentes catégories d'habitation à Saint-Laurent avec d'autres municipalités que nous considérons comparables surtout en ce qui a trait à la distance du centre-ville et aux caractéristiques générales du cadre bâti et que nous regroupons sous le vocable « première couronne » : Anjou, Côte-Saint-Luc, Lachine, LaSalle, Montréal-Nord, Saint-Léonard, Greenfield Park, Longueuil et Saint-Lambert. L'annexe 4 présente également les tendances de mises en chantier pour la région métropolitaine de recensement de Montréal (RMR), ce qui permet de mettre les mises en chantier de Saint-Laurent et de la « première couronne » en relation avec ce qui se produit à l'échelle métropolitaine.

Suite à l'examen des données de mises en chantier, il ressort que la ville de Saint-Laurent ne connaît pas d'expansion massive et exceptionnelle lorsque comparée à ses pairs et même à la RMR. Les tendances générales suivent celles des autres villes ce qui peut nous laisser croire, au premier coup d'œil, que le train de banlieue n'a pas provoqué un accroissement exceptionnel de la construction neuve. Toutefois, d'autres éléments se doivent d'être examinés afin de cerner l'impact qu'a ou qu'aura le train de banlieue modernisé.

À ce titre, on ne peut passer sous silence le projet Bois-Franc. Ce projet résulte de l'abandon de l'aéroport de Cartierville par Bombardier et du désir de cette compagnie, étant propriétaire de l'ensemble du terrain de quelque 500 acres, de se faire promoteur d'un projet d'ensemble. Le concept a été élaboré par la firme Daniel Arbour & associés qui, en résumé, prévoit la construction d'un vaste quartier regroupant des habitations de taille et de prix variables. Le projet semble avoir des standards de qualité élevés, en exigeant un revêtement extérieur de brique, en prévoyant des espaces verts, des étendues d'eau, aucun commerce et une hiérarchie des voies de circulation.

> Le soin apporté à l'architecture est indiscutablement ce qui fait la marque du projet Bois-Franc. (…) la brique est reine, les garages sont discrets, les fils sont enfouis (…) et les plans d'eau et espaces verts occupent respectivement 5 % et 12 % du territoire. Bien évidemment, l'omniprésence de la brique, la monotonie des pignons suscitent parfois une réminiscence des corons évoqués plus haut, mais la diversité des produits dont les prix varient de 79 000$ à 340 000$ (…) estompent l'impression de déjà vu sans affecter l'unité architecturale (Gerbier, 1998 : K1-K2).

Ce projet s'apparente à une planification intégrée de l'environnement, par un promoteur, mais il s'agit d'une planification à l'échelle locale. Le site du projet est situé immédiatement au sud du boulevard Henri-Bourassa et de la station Bois-Franc mais la construction des premières habitations a débuté au sud du site, soit relativement loin de la station; il n'y a d'ailleurs toujours pas de liens directs entre ceux-ci, sauf *via* le boulevard Marcel-Laurin. Il se peut donc qu'une bonne partie des mises en chantier récentes de Saint-Laurent soient issues de ce projet. Par ailleurs, suite à l'examen du document directeur du projet, il semble y avoir que peu d'effort mis sur l'intégration et les liens avec la station de train.

Lors d'un entretien avec un responsable du Service d'urbanisme de la ville de Saint-Laurent, celui-ci nous a d'abord indiqué que la ville de Saint-Laurent est presque entièrement construite et qu'il y a donc peu de place pour l'impact visible du train. Il ne reste que les secteurs Bois-Franc et Nouveau Saint-Laurent qui sont en expansion. D'après celui-ci, la présence du train ne fut pas un facteur important dans la planification du projet. Le train compte comme un des facteurs de localisation des nouveaux résidants mais il ne faut pas le surestimer. L'urbaniste nous a également souligné qu'un réseau cyclable a été prévu dans le projet Bois-Franc qui devrait relier celui de Montréal et par le fait même desservir la station de train Bois-Franc.

Près de la station Montpellier, un projet domiciliaire, beaucoup plus modeste cette fois, de type maisons de ville est en voie de réalisation. Toujours selon l'urbaniste de Saint-Laurent, il s'agit du seul projet où le train, à distance de marche, a constitué un facteur déterminant dans sa planification. Deux tours de condominiums luxueux d'une dizaine d'étage se situe également près de la gare Montpellier mais, compte tenu du type de clientèle, l'urbaniste considère que la présence du train est négligeable. L'effet du train de banlieue est donc très peu visible sur le territoire de la ville de Saint-Laurent. Cependant, selon l'urbaniste en question, il semble que le train peut cependant avoir un effet sur les valeurs foncières. Effectivement, les immeubles conservent probablement une partie de leur valeur en raison de la présence d'un lien désormais efficace vers le centre-ville. Toutefois, on ne doit pas exagérer son influence en raison de la présence du métro et de la qualité des services offerts par la municipalité qui, toujours selon l'urbaniste, ont eu des effets de revitalisation nettement plus clairs.

Nous avons déjà mentionné l'importance du zonage et des politiques publiques qui favorisent le développement ou le réaménagement de l'environnement immédiat d'une infrastructure de transport comme un train de banlieue. Pour la ville de Saint-Laurent, il semble que des efforts ont été faits en ce sens. L'urbaniste rencontré nous a fait part des actions et des intentions de la municipalité dans cette optique. La ville a prévu une « zone d'affaires » autour de la station Bois-Franc où les densités permises seront plus grandes. Cette zone est prévue dans l'éventualité d'un prolongement du métro jusqu'à la station Bois-Franc (et peut-être Laval), ce qui créera une gare intermodale. De plus, la ville prévoit relier cette nouvelle gare à un système de transport en commun rapide avec le technoparc, *via* le boulevard Henri-Bourassa et éventuellement l'aéroport international de Montréal (Dorval) en faisant un circuit qui relierait aussi le centre-ville de Saint-Laurent, *via* le boulevard Côte-Vertu. Pourtant, nous avons retrouvé, dans le plan d'urbanisme, qu'un court passage où il est à peine question du train de banlieue sans qu'il y ait d'objectif particulier[21].

Quant à la valorisation de l'environnement des gares étudiées, il semble qu'elle soit plus ou moins présente. En fait, le quartier Bois-Franc semble créer un endroit attirant mais il est mal intégré, du moins jusqu'à présent, avec la station du même nom. Pour les stations Montpellier et Du Ruisseau, la valorisation de l'environnement immédiat est plutôt variable, compte tenu de l'hétérogénéité de la qualité du cadre bâti, de la présence d'infrastructures routières importantes, d'industries, etc.

On réalise donc que l'impact du train de banlieue, dans le secteur des trois gares présentement à l'étude, se fera surtout sentir à long terme. Certes, on peut entrevoir un impact immédiat mais celui-ci demeure encore limité. La volonté de la municipalité d'intégrer le train de banlieue avec ses axes de transport et ses pôles dénote l'importance accordée à cette infrastructure et la conscience de son potentiel. C'est donc à long terme que le train de banlieue risque d'avoir plus d'impact sur ce secteur de Saint-Laurent.

4.2.3 Les stations Sunnybrooke et Roxboro-Pierrefonds

Il est difficile d'examiner les données de mises en chantier pour ces deux stations. La Société canadienne d'hypothèque et de logement (SCHL) ne nous fournit que des données à l'échelle des municipalités. Étant donné que la municipalité de Roxboro est presque entièrement construite, à peine plus d'une dizaine de maisons unifamiliales isolées ont été construites depuis une décennie et aucun autre type d'immeuble résidentiel[22]. Pour ce qui est des autres municipalités contiguës aux stations, soit Pierrefonds et Dollard-des-Ormeaux, la plus grande partie de leur croissance s'est produite à l'extrême ouest des municipalités concernées. Or, à ces endroits, l'autoroute 40, voire le train de banlieue Montréal/Rigaud dans le cas de Pierrefonds, ont probablement eu plus d'influence sur le développement immobilier récent.

L'analyse de photographies aériennes de 1990 et de 1996 de même que des visites sur le terrain ont permis de déceler quelques développements domiciliaires. Effectivement, quelques immeubles à appartement ont été construits durant cette période ainsi que plusieurs maisons jumelées ou en rangée.

Suite à une entrevue avec un urbaniste à la ville de Pierrefonds, celui-ci mentionne que l'impact de la modernisation du train de banlieue est faible. Certes, le boulevard Gouin a été réaménagé mais la modernisation du train aurait eu peu d'influence sur ce projet. Le fait que la ville de Pierrefonds soit presque entièrement développée, près des stations de train sur son territoire, a comme conséquence que peu de nouvelles maisons sont apparues dans ces secteurs. Toujours selon l'urbaniste municipal, la ville prévoit adopter des mesures de densification près des stations de trains dans son prochain plan d'urbanisme. Toutefois, les secteurs à proximité des gares sont déjà plus denses que le reste du territoire. L'urbaniste nous souligne enfin que deux projets immobiliers majeurs près de la station Roxboro-Pierrefonds et de la rivière des Prairies sont en planification et que les promoteurs misent sur la présence du train pour mousser leurs ventes.

---

[21] VILLE DE SAINT-LAURENT, *Plan d'urbanisme, Annexe 1 au règlement du plan d'urbanisme*, p.51.

[22] Source : Société canadienne d'hypothèque et de logement, 1998.

Suite à cet entretien, on constate l'absence de volonté, de mesures de zonage, de politiques publiques et de concertation du milieu en ce qui concerne le train de banlieue, ce qui contribue à amenuiser l'impact potentiel du train de banlieue dans ce secteur. Pourtant, le plan d'urbanisme de 1989 a noté que :

> le potentiel du train de banlieue de Deux-Montagnes est actuellement sous-exploité, en raison de la faiblesse des lignes d'autobus qui desservent le territoire (fréquence des parcours 68 et 201). (…) Le projet de modernisation (…) aura des impacts majeurs sur la ville. L'augmentation de la fréquence des trains aura un impact majeur sur le passage à niveau du boulevard Gouin et aucun étagement n'est prévu dans le plan de transport déposé par le ministère des Transports en août 1988. On note que la localisation proposée de la station Roxboro ne correspond pas aux besoins de Pierrefonds en ce qui a trait à l'accessibilité : le site proposé sur la 11e avenue à Roxboro ne présente pas les caractéristiques nécessaires pour des rabattements d'autobus fonctionnels et pour un stationnement d'envergure intermunicipal[23].

Le cadre de vie entourant les deux stations est plutôt attractif. Il s'agit d'un milieu de type banlieusard majoritairement anglophone relativement recherché. En fait, c'est surtout le manque d'espace qui pose une contrainte. Peu de terrains libres subsistent pour de nouveaux développements et des contraintes physiques viennent limiter les possibilités d'expansion du tissu urbain, notamment près du rivage de la rivière des Prairies. La protection des berges, l'accès difficile et des mesures de sécurité publique représentent, au nord de la station Roxboro-Pierrefonds, une contrainte majeure au développement.

Dans le plan d'urbanisme de la ville de Dollard-des-Ormeaux, on ne fait qu'une courte mention de la ligne de train de banlieue et il concerne la localisation des anciennes stations Roxboro et À-Ma-Baie[24].

4.2.4 Les stations Île-Bigras et Sainte-Dorothée

Il nous a été possible, pour la ville de Laval, d'obtenir les données de mises en chantier désagrégées à l'échelle des quartiers et ce pour les années 1992 à 1997 (*Cf.* annexe 7), grâce à la collaboration de la municipalité. Nous avons donc considéré les mises en chantier pour les quartiers entourant les stations Île-Bigras et Sainte-Dorothée, soit Fabreville, Laval-Ouest, Laval-sur-le-lac et Sainte-Dorothée. Depuis la modernisation du train de banlieue, les mises en chantier résidentielles sont généralement en baisse dans ce secteur, sauf pour l'unifamilial isolé qui est en légère hausse. Il devient alors inutile de comparer ces résultats avec des municipalités ou des quartiers comparables. Il est davantage pertinent d'examiner la localisation des mises en chantier de même que de questionner les promoteurs des nouveaux développements.

Le service d'urbanisme de la ville de Laval nous a fourni des cartes localisant les mises en chantier pour les années 1992 à 1997. Nous reprenons de façon approximative ces sites sur une carte dans l'annexe 8. On constate alors que la plupart des mises en chantier récentes dans l'ouest de Laval sont situées près de l'autoroute 13, particulièrement dans le quartier Sainte-Dorothée. Il y en a tout de même quelques-unes qui se retrouvent à proximité des stations de train de banlieue.

À la suite d'un entretien avec un des promoteurs immobiliers du secteur, il semble que le train de banlieue constitue un atout de plus pour le quartier et que plusieurs des nouveaux ménages qui se sont installés près du train l'utilisent pour certains de leurs déplacements. Par ailleurs, la présence d'un train de banlieue récemment modernisé a aidé à mousser les ventes des entrepreneurs en construction. Lors d'une entrevue avec un employé du service d'urbanisme de Laval, celui-ci nous mentionne qu'il croit que le train modernisé a un impact significatif sur le territoire. Il estime que la plupart des développements domiciliaires sont tributaires de la présence et de la modernisation du train, bien que ceux-ci aient une faible densité.

Suite à l'examen des photographies aériennes de 1990 et de 1996, nous avons décelé peu de changements majeurs. Quelques maisons unifamiliales isolées se sont rajoutées mais, compte tenu du type de quartier, c'est-à-dire un quartier relativement cossu de maisons unifamiliales isolées et où des terrains de golf limitent considérablement l'expansion, on peut affirmer que les stations n'ont eu qu'un très faible impact sur le quartier immédiat. Par ailleurs, nous avons déjà déterminé que ce duo de stations a un rayonnement large donc un impact diffus.

Des visites sur le terrain ont tout de même permis d'identifier des constructions récentes près de la gare Sainte-Dorothée. Le peu d'espace disponible pour le développement, dû au confinement créé par les terrains de golf à proximité, laisse toutefois peu de place pour davantage de construction.

Quant aux dispositions du plan d'urbanisme ou du schéma d'aménagement qui concernent le train de banlieue, elles se font rares. En fait, le schéma d'aménagement fait référence au fait que les accès au train de banlieue doivent être améliorés. De

---

[23] VILLE DE PIERREFONDS, *Plan d'urbanisme*, SOMER, 1989, p.22-21.
[24] VILLE DE DOLLARD-DES-ORMEAUX, *Plan d'urbanisme*, Eva Caragianis, urbaniste-conseil, 1989, p.35-36.

plus, un marché immobilier à la baisse dans le secteur, un zonage qui ne prévoit aucune mesure de densification ou autres et un environnement bâti mal adapté ne contribuent pas à catalyser ou favoriser l'impact réel des stations de train Île-Bigras et Sainte-Dorothée. L'impact de ces stations est alors diffus, sans toutefois être absent.

4.2.5 La station Grand-Moulin

La station Grand-Moulin est située au cœur du noyau original de la ville de Deux-Montagnes. Le secteur est presque complètement construit et c'est pourquoi la quantité de nouvelles constructions est très faible. En fait, suite à l'examen de photographies aériennes de 1990 et de 1996, aucun changement significatif n'a été remarqué dans les environs de la station.

Dans une entrevue accordée par un employé du service des communications de la municipalité de Deux-Montagnes, celui-ci abonde dans le même sens en affirmant que la modernisation du train de banlieue n'a eu aucun effet visible et direct sur le vieux noyau de la municipalité. Tout au plus, il estime que le train freine la chute des valeurs foncières. Le trafic y est néanmoins plus dense autour de la station, étant donnée l'achalandage accru depuis la modernisation.

Dans une entrevue accordée par un employé du service de la gestion du territoire de la municipalité de Deux-Montagnes, nous apprenions que lors d'une éventuelle révision du plan d'urbanisme, la municipalité se devrait de considérer l'adoption d'objectifs de rénovation et de réaménagement du secteur de la gare Grand-Moulin puisque celle-ci comporte plusieurs vieilles maisons, autrefois des chalets de villégiature, et qui sont en plus ou moins bon état. En fait, on devrait, selon les deux employés consultés, profiter du remembrement de ces propriétés ou de leur démolition pour densifier le secteur mais ils doutent que la population soit d'accord avec cet objectif.

Le vieux secteur de Deux-Montagnes ne semble donc pas trop subir les conséquences, positives ou négatives, de la modernisation du train de banlieue. Toutefois, des visites sur le terrain nous ont permis de remarquer que le stationnement de la gare déborde sur les rues avoisinantes, ce qui risque d'avoir des répercussions négatives sur les habitants du secteur. Cependant, il ne faut pas oublier que la présence même du noyau ancien de Deux-Montagnes, un peu comme la ville de Mont-Royal, est entièrement attribuable au train de banlieue. La construction de cette ligne, au début du siècle, a permis l'émergence de ce village à vocation de villégiature au départ. Il est donc difficile de se servir de cette station pour mesurer l'impact de la modernisation de la ligne.

4.2.6 La station Deux-Montagnes

Les statistiques de mises en chantier pour la municipalité de Deux-Montagnes sont significatives. D'abord, même si les données représentent toutes les mises en chantier de la ville, la presque totalité celles-ci se sont matérialisées autour de la station Deux-Montagnes puisqu'il s'agit du seul secteur de la municipalité qui n'était pas développé. Reprenons les mêmes comparaisons que pour le cas de la ville de Saint-Laurent (*Cf.* annexe 9). Pour les besoins de la cause, nous comparons donc les tendances de mises en chantier de Deux-Montagnes avec d'autres municipalités comparables de la « couronne nord », à savoir Saint-Eustache, Sainte-Marthe-sur-le-lac, Boisbriand, Sainte-Thérèse, Rosemère, Lorraine, Bois-des-Filion, Terrebonne, Lachenaie et Repentigny. Puis, nous avons ajouté à titre indicatif les données de la RMR au complet.

Au cours des dernières années, nous constatons que l'évolution des tendances de mises en chantier de la ville de Deux-Montagnes a suivi celle de la couronne nord, qui elle-même suit les tendances de la RMR. L'employé du service de la gestion du territoire de la municipalité nous a mentionné que la ville avait imposé un « moratoire » sur la construction d'immeubles à appartements en raison du mécontentement de la population, ce qui peut expliquer que la courbe des mises en chantier des logements multifamiliaux est la seule à ne pas dépasser la tendance de la couronne nord. En fait, concernant l'augmentation de la construction de maisons unifamiliales isolées, jumelées ou en rangée, la ville de Deux-Montagnes surclasse nettement ses pairs depuis quelques années. L'engouement des nouveaux ménages pour Deux-Montagnes peut s'expliquer en partie par l'ajout d'une nouvelle station de train au nord de la municipalité. En effet, malgré la présence de l'autoroute 640 depuis 1963 à Saint-Eustache et depuis 1976 à Deux-Montagnes, le secteur « du Coteau » (près de la gare et de l'autoroute) ne s'était jamais développé de façon substantielle. En fait, à la fin des années 1980 on a assisté à un développement du nord-est de la municipalité mais ce secteur s'apparentait davantage à une extension du bâti de la municipalité adjacente (Saint-Eustache). De l'avis des personnes consultées ainsi que d'un constructeur de longue date à Deux-Montagnes, la présence du service de train de banlieue a été le moteur du développement observé dans les environs.

On note près de la gare une typologie de bâtiments différente de la banlieue classique construite de bungalows individuels au profit des maisons jumelées ou en rangée.

Si l'on observe une réelle augmentation de la proportion de ce type de maison, on pourrait être tenté de croire que la présence du train de banlieue implique une densification du bâti. Toutefois, il semble plutôt que le ralentissement du marché immobilier au milieu des années 1990 a forcé les constructeurs à se tourner vers les maisons jumelées ou en rangée, plus économiques et davantage attrayantes pour les premiers acheteurs. Les nouveaux ménages, qui accèdent dorénavant plus facilement à la propriété (grâce entre autres à la mise de fond minimale de cinq pour cent au lieu de 10 % sur un prêt garanti par la SCHL), expriment le besoin d'acquérir des maisons moins chères. On assiste alors à la prolifération des rues où un modèle de maisons, jumelées ou en rangée, est reproduit plusieurs fois. À la lumière des contacts avec des entrepreneurs en construction, particulièrement avec un qui construit depuis longtemps à Deux-Montagnes, il apparaît exagéré d'imputer à la présence d'un train de banlieue le changement dans la typologie du bâti. C'est plutôt la demande du marché et le souci de rentabiliser les terrains, de la part des promoteurs, qui amènent ce changement.

Or, la densité voulue d'un secteur ou la densification d'un secteur déjà construit nécessite un zonage approprié donc une volonté de la ville. L'une des conditions que nous avions identifiées afin qu'une infrastructure ait un impact sur son environnement est que l'autorité locale prenne des mesures appropriées *via* son règlement de zonage. Mais dans le cas d'une zone vierge, l'impact du train, s'il y en a un, se fera sentir selon les modalités prévues par la municipalité. Or, Deux-Montagnes semble n'avoir prévu qu'une petite zone de densité légèrement supérieure tout près de la gare. Au-delà de quelques centaines de mètres, on ne rencontre que des maisons individuelles à faible densité.

Il reste que l'on assiste à Deux-Montagnes à un phénomène commun pour plusieurs municipalités au Québec : le centre de gravité de la municipalité de déplace vers un nouvel axe de transport. Plusieurs municipalités ont connu ce phénomène lors de la construction, par exemple, d'une voie de contournement ou du passage d'une autoroute légèrement en dehors du noyau urbanisé et Deux-Montagnes n'y échappe pas. On semble effectivement assister à un déplacement vers le nord du pôle d'activités de la municipalité. En effet, une visite sur le terrain nous a permis de constater divers symptômes classiques qui ne mentent pas : les commerces sur la rue principale traditionnelle (Chemin d'Oka) semblent peu dynamiques, des institutions et des équipements publics s'installent près du nouveau centre d'activités, la construction domiciliaire s'accélère à cet endroit, le tout initié par l'établissement d'un centre commercial. Ce nouveau pôle d'activité se situe entre l'autoroute 640 et le boulevard Deux-Montagnes, le long de la 20e avenue. Alors que l'hôtel de ville est demeuré sur le chemin d'Oka, les Services de gestion du territoire et de police viennent d'aménager dans des nouveaux locaux dans le secteur identifié, la patinoire municipale, les locaux de la MRC Deux-Montagnes, la nouvelle gare y ont entre autres élu domicile. Cette nouvelle gare constitue donc un des éléments moteurs du nouveau pôle d'activités qui émerge à cet endroit. L'achalandage suscité par le train contribuera certainement à créer la demande pour divers services (commerces…) ou infrastructures (nouvelles voies de circulation…).

Sans être d'une taille démesurée ce n'est pas l'espace qui faisait défaut, dans la partie nord de Deux-Montagnes, lors de la construction de la gare. En effet, la gare de train de banlieue récemment ouverte se situait dans un environnement très peu construit, ce qui laisse donc toute la latitude nécessaire pour les constructions et les aménagements nécessités par son impact, bien que l'autoroute 640 agisse comme une barrière physique et psychologique importante. De plus, les tendances déjà présentes en ce qui concerne les choix de localisation (en banlieue) des nouveaux ménages et la demande accrue pour les maisons dites « économiques » permettront à la nouvelle station de train de canaliser ces forces.

En ce qui a trait au facteur qui implique la présence de forces et tendances régionales de développement, nous pouvons présumer qu'elles sont présentes. En fait, l'agglomération montréalaise jouit d'une augmentation globale de population[25]. Non seulement sa population globale augmente, mais des facteurs sociologiques et économiques font que la structure des ménages se modifie. En fait, le nombre moyen de personnes par ménages diminue (Québec (Province), 1995a : 31), ce qui provoque une augmentation du nombre de logements et donc une tendance au développement immobilier. Hormis ces facteurs, la publication récente du plan de transport (*Cf.* section 6.2.7) où les contraintes budgétaires semblent peu présentes, fait que la région se situe dans un contexte favorable à l'investissement, particulièrement en matière de transport.

4.3 Conclusion

Le développement urbain est fortement relié à plusieurs facteurs dont l'accessibilité du territoire en question. Ainsi, de nouvelles infrastructures de transport peuvent améliorer cette accessibilité et, aux dires de certains, favoriser l'étalement urbain.

À première vue, le train de banlieue peut sembler être un agent diffuseur, mais constitue en fait un élément qui canalise les forces et les tendances observées le long de son corridor. Les gens qui désirent réellement s'installer en banlieue le feront, train ou pas. Celui-ci pourra toutefois permettre de regrouper cet étalement urbain et de le structurer. En fait, plusieurs exemples de

[25] La population de la RMR de Montréal a augmenté de 3,7% entre 1991 et 1996 (Source : Statistique Canada, recensement de 1996, ville de Montréal, www.ville.montreal.qc.ca).

consolidation ont été observés le long de la ligne de train Montréal/Deux-Montagnes. Il convient donc de parler de « consolidation de corridor » plutôt que de consolidation du centre-ville ou d'étalement urbain. Il semble par contre qu'aux endroits où il y a avait de l'espace disponible pour le développement et où les tendances de construction sont à la faible densité, le train n'a pas su densifier le tissu.

Nous voyons donc que le train de banlieue n'est pas sans effet sur le territoire. Le cas de la ligne Montréal/Deux-Montagnes, bien que récent, nous a démontré que lorsque des conditions nécessaires sont réunies, on observe un impact notable. Toutefois, rappelons qu'il est difficile d'attribuer au seul train de banlieue l'impact observé. Au contraire, lorsque certains facteurs sont absents, l'impact du train est limité ou diffus. Nous avons vu que ces conditions ne sont pas toujours présentes simultanément dans l'environnement du train de banlieue Montréal/Deux-Montagnes et c'est pourquoi l'impact de celui-ci se fait sentir de façon très variable. Nous pouvons résumer les résultats obtenus dans les tableaux qui suivent.

Tableau III – Synthèse des facteurs observés aux stations de train de banlieue

Stations	**Politiques locales – affectation du sol**	**Forces et tendances Régionales**	**Espace disponible pour le développement**	**Caractéristiques physiques de l'environnement**	**Organisme de planification d'ensemble**	**Valorisation du lieu**
Canora	Non	Oui	Limité	Adéquates	Non*	++
Mont-Royal	Non	Oui	Nul	Adéquates	Non*	++
Montpellier	Non	Oui	Limité	Adéquates	Non	+/-
Du Ruisseau	Non	Oui	Limité	Adéquates	Non	-
Bois-Franc	Oui	Oui	Grand	Adéquates	Non**	+/-
Sunnybrooke	Non	Oui	Très faible	Adéquates	Non	+
Roxboro-Pierrefonds	Non	Oui	Très faible	Partiellement adéquates	Non	+
Île-Bigras	Non	Oui	Nul	Adéquates	Non	++
Sainte-Dorothée	Non	Oui	Faible	Adéquates	Non	++
Grand-Moulin	Oui	Oui	Nul	Adéquates	Non	+/-
Deux-Montagnes	Oui	Oui	Grand	Adéquates	Non	+

- : lieu répulsif
+/- : mélange d'éléments répulsifs et attractifs
+ : lieu attractif
++ : lieu fortement attractif
* : la planification d'ensemble à échelle locale a eu lieu au début du siècle. (*Cf.* section 2.1.1)
** : il y a toutefois une planification intégrée de l'environnement immédiat (échelle locale) de la station par un promoteur (*Cf.* section 4.2.2)

Tableau IV – Synthèse de l'impact du train de banlieue Montréal/Deux-Montagnes

Stations	Rayonnement de la station	Aspect qualitatif de l'impact « visible »	Forme du développement observé
Canora	Local	Faible	Dense (consolidation)
Mont-Royal	Local	Nul	N/A
Montpellier	Intermédiaire	Faible	Dense (consolidation)
Du Ruisseau	Régional	Faible (diffus)	Dense (consolidation)
Bois-Franc	Régional	Faible	Dense (consolidation)
Sunnybrooke	Intermédiaire	Faible	Dense (consolidation)
Roxboro-Pierrefonds	Régional	Faible	Dense (consolidation)
Île-Bigras	Local	Nul	N/A
Sainte-Dorothée	Régional (duo avec l'Île-Bigras)	Faible	Étalée
Grand-Moulin	Local	Nul	N/A
Deux-Montagnes	Régional	Assez important	Étalée

Il se dégage de ces tableaux que, même si les caractéristiques physiques de l'environnement sont pratiquement idéales tout le long du corridor et que les forces et les tendances régionales de développement sont présentes, l'espace disponible pour le développement et la planification d'ensemble font cruellement défaut le long de la ligne Montréal/Deux-Montagnes. En outre, le zonage n'est généralement pas propice à une synergie adéquate entre le développement urbain et le train de banlieue. Cela se traduit par un impact faible sur l'environnement immédiat mais suppose que l'augmentation de l'achalandage, combiné à l'absence de certains facteurs et à un transfert modal important a provoqué un impact diffus sur le territoire.

Dans le cas de la station Bois-Franc, il est intéressant de noter que presque toutes les conditions favorables sont présentes alors que l'impact observé est faible. Cela est dû au fait que l'espace disponible pour le développement est occupé par le projet Bois-Franc, planifié par un promoteur et qu'il est faiblement intégré à la station. Il apparaît évident que le développement du projet ne se fait pas dans l'optique d'une intégration – immédiate du moins – avec la station Bois-Franc. Par ailleurs, comme nous l'avons vu, il ne semble pas y avoir de lien de cause à effet entre le développement urbain de ce secteur et la station de train. Dans ce cas, la planification d'ensemble produite par un promoteur privé ne poursuit probablement pas les mêmes intérêts que si elle avait été faite par un organisme public métropolitain.

Si l'on se réfère à la section 2.1.6 (Classification des impacts) de ce mémoire, nous pouvons classifier l'impact – les effets – de la modernisation de la ligne de train Montréal/Deux-Montagnes. Au chapitre des effets directs, nous pouvons aisément en identifier. Ainsi, au-delà des retombées économiques ponctuelles des travaux de construction et de modernisation, la modernisation a permis d'offrir un service de train de banlieue nettement plus efficace, confortable et fiable.

Ce qui nous intéresse davantage, par contre, ce sont les effets indirects et structurants. Les effets de développement, tels qu'identifiés dans la section 2.2.6 sont probablement absents du cas qui nous intéresse, bien que nous n'ayons pas exploré cet aspect de l'impact dans ce mémoire. Quant aux effets externes, ceux-ci ne peuvent être considérés puisqu'il s'agit d'une modernisation, donc l'infrastructure était déjà présente et ce avant même que les secteurs limitrophes ne soient développés. Les effets de distribution, de valorisation ou dévalorisation de l'espace, ainsi que les effets structurants sont, à notre avis, interreliés dans la mesure où si la modernisation a eu un effet sur les choix de localisation des ménages (effet de distribution), cela entraînera un impact sur la valorisation de l'espace. Parallèlement, les comportements pourront être modifiés et cela pourra influencer les structures spatiales.

Dans le cas de la ligne de train de banlieue qui nous intéresse, nous pouvons difficilement nous prononcer sur la modification des choix de localisation et sur la valorisation des terrains. Dans le cadre de ce mémoire, nous n'avons pas examiner les valeurs foncières et la valorisation des lieux puisque l'analyse de l'impact que nous avons effectuée nous renseigne que celui-ci est faible et diffus. Cela est suffisant pour dire qu'une analyse plus approfondie des effets structurants aurait été inutile dans la mesure où les effets structurants, le cas échéant, auraient été concrétisées par un impact nettement plus important que ce qui a été observé.

Une distinction importante doit cependant être rappelée. En effet, si l'étude du cas de la modernisation de la ligne Montréal/Deux-Montagnes nous a révélé un impact faible et diffus, notons que nous avons examiné l'impact de la modernisation. Il s'agit d'une infrastructure qui s'est implantée au début du siècle à un moment où les trains de banlieue avaient une influence nettement plus grande sur leur environnement qu'aujourd'hui. Donc, l'impact le plus important s'est fait sentir au début du siècle. Lors de la modernisation récente de ce train de banlieue, le corridor emprunté par le train était presque complètement construit, réduisant du même coup la possibilité d'observer un impact immédiat autour des stations. Ce qui ne veut pas dire que le train de banlieue en lui-même n'ait pas d'impact, au contraire. La présence d'un train de banlieue génère nécessairement un impact, mais dans le cas qui nous concerne, l'impact visible est atténué par l'absence de certains facteurs. Ajouté à cela, l'important transfert modal et le fait qu'il s'agisse de la **modernisation** d'une infrastructure située dans un corridor déjà presque entièrement construit résulte en un impact au caractère spatialement diffus.

Ainsi, ces conclusions nous amènent à confirmer l'hypothèse de départ qui voulait que le train de banlieue ait un impact faible dans la mesure où il est influencé par plusieurs autres facteurs. À cela, nous avons ajouté que l'impact est à la fois faible et diffus, compte tenu du rayonnement régional du service de train de banlieue et de la facilité accrue du transfert modal « automobile-train ».

Y aurait-il moyen d'influencer cet impact? Pourrions-nous l'accentuer, si tel était notre désir ou, au contraire, pourrions-nous limiter cet impact? La réponse est positive. Certains des facteurs qui influencent l'impact du train, que nous avons identifiés, peuvent être modifiés selon les besoins, en supposant qu'il y ait une volonté dans ce sens mais encore faudrait-il se pencher sur la pertinence de l'option qui serait retenue. Le plus important de ceux-là, à notre avis, est la planification globale par un organisme. Dans ce contexte, le prochain chapitre sera l'occasion d'explorer la planification des transports, de façon théorique d'abord, puis nous poursuivrons l'étude de cas de Montréal. Nous tenterons de cerner la place du train de banlieue dans les politiques de transport depuis 1979 pour ensuite se pencher sur le contexte institutionnel afin d'évaluer sa capacité à produire une planification globale et intégrée des trains de banlieue dans la région de Montréal.

Partie III
Transport, planification et institutions

5. La planification des transports et l'aménagement du territoire

Ce chapitre porte sur les aspects théoriques de la planification des transports en relation avec l'aménagement du territoire. Il s'insère dans le prolongement des chapitres précédents dans la mesure où nous avons déterminé que le facteur qui pouvait influencer le plus l'impact du transport sur le territoire est justement l'arrimage de la planification de ces deux aspects.

Dans un contexte où le gouvernement exprime le désir de consolider les activités au centre de l'agglomération et où certains craignent un étalement urbain – ou une urbanisation inutile –, la prise en compte des facteurs influençant l'impact d'une infrastructure de transport en commun prend toute son importance. Rappelons que les facteurs que nous avons identifiés sont les suivants :

- Politiques locales d'affectation du sol
- Forces et tendances régionales de développement
- Espace disponible pour le développement
- Caractéristiques physiques de l'environnement
- Planification d'ensemble par un organisme
- Valorisation du lieu

Effectivement, si l'on implante une nouvelle infrastructure de transport en commun en site propre, on pourra agir sur certains facteurs selon notre volonté d'obtenir ou non un impact sur le territoire. Par contre, il sera difficile d'intervenir sur les forces et tendances régionales de développement et sur la valorisation du lieu, bien que des projets de revitalisation puissent avoir un impact sur ce dernier facteur. Donc, selon l'impact souhaité de l'infrastructure, il faudra contrôler différemment certains des facteurs comme en modifiant le zonage local, en gérant de l'espace disponible pour le développement (expropriation, remembrement des lots, etc.), en inscrivant la station dans un programme de revalorisation du quartier mais surtout en confiant la planification du projet à un organisme régional et ayant compétence sur l'aménagement du territoire au sens large.

Il est nécessaire que les projets de train de banlieue fassent l'objet d'une planification qui est en lien étroit avec l'aménagement du territoire. Un objectif de consolidation du centre de l'agglomération n'est pas compromis dans la mesure où des actions concrètes sont posées avant la réalisation du corridor. Ces actions éventuelles se traduisent dans ce document sous l'angle de facteurs à considérer et contribuant à amplifier ou diminuer l'impact du train de banlieue. Ainsi, dans la planification de futures infrastructures, les éléments identifiés pourront être utilisés comme des outils pour arriver aux fins désirées. Mais, dans un contexte plus générale, examinons d'abord les modèles de planification qui guident généralement l'action des pouvoirs publics. Par la suite, nous pourrons examiner les bases théoriques des politiques publiques. Nous pourrons ensuite mieux apprécier la planification des transports à Montréal depuis les années 1970 et examiner le contexte institutionnel en présence aujourd'hui. Cela nous permettra enfin de vérifier notre seconde hypothèse de recherche.

5.1 Les modèles de planification

Aujourd'hui, il semble relativement évident que la planification des transports doit se faire en étroite relation avec l'aménagement du territoire étant donné leur influence mutuelle. Il n'en a pas toujours été ainsi :

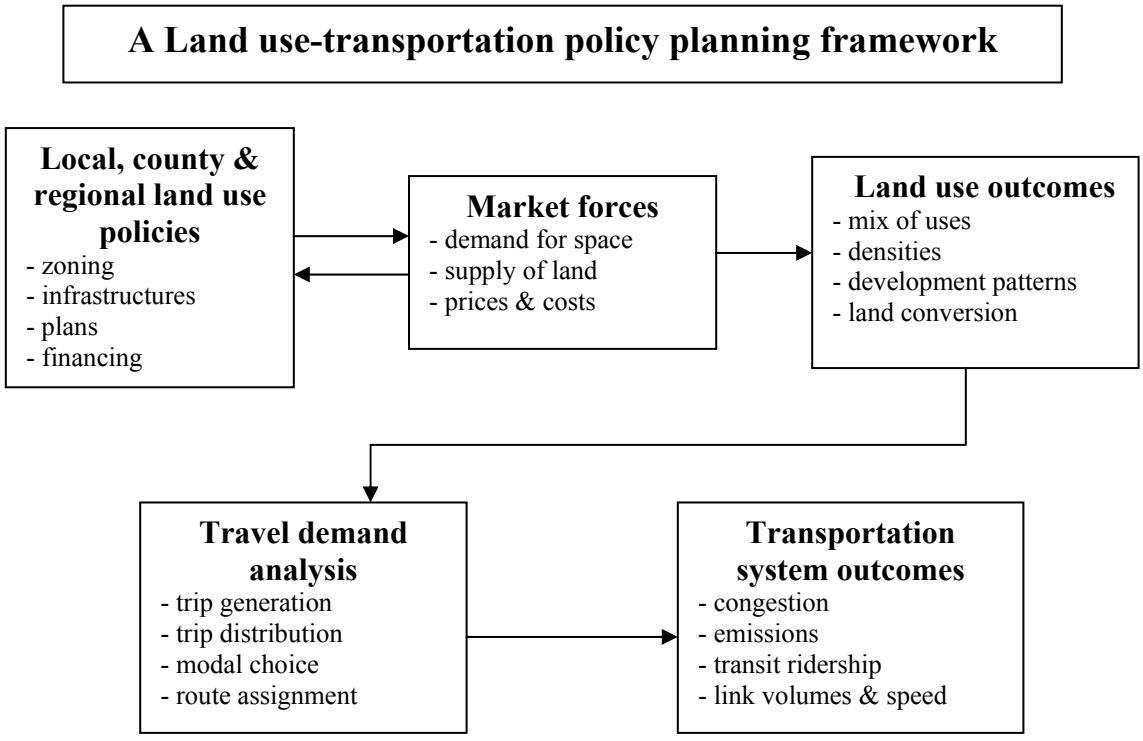
> Initially, transportation planners would take as inputs in their modelling the proposed land use and then derive the traffic flows which would be generated, thus tending to overlook the interaction between the land-use potential and transportation capability mentionned above. (…) the aim is that both transport and land-use strategies and policies should be evolved together, and their mutual interaction bore in mind (Lichfeild, 1981 : 4).

Pourquoi cette vision a-t-elle changé? Quels sont les éléments qui ont contribué à modifier la façon de planifier les transports? Les prochaines sections de ce mémoire pourront y apporter un éclairage dans la mesure où le référentiel conduisant à l'élaboration des politiques publiques en matière de transport a subi des transformations.

Toujours est-il que nous réalisons désormais l'importance, dans un processus de planification et d'aménagement du territoire de la prise en compte de tous les facteurs et les aspects reliés, de près ou de loin, à l'aménagement. À ce sujet, les transports doivent être considérés, au même titre que l'environnement, le patrimoine, la population…, au cœur des décisions de planification qui ont un impact sur le territoire. À l'inverse, si l'on planifie les transports, il est également important de tenir compte de l'utilisation du sol et d'autres composantes de la dynamique urbaine.

John Landis (1994 : 16) propose un schéma illustrant un cadre de travail dans la planification des transports et de l'utilisation du sol. En plus de considérer le processus traditionnel de planification des transports (partie du bas), il ajoute le *California Urban Futures Model* (CUFM) (partie du haut) qui prévoit les effets économiques de l'évolution du marché immobilier en fonction de plusieurs variables (*profitability*, caractéristiques physiques du site, tendances démographiques, programmes gouvernementaux…) et qui prévoit divers scénarios. Le modèle peut être utilisé pour vérifier l'impact de l'utilisation du sol sur les déplacements ou, à l'inverse, les effets d'un investissement en transport sur la densité et la forme de développement urbain.

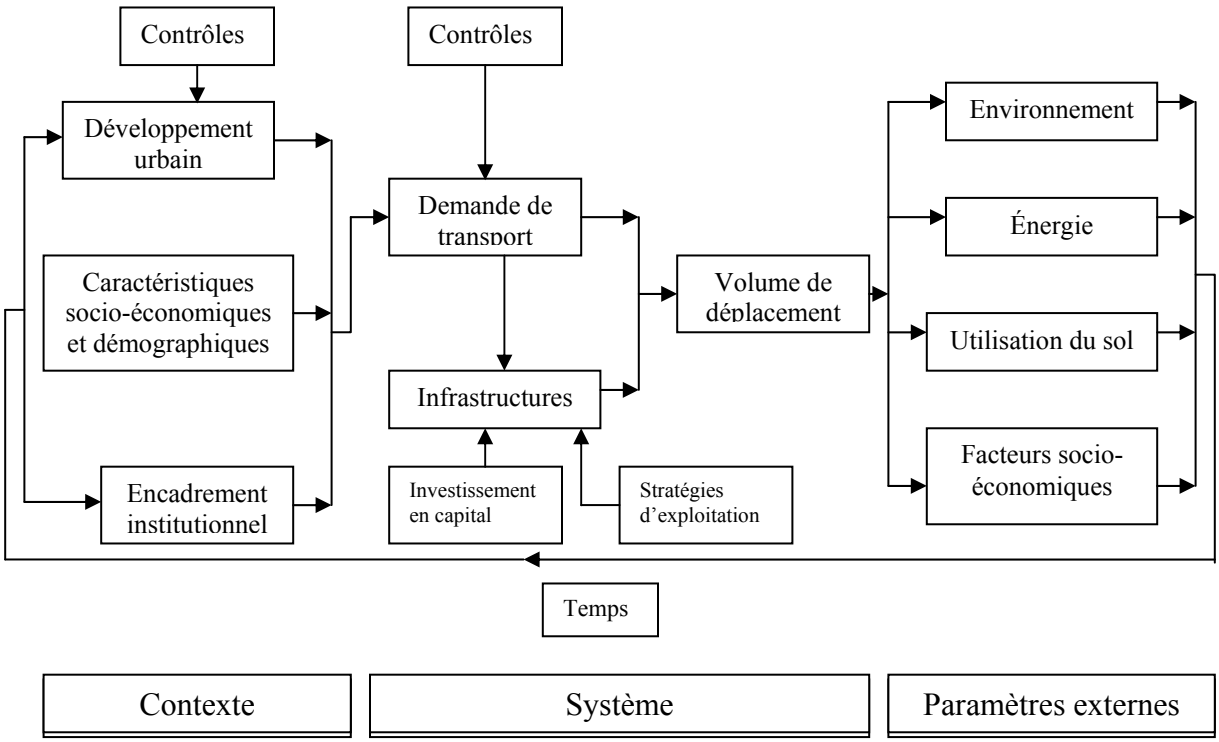
Cadre de planification des politiques de transport et d'utilisation du sol



Source : Landis, 1994 : 16

D'un autre côté, R. G. Rice (1996) présente un schéma amélioré qui regroupe les éléments et les acteurs sur lesquels nous avons ou non un contrôle, direct ou indirect. Celui-ci rappelle l'importance des interrelations entre planification du territoire et transport de même que la complexité du système. « À l'inverse des années 1950 et 1960, le développement urbain ne dépend plus de la planification des transports. Celle-ci doit faire partie d'une planification et d'une structure institutionnelle beaucoup plus vaste, dotées d'un éventail important de contrôles et de méthodes de financement où des indicateurs urbains précis permettent un suivi de plus en plus précis et étroit » (Rice, 1996 : 21).

Cadre de travail amélioré



Source : Rice, 1996 : 18

Odile Simard va encore plus loin en introduisant la théorie du chaos, inspirée de T.J. Cartwright et de son article « Planning and Chaos Theory » publié dans l'*APA Journal*. Ainsi, elle affirme que « plusieurs systèmes physiques et sociaux peuvent être compris mais ne peuvent être prévisibles. (…) La théorie du chaos implique que la planification, basée sur des prévisions, n'est pas seulement infaisable dans certains cas, mais logiquement impossible » (Simard, 1996b : 26).

Dans un article intitulé « The Weakening Transportation-Land Use Connection » paru dans la revue *Access*, Genevieve Giuliano (1995) analyse certaines données qui la mènent à conclure que les infrastructures de transports ont de moins en moins d'impacts sur la forme et les densités urbaines. En fait, elle affirme que les liens sont de plus en plus complexes et qu'ils sont difficiles à cerner et à isoler. Giuliano conclut que les politiques visant à réduire les effets négatifs des déplacements automobiles sont voués à l'échec, de même que celles ayant pour but la modification des paysages urbains en investissant dans le transport, particulièrement le transport sur rail. Elle considère qu'une politique basée sur les prix et sur les lois du marché est plus appropriée.

Robert Cervero et John Landis (1995), dans le numéro suivant de la revue *Access*, répondent à Giuliano par le biais de l'article « The Transportation-Land Use Connection Still Matters ». Ils sont généralement d'accord avec son argumentation mais expriment des doutes relativement à ses conclusions. En fait, ils rejettent l'idée d'abandonner la planification coordonnée de l'aménagement du territoire et des transports.

> Investments in transportation systems still strongly affect land use patterns, urban densities, and housing prices. Although new transportation investments no longer shape urban form *by themselves*, they still play an important role in channeling growth and determining the spatial extent of metropolitan regions by acting *in combination* with policies such as supportive zoning and government-assisted land assembly (Cervero et Landis, 1995 : 3).

Certes, toute planification devient de plus en plus multidisciplinaire et par le fait même complexe. La planification des infrastructures de transport ne peut se faire en vase clos alors que la planification territoriale doit se faire en relation avec les transports mais aussi avec l'environnement, les données socio-économiques, le patrimoine, etc. Mais les liens directs ou indirects entre une infrastructure de transport et l'occupation du sol ne seront probablement jamais clairs, encore moins lorsqu'il s'agit d'une infrastructure de transport en commun, même en site propre et avec une grande capacité.

> Ce faisant, il est apparu qu'il y avait de gros obstacles d'ordre méthodologique à vouloir continuer de poser la question en ces termes : quels sont les effets induits… (…) La seconde réponse, qui est plutôt celle des 'urbanistes-aménageurs', consiste à dire qu'il n'existe pas d'effets en soi, que la question est mal posée, mais que l'objet technique qu'est la nouvelle infrastructure devient le support du jeu des acteurs. Il s'agit alors d'organiser ce jeu d'acteurs dans le cadre d'un projet territorial (ou urbain) global, incluant l'infrastructure comme élément du projet, mais élément seulement (CERTU et Centre d'Études Techniques de l'Équipement Méditerranée, 1997 : 33).

5.2 La planification et les politiques publiques

En produisant un plan de gestion des déplacements, le gouvernement se dote d'une « politique » en matière de transport. Or, cette section se voudra un examen du contexte théorique entourant les politiques publiques en mettant l'accent sur les acteurs, le référentiel et les médiateurs. Ce n'est que dans le prochain chapitre que nous pourrons poursuivre notre étude de cas en abordant les politiques de transport à Montréal et de leur évolution depuis les années 1970 et en examinant le contexte institutionnel actuel.

Historiquement, au Québec, la planification territoriale s'est pratiquée de façon sporadique[26] et s'est petit à petit étendue dans toutes les échelles de la territorialité, où son paroxysme fut atteint avec l'adoption de la loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) en 1979 (L.R.Q., c. A-19.1). Depuis ce temps, toutes les municipalités (locales ou régionales) doivent se soumettre à un exercice de planification territoriale.

Qu'est-ce que la planification territoriale? Plusieurs définitions fort diverses nous sont soumises par les auteurs mais retenons que la planification « a pour mission de contrôler le déploiement dans l'espace d'activités – espaces occupés et canaux de communication – en vue d'y atteindre les orientations d'une collectivité » (Barcelo, 1998 : 45). L'expression « dans l'espace » exprime le caractère territorial de cette planification. Il n'y a toutefois pas que la planification dite territoriale. Il existe de la planification – et donc des planificateurs – dans tous les domaines de la société. Entre autres, l'État compte plusieurs planificateurs qui aident à l'élaboration des politiques publiques et les entreprises privées font aussi appel à des planificateurs.

Il n'y a pas qu'un type de planification. En fait, les différents processus empruntés par les planificateurs proviennent d'autant de théories qui prétendent détenir la clé de la planification ou à tout le moins améliorer une théorie insatisfaisante.

Ces théories de la planification, selon Friedman (1996), tirent leur origine du libéralisme du XVIIIe siècle où la raison et la démocratie font leur apparition en Occident. D'autres font apparaître la planification à partir des rêves utopistes des architectes, des architectes de paysage et des ingénieurs civils tels que Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, Le Corbusier, etc. (Alexander, 1986 : 4-5). Quoiqu'il en soit, les théories de la planification sont un ensemble de méthodes, reliées ou non au modèle dominant (*rational comprehensive*) et qui donnent une sorte de « légitimité scientifique » à l'acte de planification. Ces théories ne s'attardent généralement qu'au processus abstrait qui mène à la planification et l'objet n'a pas d'importance. Elles élaborent donc sur le terrain procédural. Le substantif, c'est-à-dire le contenu ou l'objet de la planification, est rarement pris en compte, sauf dans le cas des politiques publiques.

5.2.1 Les politiques publiques et les théories de la planification

Sans être une théorie de la planification en tant que telle, l'étude et l'analyse des politiques publiques font partie du champ des théories de la planification, à la limite entre le procédural et le substantif. Pour les chercheurs qui se penchent sur les politiques publiques, on dénote deux grandes approches. La première est « l'étude » des politiques publiques et la seconde est « l'évaluation » des politiques publiques. Là-dessus, Lemieux (1995) mentionne que l'évaluation et l'analyse des politiques sont davantage tournées vers l'action alors que la recherche sur les politiques publiques a plutôt trait à l'avancement des connaissances.

Dans le premier cas, l'étude des politiques publiques se limite à déterminer le processus d'élaboration de celles-ci, en s'attardant aux acteurs, au référentiel. On ne s'attarde pas aux finalités des politiques elles-mêmes ni à leur performance, mais plutôt à leur construction.

D'un autre côté, l'évaluation des politiques publiques se penche sur leur mise en œuvre et leur performance, donc à l'objet de la politique, d'où le glissement vers le substantif. Dans ce contexte, Lemieux (1995 : 173) nous rappelle la définition du mot évaluation : « processus qui consiste à juger les processus d'émergence, de formulation ou de mise en œuvre selon les finalités ». C'est la dernière partie de la définition (« juger (...) selon les finalités ») qui révèle le déplacement sur le terrain

[26] Par exemple, la construction de l'aéroport de Mirabel et le Bureau d'aménagement de l'est du Québec (BAEQ).

substantif dans l'évaluation des politiques publiques. L'évaluation peut donc s'effectuer sur n'importe quelle étape de la mise en place des politiques publiques (élaboration, mise en œuvre...).

C'est alors qu'apparaît une troisième voie : l'analyse des politiques publiques. Celle-ci semble inclure l'étude et l'évaluation. Les propos des auteurs ne sont pas identiques quant à ces définitions, mais l'analyse semble en fait se pencher tant sur le processus de formation des politiques (étude) que sur leur performance (évaluation) (Nioche, 1982). Toutefois, d'autres auteurs ont une vision différente de l'analyse des politiques publiques, comme le souligne Nagel (1988 : 3) : « Public policy analysis can be defined as the process of determining which of various alternative public or governmental policies will most achieve a given set of goals in light of the relations between the policies and the goals ». Il semble alors que Nagel place l'analyse des politiques publiques en amont du processus.

5.2.2 Les politiques publiques

Les politiques sont nées du passage d'une société territoriale à une société sectorielle et où les solidarités sociales se sont effritées. L'État a donc dû mettre en place des mécanismes d'aide et de régulation; c'est l'État-providence. Au Québec, par exemple, l'État-providence s'est véritablement mis en place dans les années d'après-guerre, particulièrement lors de la « Révolution tranquille ». À ce moment, l'État a sensiblement augmenté son champ d'intervention et conséquemment sa taille. Les planificateurs qui ont aidé à mettre en place tout le système de politiques publiques jouissaient alors d'une notoriété, ou du moins une légitimité qui n'était pas remise en doute, ce qui est différent aujourd'hui.

En présence de problèmes, l'État doit donc décider d'intervenir ou non. Et ce n'est pas parce qu'il n'intervient pas qu'il n'y a pas de politique. La non-intervention constitue en soi une politique. À titre d'exemple, le courant néo-libéral peut inciter l'État à ne plus intervenir et donc déréglementer le secteur de la production laitière, alors qu'il avait autrefois une politique de protectionnisme. Cela ne veut pas dire que l'État n'aurait plus de politique en matière de production laitière mais qu'il pratique plutôt une politique non-interventionniste ou libérale.

Les problèmes qui font l'objet de politiques publiques ne sont pas seulement des problèmes concrets et qui touchent directement les acteurs d'un secteur d'activités. En fait, il se peut qu'une politique vise à améliorer les liens entre des secteurs de la société. Ainsi, Muller (1994 : 24) nous informe qu'une politique publique est un « processus de médiation sociale, dans la mesure où l'objet de chaque politique publique est de prendre en charge les désajustements qui peuvent intervenir entre un secteur et d'autres secteurs, ou encore un secteur et la société globale ». La définition de Muller est importante car elle introduit le rapport global/sectoriel. Muller considère que ce rapport est l'objet même des politiques publiques. Ainsi, lorsqu'il y a des décalages ou des désajustements entre des secteurs de la société ou entre un secteur et le reste de la société, l'État peut alors décider de mettre en place une politique ou de modifier celle déjà présente.

Les acteurs

Qui est responsable de l'élaboration des politiques? Quels sont les acteurs qui participent à l'élaboration des politiques publiques? Il y a différentes façons de classifier ceux-ci. Lemieux les classe en quatre catégories :

- les responsables (élus), leurs associés et leurs entourages;
- les agents de l'organisation administrative centrale et des organismes autonomes;
- les intéressés, dont les spécialistes et les médias;
- les particuliers, électeurs ou administrés (Lemieux, 1995 : 35-36).

Muller (1994 : 72-73), de son côté, identifie quatre « cercles de décision ». Le premier est celui par lequel transitent toutes les décisions, composé par (dans le cas de la France) le Président de la République, son entourage, son cabinet, le Premier ministre et son cabinet. Le deuxième cercle est constitué de l'ensemble des administrations sectorielles, donc des ministères et des organismes publics et parapublics. Le troisième cercle concerne les partenaires de l'État, comme les syndicats, les organisations professionnelles, etc. Finalement, Muller identifie un quatrième cercle formé d'organes politiques et juridictionnels, tels que le Parlement et différents tribunaux, mais leur rôle est plutôt limité.

Les médiateurs et le référentiel

Un autre type d'acteur est identifié par Muller : le médiateur. Celui-ci joue un rôle tout à fait crucial dans le processus de formation des politiques publiques. Le médiateur se charge de la construction ou de la transformation du référentiel d'une politique publique. Mais qu'est-ce qu'un référentiel? Il consiste en un « ensemble de normes prescriptives qui donnent un sens à un programme politique en définissant des critères de choix et des modes de désignation des objectifs. (…) il s'agit donc d'un processus cognitif dont la fonction sera de comprendre le réel en limitant sa complexité. » (Muller, 1994 : 43). Ce référentiel agit donc un peu comme d'une « référence » servant à la légitimation d'une politique. Il représente donc un élément très important

dans l'élaboration des politiques publiques puisqu'il en influence directement le contenu (objectifs, moyens de mise en œuvre...). Ainsi, ceux qui ont une influence sur le référentiel, c'est-à-dire les médiateurs, possèdent un certain pouvoir sur l'avenir de la société, du moins sur un secteur de celle-ci.

Ces médiateurs peuvent donc être des planificateurs, des spécialistes, des professeurs d'université, des professionnels, des hauts fonctionnaires, etc. Bref, il s'agit de tous ceux qui peuvent avoir un accès direct ou une influence sur les cercles de décision et sur l'idée que l'on se fait d'un phénomène. Il est toutefois possible que les médiateurs soient difficilement identifiables lorsque, par exemple, on tente de connaître les raisons qui ont mené à la modification progressive d'un référentiel sectoriel et donc des politiques publiques qui s'y rattachent. Il est possible qu'une soudaine découverte vienne éclairer un problème et que le référentiel change rapidement; les médiateurs seront alors aisément isolés. Mais lorsqu'un référentiel se modifie lentement, au fil des recherches ou qu'il subit l'effet de mode, les médiateurs responsables de ce changement sont alors difficilement identifiables.

Les principales étapes de l'élaboration des politiques publiques

On distingue généralement cinq grandes étapes dans l'élaboration des politiques publiques (Jones, 1984).

- D'abord, on note l'**existence d'un problème**. Comme nous l'avons dit, le décalage entre des secteurs de la société, ou entre un secteur et la place de celui-ci dans la société globale, constitue le principal problème faisant l'objet de politiques publiques.

- Une fois le problème identifié, on élabore un **programme** qui s'attaquera à celui-ci. On détermine alors les méthodes les mieux disposées à résoudre le problème. Puis, on procède à des consultations publiques afin d'obtenir une certaine légitimité dans l'action.

- Ensuite, vient le temps de **mettre en œuvre la politique** élaborée. On met en œuvre les décisions prises en organisant les moyens disponibles, on interprète et on applique les directives gouvernementales.

- Vient ensuite l'**évaluation des actions** prises. On détermine les critères à prendre en compte, on recueille les données, on les analyse et on formule des recommandations.

- Enfin, on termine le programme en mettant **fin aux actions**, ce qui suppose la résolution du problème.

Le présent chapitre nous a exposé de façon succincte les bases théoriques de ce que devrait être la planification des transports et l'élaboration d'une politique en la matière. Dans la suite de ce mémoire, nous allons vérifier l'hypothèse soulevée relativement aux deux volets de notre seconde question de recherche en poursuivant notre étude du cas de Montréal.

6. La planification des transports à Montréal

Comme nous avons présenté les principaux éléments théoriques de la planification des transports et des politiques publiques, nous allons maintenant poursuivre notre étude du cas retenu, soit celui de Montréal. Ce chapitre sera consacré à l'étude des politiques publiques en matière de transport à Montréal depuis 1979. En fait, nous tenterons de vérifier l'hypothèse rattachée au premier volet de notre question de recherche relative à la place du train de banlieue à Montréal, soit « de quelle façon les trains de banlieue s'intègrent-ils dans la planification de transports et du territoire à Montréal? »

Nous allons donc débuter par identifier les principaux éléments qui ont influencé le référentiel dans la planification des transports à Montréal depuis les années 1960. Par la suite, nous examinerons les politiques publiques en matière de transport à Montréal depuis la première en 1979 jusqu'à la toute dernière publié en avril 2000. Ces analyses permettront, dans la mesure du possible, de répondre aux questions précédemment soulevées.

6.1 Le référentiel et les politiques de transport de la région de Montréal

Dans les années 1960, il n'existait pas de véritables politiques de transport à Montréal. La planification se faisait à la pièce et selon des modèles qui sont aujourd'hui fort différents. Nous avons examiné le Rapport d'exercice clos le 31 mars, publié en 1963 par le ministère de la Voirie. Ce document ne constitue pas une politique en soi, mais il pourra toutefois nous donner des indices quant à la planification des transports à l'époque.

6.1.1 Le contexte des années 1960

En observant la façon dont les infrastructures ont été planifiées, dans les années 1960, il semble que les pratiques se soient considérablement modifiées au cours des trente dernières années. En fait, les grands projets de rénovation urbaine se sont déroulés dans un contexte où, d'une part, les ressources financières des gouvernements étaient plus abondantes et, d'autre part, on se sentait obligé de rattraper le temps perdu et ainsi se doter d'infrastructures modernes et fonctionnelles.

Une partie de l'héritage de cette époque est parfois qualifiée de regrettable mais il faut se souvenir qu'à l'époque, la plupart des grands projets urbains étaient vus comme une amélioration de cadre de vie. On peut présumer que l'urbanisme que l'on qualifie aujourd'hui de « sauvage » était vu comme nécessaire et positif dans le contexte de l'époque.

La construction d'infrastructures modernes gigantesques et qui se réalisait généralement en rasant des quartiers, le plus souvent défavorisés ou à haute valeur historique, n'était pas seulement l'apanage des promoteurs immobiliers. Les infrastructures de transports, réalisées par le secteur public, se sont elles aussi développées avec ce même courant de pensée moderniste.

Il faut comprendre que l'abondance des ressources financières, la croissance démographique exceptionnelle, la faible préoccupation populaire des francophones face à l'aménagement urbain soigné, le sentiment de désuétude face aux infrastructures anciennes issues d'une époque où l'automobile était encore un luxe et le début de la Révolution tranquille, font que toute cette philosophie était compréhensible.

Par ailleurs, le fait que le métier d'ingénieur soit plus ancien que celui de planificateur urbain ou d'urbaniste, la plupart des grands travaux urbains issus de cette période ont été planifiés et conçus par des ingénieurs. Leurs préoccupations étant tournées vers d'autres intérêts que ceux des urbanistes, ils ont donc conçu ces infrastructures selon des normes et des valeurs qu'ils ont eux-mêmes établies et qui étaient acceptées par la plupart des gens de l'époque. On peut donc dire que les médiateurs qui ont forgé le référentiel des années 1960 étaient des ingénieurs.

À ce sujet, le « Rapport de l'exercice clos le 31 mars » (1963), du ministère de la Voirie, est très révélateur. En fait, l'organigramme du ministère nous apprend que presque tous ceux qui occupent des postes haut placés et qui ont un lien avec la planification ou la conception d'infrastructures sont des ingénieurs. Le sous-ministre est un ingénieur et directement sous ce dernier, on retrouve « l'ingénieur en chef ». Celui-ci se retrouve à la tête d'un directeur des travaux (ingénieur), d'une unité d'assistants et de conseillers techniques (six ingénieurs) et d'un service de « Planification et services techniques », dirigé par un ingénieur. Sous ce dernier, le directeur du service « Projets spéciaux » est également un ingénieur et les directeurs de services tels que « Tracés, projets et plans parcellaires », « Circulation Québec & Montréal », etc., vous l'aurez deviné, tous sont des ingénieurs. Enfin, tous ceux qui sont à la tête des districts régionaux sont, sans exception, des ingénieurs.

D'autres extraits du Rapport en question sont intéressants. Entre autres, dans le rapport signé par le chef du service de la planification, Monsieur Philippe Bureau (ingénieur), on note les passages suivants :

> (...) la diversité des besoins et l'envergure des projets ont imposé de nouvelles disciplines au ministère et mis en évidence la nécessité d'une planification. Bien que le mot « PLANIFICATION » soit assez difficile à cerner, le ministère de la Voirie a reconnu que l'idée était excellente et il en a consacré le principe le 1er novembre 1962 en instituant la fonction de directeur de la Planification. (...) Une planification routière ordonnée doit posséder au départ toutes les données de base: étendue et qualité du réseau existant, recensement de circulation, information sur les sols, inventaires des ressources, répartition et tendances démographiques, critères économiques, programmes gouvernementaux, etc... (...) L'idée [de planification] n'est pas nouvelle, mais le mot lui-même est neuf et il a fait beaucoup pour faire prendre conscience à chacun de la contribution qu'il peut apporter à l'édification d'un plan d'ensemble raisonné et méthodique (Québec (Province), 1963 : 15-19).

Ces extraits démontrent que même si on introduit la notion de planification au sein du ministère de la Voirie, ce n'est pas tant pour prendre en compte de nouvelles considérations urbanistiques, comme le patrimoine, l'environnement ou le paysage. Elle sert plutôt à mettre fin à la planification ponctuelle et à court terme. Au sujet de l'environnement et du paysage, il est intéressant de citer deux passages du rapport du chef de service des Tracées, projets & plans parcellaires : « La photogrammétrie permettait aux ingénieurs dans leurs bureaux de bien voir la topographie détaillée des terrains à traverser. (...) Pour éviter un marais ou un autre obstacle (...) » (Québec (Province), 1963 : 27). Ce court extrait permet de comprendre comment étaient traités les paysages, c'est-à-dire de l'intérieur d'un bureau et comment on percevait les éléments de l'environnement, c'est-à-dire comme des obstacles et non comme des éléments à protéger.

Dans une réflexion sur la planification des transports, LaFontaine, un ingénieur, confirme nos observations : « (...) la période antérieure aux années '60 est délibérément laissée sous silence puisque à cette époque, les études avaient surtout un caractère local et ponctuel. On ne pouvait donc, à proprement parler, y voir de véritable planification. » (1978 : 91). Compte tenu de l'année où LaFontaine a écrit son article, il est fort intéressant de noter ses observations. Il ajoute :

> En somme, le processus [de planification] devra être de nature plus globale et prendre en compte non seulement l'ensemble des phénomènes internes (transport des personnes et des marchandises, offre et demande, etc.) mais également tous les phénomènes périphériques tels l'aménagement du territoire, le bruit, la pollution de l'air ou l'énergie pour ne nommer que ceux-là (LaFontaine, 1978 : 91).

Les acteurs de l'époque, dans la planification des transports, semblent s'être limités aux professionnels (ingénieurs) du MTQ. Ainsi, ces ingénieurs constituaient l'essentiel des médiateurs des années 1960. Conséquemment, le référentiel de la politique de transport de ces années était donc surtout constitué de normes et de valeurs établies par des ingénieurs, et visait surtout la fonctionnalité et la modernisation de la province. Les éléments urbanistiques tels que la protection de l'environnement, du patrimoine, la considération des résidants et de leurs intérêts à court et à long terme, l'habitation, la démographie, l'économie, la gestion de la demande de transport, semblent avoir été complètement absents du référentiel des années 1960.

Il nous est maintenant permis de présumer que le référentiel mis en place par des ingénieurs dans les années 1960, concernant la planification des politiques de transport, a changé et a donc contribué à modifier la façon dont s'élaborent les politiques de transport actuelles.

6.1.2 Le contexte des années 1990

Effectivement, dans le document intitulé « Vers un plan de transport pour la région de Montréal, phase 1: choisir, diagnostic et orientations, document de référence », publié en 1995 par le ministère des Transports du Québec, l'introduction nous illustre déjà l'élargissement de la vision de planification du ministère.

> Cette démarche a pour but de planifier de façon intégrée et optimale les systèmes et les infrastructures de transport des personnes et des marchandises, en fonction des besoins et rôles particuliers de la région de Montréal et des orientations d'aménagement, de développement économique et de qualité de vie. (...) Dans un premier temps, le Ministère a préféré procéder à sa propre analyse de la situation des transports dans la région de Montréal, qu'il compte partager et bonifier avec les décideurs de la région. Pour poser un diagnostic, établir des orientations et identifier, des mesures et des stratégies d'action qui s'appuient sur une vision de l'avenir, il faut comprendre dans quel contexte évolue le transport et comment les différents facteurs interagissent entre eux. Aussi, le présent document de référence dresse-t-il un portrait de la situation actuelle et prévisible en matière de transport des personnes et des marchandises, assorti des considérations qui lui sont liées en matière de socio-démographie, d'activité économique, d'aménagement et d'environnement (p.2).

On note donc que la planification des transports ne relève plus exclusivement du ministère des Transports. Ce dernier réalise des études sur diverses facettes de la société (habitat, environnement, aménagement...), il consulte d'autres ministères et des intervenants du milieu. D'un autre côté, on met sur pied des comités sectoriels, on organise un symposium sur l'aménagement du territoire de la Métropole, on institue des tables de concertation, on examine les recommandations du Groupe de travail sur Montréal et sa région, on consulte des partenaires (MRC, CUM, municipalités, organismes publics et privés de transport, milieu socio-économique), etc. Bref, les intervenants se multiplient. Même si la réalité nous suggère des nuances, il reste que les grands principes d'une planification multidisciplinaire, globale et intégrée est dorénavant prise en compte par les pouvoirs publics.

Le ministère des Transports du Québec, qui demeure l'acteur principal dans la réalisation de la politique, a lui aussi subi des transformations internes notables. Entre autres, on note que l'équipe de planification en présence n'est plus constituée que d'ingénieurs. Sans pour autant être absents, ils sont accompagnés de sociologues, de géographes, d'économistes, d'urbanistes, etc.

D'un autre côté, les acteurs externes au ministère des Transports proviennent de milieux encore plus divers. Qu'ils soient chefs d'entreprise, professionnels, aménagistes, gens d'affaires, universitaires, élus, ils apportent un éclairage nouveau et certes positif sur la planification et l'élaboration de politiques de transport.

On s'aperçoit donc qu'au cours des années 1960 les préoccupations étaient fort différentes de celles d'aujourd'hui en matière de planification des transports. Ces changements ne se sont pas produits du jour au lendemain. Graduellement, les normes et les valeurs qui composent le référentiel se sont modifiées au fil du changement de mentalité mais aussi du remplacement progressif des ingénieurs par des sociologues, des économistes, des planificateurs urbains, des urbanistes, des spécialistes de l'environnement, etc. En fait, c'est la « multidisciplinarité » de la planification qui caractérise le mieux l'état actuel du référentiel notamment dans le domaine des transports.

6.1.3 Les éléments qui ont influencé le référentiel

Le référentiel relatif aux politiques de transport ne s'est pas modifié soudainement, suite à une éclatante découverte scientifique dans le domaine. Il a plutôt subi une lente transformation au fil des trente dernières années. Nous pouvons aujourd'hui cerner quelques éléments qui ont contribué à la modification de ce référentiel.

L'Option préférable d'aménagement

En 1978, le gouvernement énonce « l'Option préférable d'aménagement pour la région de Montréal ». Il s'agit d'une politique devant impliquer les ministères qui avaient une incidence quelconque sur l'aménagement du territoire. L'Option prônait la consolidation des zones urbaines existantes et donnait la priorité à la revitalisation des centres-villes et des quartiers anciens. Effectivement, « En mettant de l'avant à partir de 1978 une politique contraignante qui vise à faire échec au processus d'étalement, le gouvernement provincial s'engage dans une démarche qui rompt avec ses choix antérieurs, du moins en apparence » (Charbonneau, Hamel et Barcelo, 1991: 2). Il s'agit donc d'une date importante en ce qui a trait à l'attitude du gouvernement envers l'aménagement du territoire et conséquemment sur la planification des infrastructures de transport, puisqu'il reconnaît les liens entre ceux-ci.

Le discours entourant l'Option est noble mais ses répercussions au sein des décisions du gouvernement, donc des politiques publiques, se feront attendre. Certaines mesures et règlements ont été adoptés dans ce sens mais la coordination des ministères visés n'a pas été claire. De plus, les acteurs publics à l'intérieur du gouvernement et au niveau municipal n'ont pas immédiatement adhéré à la philosophie de l'Option. Même après avoir réitéré et clarifié l'Option en 1984, celle-ci demeure peu coercitive et se révèle somme toute un échec (Charbonneau, Hamel et Barcelo, 1991).

Ce n'est pas tant la rencontre des objectifs de l'Option qui est important. En fait, c'est plutôt la prise en compte, au sein du gouvernement, du problème de l'étalement urbain et de son lien avec les infrastructures de transport, l'habitat, l'environnement, les politiques locales d'utilisation du sol, etc. De ce fait, le gouvernement réalise les interrelations entre l'aménagement du territoire et certains autres secteurs de l'administration publique. Cette nouvelle attitude contribue à redéfinir le référentiel qui servira à justifier les choix dans les éventuelles politiques publiques.

Il reste que l'échec de l'Option est symptomatique de la difficulté à arrimer la planification du territoire avec celle des transports entre autres, et met en évidence un problème institutionnel.

Les changements d'ordre législatif

D'autres éléments sont venus modifier le référentiel. Deux lois importantes ont été adoptées à la fin des années 1970, à savoir la LPTA (Loi sur la protection du territoire agricole, L.R.Q., c. P-41.1) et la LAU (Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, L.R.Q., c. A-19.1).

Le but ultime de la LPTA vise à protéger de façon permanente une zone agricole jugée de bonne qualité. Étant donné que les meilleures terres agricoles sont situées autour de Montréal, un effet indirect de la loi fut de contrôler quelque peu l'étalement urbain.

Parmi les mesures instituées par la LAU, on note la création des MRC. Par le fait même, cette loi imposait à ces mêmes MRC la réalisation d'un schéma d'aménagement et aux municipalités locales la réalisation d'un plan d'urbanisme conforme aux orientations de ce schéma. Elle donne également de nouveaux pouvoirs aux municipalités locales en matière d'aménagement entre autres. Notons au passage qu'en 1993, des changements à la LAU ont aussi forcé les MRC à inclure un volet « transport » dans leur schéma d'aménagement révisé.

Donc, la fin des années 1970 a été marquée de trois éléments nouveaux dans le paysage politique et législatif de la planification (l'Option, la LPTA et la LAU). Nous croyons que cela a eu pour conséquence de faire entrer, petit à petit, une certaine mentalité d'aménagement, d'urbanisme et de vision globale dans les pratiques professionnelles des décideurs et des autres intervenants.

Les groupes de pression

À peu près à la même époque, des groupes de citoyens ont commencé à se mobiliser de façon sérieuse contre l'urbanisme « bulldozer » qui était pratiqué jusqu'à ce moment. À Québec, des projets comme le Complexe G et l'autoroute Dufferin-Montmorency, qui ont nécessité la destruction de quartiers entiers (souvent à haute valeur patrimoniale), ont provoqué la mise sur pied de regroupements de citoyens qui voulaient mettre fin à ces méga-projets destructeurs. Le même phénomène s'est produit à Montréal. À titre d'exemple, le cas du réaménagement de l'avenue McGill College a entraîné de fortes réactions notamment de la part de gens d'affaires. Ces mouvements populaires face à des méthodes de planification douteuses, particulièrement en ce qui concerne les infrastructures routières ont également contribué à refaçonner le référentiel qui entre dans la construction des politiques publiques.

Enfin, on ne pourrait passer sous silence la sensibilisation grandissante face à la protection de l'environnement et du patrimoine. Par ailleurs, la crise de légitimité des professionnels a également contribué à développer les mécanismes de consultation publique. Ainsi, la population s'est trouvée de plus en plus impliquée dans les processus de décision. Du fait, elle influence le cours d'élaboration des politiques publiques.

Il n'y a donc pas seulement l'Option qui a influencé le référentiel servant à l'élaboration de la politique de transport. En fait, plusieurs groupes aux intérêts divers l'ont influencé à leur manière. C'est pourquoi il est aujourd'hui difficile de cerner précisément les médiateurs. Ces médiateurs sont différents des planificateurs. Ces derniers aident ceux qui prennent les décisions en fonction du référentiel. Ce référentiel est construit ou influencé par des médiateurs, qui sont généralement des personnes autres que les planificateurs impliqués directement dans l'élaboration des politiques de transport.

Même si nous pouvons difficilement identifier les médiateurs qui en sont responsables, nous constatons que le référentiel s'est modifié au cours des 40 dernières années. Il s'est complexifié alors que les acteurs se sont multipliés. Cette situation a affecté la façon dont se sont élaborées les politiques de transports. Nous allons donc maintenant nous pencher sur les politiques de transport à Montréal, depuis la fin des années 1970, en mettant l'accent sur la place accordée au train de banlieue.

6.2 Les politiques de transports et les trains de banlieue à Montréal, 1977-2000

Les trains de banlieue, ou à tout le moins les transports en commun en site propre, constituent la partie centrale de notre sujet. Ces infrastructures s'intègrent dans des processus de planification et, dans le cas de Montréal, il faut remonter jusqu'aux années 1970 pour trouver les premiers documents publics qui traitent des trains de banlieue.

6.2.1 1977 : Le rapport du CTRM

En 1976, le MTQ se voyait prié, par le Conseil exécutif, d'accélérer « la préparation de l'Énoncé de politique gouvernementale sur le transport des personnes » (CTRM – Rapport d'étape : annexe 1, décembre 1976). Peu après la même année, le MTQ annonce la création du Comité des transport de la région de Montréal (CTRM) et chargeait ce dernier d'élaborer « un document

de travail qui permette au gouvernement du Québec d'énoncer une politique en matière de transport des personnes (…) ». Ce document devait entre autres « proposer les lignes directrices d'une action concertée de tous les organismes intéressés quant à la planification des réseaux, à la coordination des programmes (…) » (CTRM – Rapport d'étape : annexe 4, décembre 1976). Fait intéressant, on note dans l'avant-propos du rapport final du CTRM (« Le transport des personnes ») le désir d'intégrer les aspects urbanistiques d'une planification des transports au sens large : « Dans l'esprit du Comité, les mandats confiés respectivement au ministre des Affaires municipales [présenter les éléments clefs d'une politique générale d'aménagement urbain pour la région de Montréal] et au ministre des Transports [produire un plan de transport] étaient indissociables, le Comité ne pouvant imaginer une politique de transport des personnes sans une politique cohérente d'aménagement urbain » (Québec (Province), 1977). Outre la consultation et l'implication des organismes intéressés inclus dans son mandat, le CTRM a procédé à une consultation publique où les citoyens pouvaient faire entendre leurs revendications, leurs besoins et leurs problèmes.

Parmi les recommandations du CTRM, on peut en noter ici quelques-unes qui nous intéressent particulièrement. Au point de vue organisationnel, on émet d'abord quelques constats en soulignant d'abord que les trois commissions de transport sont plutôt efficaces. Toutefois, on constate le faible niveau et la piètre qualité des services offerts ainsi que le manque de concertation entre les organismes. Pour remédier à cela, le CTRM ne souhaite pas la création d'un « omnipuissante régie d'état » ou une fusion des organismes de transport. Il propose plutôt la création du COTREM (Conseil des transports de la région de Montréal) qui aurait comme mandat la planification, la coordination et l'intégration des éléments du réseau de transport à vocation régionale ou à caractère interzonal ou intermodal. Ainsi, les commissions de transport demeureraient responsables de la planification, de l'exploitation et de la tarification de leur réseau respectif. De plus, on suggère que le gouvernement entame des négociations avec les transporteurs ferroviaires afin d'assurer le maintien ou l'amélioration des services jugés nécessaires.

En ce qui a trait à la construction d'infrastructures proprement dites, le rapport du CTRM en propose quelques-unes. Ainsi, dans le prolongement de la ligne de métro 2-est, on projette la construction d'une station intermodale à Bois-Franc, en lien avec le train de banlieue Deux-Montagnes. On propose également la prévision, dans les travaux de la station du Parc de la ligne de métro 4, d'une possible correspondance entre le métro et une éventuelle station du REM (Réseau express de Montréal). Le projet de REM constitue en fait un réseau de trains de banlieue et d'autres modes de transport similaires, existant et projetés, pour desservir des zones périphériques. Ainsi, le rapport suggère la modernisation du « REM » Deux-Montagnes, de maintenir le service sur la ligne de Rigaud et d'entreprendre les démarches nécessaires à la phase 1 du REM de Beloeil et de Sainte-Thérèse (et reliant éventuellement l'aéroport de Mirabel). Aussi, on veut desservir Repentigny et Châteauguay par une liaison express par autobus, et doter Rivière-des-Prairies d'un système de transport léger sur rail intégré au réseau de métro.

Au sujet de l'impact du train de banlieue sur l'occupation du territoire, le rapport nous informe que

> même si, à l'origine, ils ont contribué au développement des municipalités qu'ils traversaient, les trains de banlieue n'ont pas eu un effet aussi déterminant que les autoroutes sur l'urbanisation de la région. Cela s'explique en partie du fait que le train de banlieue est captif d'un parcours spécifique et qu'il ne répond pas en plus à tous les besoins en déplacement en raison d'horaires fixes et d'un faible niveau de service. Il n'offre pas la même mobilité non plus, que le même niveau de confort que la voiture particulière (Québec (Province), 1977 : 41).

Le rapport proposé par le CTRM accorde donc une place importante au train de banlieue. En fait, on y fait état que l'ensemble de l'Amérique du Nord est aux prises avec un problème de déclin des systèmes de trains de banlieue. Toutefois, on soutient également l'importance du réseau montréalais dans le système de transport malgré le fait qu'ils soient déficitaires. Dans ce sens, on recommande au gouvernement de participer aux déficits et de négocier des ententes en ce sens. On réitère également le besoin de consolider les acquis en investissant dans la modernisation des lignes et en favorisant l'augmentation de l'achalandage sur les trois lignes alors en service à l'époque. Enfin, notons les efforts envers l'intégration des réseaux de trains de banlieue, de métro et d'autobus express *via* le projet de REM.

6.2.2 1978 : Les études du COTREM

À la suite du rapport du CTRM, le gouvernement a créé le Conseil des transports de la région de Montréal (COTREM) ancêtre lointain de l'actuelle AMT et qui relevait directement du ministre des Transports. Celui-ci est à l'origine de la publication d'une série d'études sectorielles préalables à la publication d'un premier véritable plan de transport pour la région de Montréal. Deux d'entre elles nous intéressent : « Les trains de banlieue : l'état de la situation » et « Effets des moyens de transport sur l'urbanisation ».

L'étude sur les trains de banlieue traite de la problématique en y présentant la position des différents intervenants (les compagnies ferroviaires, les commissions de transport, les gouvernements provincial et fédéral ainsi que le COTREM). Par la suite, l'étude présente une analyse et une description de trois lignes de train de banlieue (Deux-Montagnes, Dorion et Beloeil).

Nous apprenons donc qu'à la fin des années 1970, le CN et le CP souhaitent maintenir le service de train de banlieue mais ne peuvent consentir à continuer d'assumer les déficits encourus. Ils proposent donc au gouvernement de subventionner le service ou de proposer toute autre solution au problème de rentabilité.

Quant à la CUM, elle propose le maintien des services de train de Deux-Montagnes et de Rigaud en procédant à quelques modifications (service limité aux heures de pointe, du lundi au vendredi). On prévoit aussi que le terminus de la ligne Rigaud sera situé à la station de métro Vendôme et qu'il y ait correspondance de la ligne de Deux-Montagnes avec le métro, à l'éventuelle station Salaberry de la ligne 2-ouest. On prévoit également l'intégration tarifaire avec celui de la CTCUM (aujourd'hui la STCUM).

La CTL (aujourd'hui la STL) prône quant à elle le maintien de la ligne Deux-Montagnes mais souhaite d'autant plus l'utilisation de l'emprise du CP pour offrir un service de train de banlieue vers Mirabel et ainsi rabattre ses autobus vers cette ligne au lieu de la station de métro Henri-Bourassa.

Le gouvernement du Québec, de son côté, désire procéder à l'amélioration des services de train de banlieue à conditions que les municipalités assument leur part du déficit que le gouvernement fédéral investisse aussi. Or, le fédéral refuse de négocier en ce qui concerne des trains de banlieue soutenant qu'il s'agit là d'une compétence provinciale.

Enfin, le COTREM croit que les services de train de banlieue ont trop longtemps été négligés et qu'ils constituent une solution logique aux problèmes de la mobilité des personnes dans la région. En outre, il soutient que « toute autre solution s'avérerait anti-économique, anti-sociale et se réaliserait au détriment de l'utilisation intelligente des espaces où nous vivons ainsi que des ressources énergétiques » (Québec (Province), 1978a : 7). Le COTREM constate que la région de Montréal a la chance de compter sur un réseau ferroviaire bien développé. Il suggère donc la mise en place d'un véritable réseau de train de banlieue en utilisant les emprises existantes.

Une deuxième étude sectorielle du COTREM est pertinente dans le cadre de ce mémoire et elle concerne les effets des moyens de transport sur l'urbanisation (Québec (Province), 1978b). La plupart des constats et des conclusions de l'étude vont dans le même sens que ce que nous avons discuté dans les premières sections de ce mémoire. En fait, le COTREM réitère la relation étroite entre transport et aménagement, et dans le contexte où le gouvernement venait d'énoncer l'Option préférable d'aménagement pour la région de Montréal, il devenait d'autant plus pertinent d'examiner l'impact des infrastructures de transport sur l'urbanisation.

L'étude soutient entre autres que le métro a contribué à structurer le centre-ville mais que l'impact de celui-ci était largement limité aux environs immédiats des stations. Par ailleurs, on y souligne un facteur externe qui a contribué à moduler l'impact du métro, à savoir la vitalité économique de l'époque.

> On peut toutefois conclure que le métro a de façon décisive modifié l'importance relative du centre-ville dans la région; de façon générale, hormis des impacts ponctuels sur l'utilisation des espaces adjacents à quelques stations, le métro n'aura pas eu d'impact majeur sur la structure urbaine et l'orientation de sa croissance (Québec (Province), 1978b : 8-9).

Les trains de banlieue, de leur côté, représentent un plus grand défi lorsque vient le temps d'analyser son impact, particulièrement dans le cas de Montréal. L'étude du COTREM nous rappelle que l'ouest de l'agglomération de Montréal jouit d'un net avantage en ce qui a trait à la desserte en transport (autoroutes et trains de banlieue) mais n'a pas connu des taux de croissance plus élevés que les autres zones de la banlieue et que sa densité demeure très faible.

À cela, nous pourrions spéculer sur des éléments non urbanistiques pour expliquer en partie ce phénomène, comme par exemple le fait qu'il s'agisse d'une région majoritairement peuplée d'anglophones, historiquement plus riche. Non seulement les riches tendent à occuper le sol de façon moins dense, mais les anglophones ont, pour des raisons historiques et culturelles, eu accès à la richesse plus tôt. C'est pourquoi les quartiers à forte prédominance anglophone se sont développés plus tôt dans l'histoire de Montréal. Aussi, la fin des années 1970 présentait un contexte politique qui a favorisé l'exode d'une partie de la population anglophone vers l'extérieur du Québec. Tout cela peut contribuer à expliquer le fait que la banlieue du *West Island* se soit développée plus tôt et qu'au moment de l'étude du COTREM, elle connaissait un essor moins rapide que la banlieue à majorité francophone.

Pour revenir à l'impact du train de banlieue, l'étude du COTREM fait référence au *BART* de San Francisco qui n'a pas eu les effets structurants et polarisants escomptés. Bien que l'histoire du *BART* soit récente (dans le contexte de l'étude), on pense « qu'il est tout aussi probable et possible qu'un système comme celui-là contribue à l'étalement sub-urbain qu'à une

concentration de développement et à un usage plus intensif sur des sites choisis » (Québec (Province), 1978b : 10). Pourrait-on parler ici de consolidation de corridor?

Le COTREM conclut son étude en soulignant des éléments fort importants et justes qui concernent directement notre sujet.

> Il semble donc que la mise en place des grandes infrastructures de transport en commun régional, puisse avoir finalement un impact relativement neutre sur l'aménagement. Au-delà d'impacts localisés aux environs même des gares, il semble difficile, à la lumière des quelques expériences, connues (*sic*) de soutenir la thèse voulant qu'elles soient à ce point déterminantes sur l'orientation et la forme du développement urbain. Quant à la question de l'étalement de la banlieue, il apparaît assez clairement que des services de banlieue pourront tout aussi bien contribuer à l'extension désordonnée du périmètre urbain qu'à une politique de contrôle de ce développement.
>
> En définitive, il serait peu réaliste de croire que c'est au premier chef par le biais du transport que l'on provoquera et réalisera une planification de la croissance urbaine. De la même façon et peut-être encore davantage, ce n'est pas par le biais du transport que l'on contiendra ou empêchera une croissance urbaine désordonnée ou 'non-souhaitée'.
>
> C'est par des interventions directes, comme le zonage ou le contrôle de l'extension des réseaux d'aqueduc et d'égout que l'on pourra le plus efficacement contenir la croissance et contrôler la consommation de nouveaux espaces aux fins d'urbanisation.
>
> C'est par des initiatives encore plus directes de l'État (achat de terrains, subventions à l'entreprise, etc.) que l'on pourra diriger cette croissance et réaliser une véritable intégration entre la mise en place d'un équipement de transport et des objectifs d'aménagement (Québec (Province), 1978b :11-12).

Ces éléments sont très pertinents dans le cadre de ce mémoire puisqu'ils énoncent clairement la faiblesse de l'impact d'une infrastructure de transport sur le territoire. Par ailleurs, on souligne que la gestion de l'offre de transport seule ne saura contrôler efficacement le développement du territoire. Les liens entre transport et aménagement du territoire sont alors pris en compte et la nécessité d'une planification intégrée de ceux-ci est nettement mis en évidence.

C'est donc dans ce contexte que le gouvernement du Québec doit élaborer un plan de transport. Il s'agira de la première véritable politique officielle en matière de transport émise par le MTQ.

6.2.3 1979 : Le plan intégré de transport

C'est donc suite aux travaux du CTRM et du COTREM que le ministère des Transports du Québec publie, en 1979, un « Plan de transport intégré de la région de Montréal ». Ce plan constitue le premier véritable plan intégré en la matière, comme le soulignent Lussier et Saint-Jacques (1981 : 110) :

> À Montréal, il était de pratique courante que les divers intervenants du domaine des transports planifient, développent et gèrent de façon autonome le secteur ou le réseau relevant de leur juridiction. (…) [les investissements prévus dans le plan] vont dorénavant tenir compte du contexte plus large d'un plan régional intégré de transport. (…) Le réseau est à l'échelle de la région.

Cela démontre que la culture de planification globale et intégrée est désormais assimilée par les planificateurs de l'État, ce qui n'implique pas nécessairement la mise en œuvre immédiate et complète de cette philosophie dans les pratiques du gouvernement.

Déjà, le plan parle d'utilisation plus efficace des infrastructures existantes au profit de la construction d'autres autoroutes. Ce plan est également intéressant dans la mesure où il souhaite intégrer les différents modes de transport, notamment les transports en commun. Pour ce faire, on projette l'implantation d'un véritable réseau de transport en commun en site propre. On soutient alors que le métro urbain se révèle efficace quant à ses contraintes minimes sur l'environnement qu'il dessert et lorsque le volume de voyageurs à transporter le justifie. On constate donc qu'il est bien adapté pour la partie centrale alors qu'il perd de l'efficacité et de la rentabilité au fur et à mesure qu'on s'éloigne du centre et que la densité de population diminue. C'est alors que l'on mentionne que des technologies différentes sont souhaitables pour différents types d'environnements urbains.

De ce fait, le gouvernement propose un réseau de métro régional, à mi-chemin entre le métro urbain et le train de banlieue, desservant les milieux de moyenne densité.

> En ce sens, l'utilisation nouvelle du réseau ferroviaire se présente comme une option plus économique et plus efficace que le prolongement du métro au-delà d'un seuil où l'achalandage est insuffisant, les temps de parcours trop longs, les coûts d'investissement et d'exploitation trop élevés (Québec (Province), 1979 : 13).

L'idée d'un réseau de transport intégré dans la région de Montréal semble bien ancrée dans l'esprit des planificateurs de l'époque, du moins en ce qui a trait aux différents modes et au territoire.

> Aussi, le réseau de la région de Montréal doit-il dorénavant être considéré comme un tout au sein duquel les commissions de transport et les autres transporteurs ne sont pas en concurrence. Au contraire, chaque transporteur devra apporter son support à la mise en place du réseau intégré de façon à abaisser les coûts pour l'ensemble de la collectivité, tout en offrant le meilleur service à la population (Québec (Province), 1979 : 17).

Même si le plan propose d'inclure la grande région de Montréal dans la planification des transports en commun, d'intégrer les différents modes, on propose de construire un réseau de transport en commun en site propre complet. On augmente donc toujours l'offre en transport, alors que l'aspect de la gestion de la demande est encore ignoré.

Cette offre accrue en transport en commun se serait donc matérialisée par des travaux pour compléter le métro urbain (ligne 5 de Snowdon à Anjou, prolonger la ligne 2-ouest vers le nord en considérant l'éventuelle modernisation de la ligne Montréal/Deux-Montagnes et la conversion de l'aéroport de Cartierville[27]). Par ailleurs, on proposait le maintien du service sur les lignes reliant Montréal à Beloeil et à Rigaud (modernisation prévue, évitant ainsi la nécessité de prolonger la ligne 5 vers l'ouest).

Parallèlement, le ministère proposait de créer un métro régional qui se distingue par le type de service offert et sa technologie, de même que par son intégration au reste du réseau de transport en commun (Québec (Province), 1979 : 29). En fait, la technologie décrite dans le document s'apparente à celle utilisée sur la ligne Montréal/Deux-Montagnes, qui constitue l'une des lignes proposées. Une autre aurait relié Montréal à Laval *via* l'emprise du CP et pouvant être prolongée jusqu'à Mirabel selon les besoins. Enfin, l'autre ligne concernait le lien entre la Gare centrale et Repentigny, utilisant l'emprise du CN, son tunnel sous le mont Royal et desservant aussi la population de Ahuntsic, de Montréal-Nord et de Rivière-des-Prairies. On prévoyait aussi un lien avec la station Sauvé du métro urbain.

Le plan de transport de 1979 offre donc une place de choix au transport en commun et particulièrement à celui en site propre. On constate l'intention ferme du gouvernement de doter Montréal et sa région d'un véritable réseau de transport collectif desservant les différentes couronnes et ce au moyen de technologies adaptées au cadre urbain en présence.

6.2.4 1982 : Le mémoire sur la situation du transport en commun

En février 1982, le MTQ transmet un mémoire au comité ministériel sur les orientations du transport en commun dans la région de Montréal (Québec (Province), 1982). Le plan de transport de 1979 n'a pu être totalement mis en œuvre et une nouvelle conjoncture s'est développée. Le MTQ a alors jugé approprié d'apporter des modifications à ses orientations. Le mémoire souligne les différents problèmes qui ont contribué à rendre impossible la réalisation de l'ensemble des projets et des politiques contenus dans le plan de 1979, comme « l'incapacité des structures administratives et institutionnelles existantes à réaliser les projets mis de l'avant et les contraintes financières énormes qu'exerce sur le gouvernement la politique d'aide au transport en commun (…), le manque d'intégration des services et la concurrence entre les modes » (Québec (Province), 1982a : 1). On souligne également le manque de consensus entre les orientations gouvernementales et municipales en matière de transport en commun qui contribue à « entretenir une certaine inertie au plan décisionnel et la confusion dans la population sur le partage des responsabilités » (Québec (Province), 1982a : 1).

> Ces dernières interventions [CTRM, COTREM, plan de transport de 1979] consacrent le rôle important qu'entend jouer le gouvernement dans la planification et le financement des infrastructures à moyenne et à haute capacité, tels que le métro souterrain et le métro de surface ainsi que les trains de banlieue, tout en espérant respecter le principe de responsabilité locale (Québec (Province), 1982a : 3).

Même avec les meilleures intentions du monde, nous constatons donc que le MTQ n'a pu mettre en œuvre de façon efficace son plan de transport intégré de 1979. Il semble que le principal problème réside dans le contexte organisationnel de la région de Montréal. La réalisation du plan se voulait en étroite collaboration avec les différents intervenants mais il semble que ce ne fut pas le cas. « Ainsi, le plan de transport intégré a été préparé sans implication des autorités municipales et avec peu de collaboration interministérielle. Cette démarche est sans doute un des principaux facteurs du piétinement actuel dans sa réalisation » (Québec (Province), 1982a : 33).

[27] À ce sujet, voir les sections 4.1.3.5 et 4.2.2.

Quelques mois plus tard, le MTQ publie une proposition gouvernementale concernant l'organisation et le financement du transport en commun dans la région de Montréal. Celui-ci reprend sensiblement les mêmes problématiques que le mémoire traité précédemment, et propose principalement une réforme du financement du transport en commun ainsi que la création d'un organisme administratif régional doté de pouvoirs décisionnels, qui serait constitué des effectifs de deux organismes existants, soit le Bureau de transport métropolitain (BTM) et le Conseil des transports de la région de Montréal (COTREM) (Québec (Province), 1982b : 15).

6.2.5 1988 : Le plan d'action

En 1988, le MTQ émet un plan d'action en matière de transport pour la région de Montréal (Québec (Province), 1988). La synthèse du plan nous présente des constats en matière de transport collectif.

Au chapitre du contexte organisationnel, le plan d'action de 1988 fait encore les mêmes constats que les précédents documents examinés. On rappelle la multiplicité des intervenants, des centres décisionnels et de leurs objectifs respectifs, ce qui rend difficile l'émergence d'une vision d'ensemble.

Le plan d'action nous révèle les intentions concrètes du MTQ. Au sujet de la ligne de train de banlieue Montréal/Rigaud, le plan ne fait que constater sa modernisation en cours alors qu'il souligne notamment l'urgence de moderniser la ligne Montréal/Deux-Montagnes, en raison de ses nombreux problèmes de fiabilité, de sécurité, de confort et d'efficience. Comme la ligne Montréal/Saint-Hilaire était toujours en opération, le plan de transport mentionne que sa survie dépend de son intégration aux réseaux de transport existants et projetés, de même qu'à des investissements majeurs pour rénover le matériel roulant et les stations.

En ce qui a trait aux solutions relatives au transport collectif, la synthèse du plan propose une conservation des équipements, l'amélioration du réseau et le développement de celui-ci. Pour conserver les acquis, le plan suggère la modernisation – de toute urgence – de la ligne Montréal/Deux-Montagnes et la réparation de la première génération de voitures du métro. Dans le but d'améliorer le réseau, on parle de certaines améliorations techniques du système du métro, du réaménagement de la station de métro Longueuil et ses environs, de même que d'un terminus d'autobus à Rosemère. Quant au développement du réseau, on soutient le désir de prolonger de la ligne 5 du métro (cinq stations de plus vers Montréal-Nord), de la ligne 2-ouest vers Bois-Franc (éventuelle intégration au train de banlieue) et même vers Laval. Aussi, on traite d'une récente étude technique démontrant la possibilité d'établir un service de train de banlieue vers Châteauguay. Par ailleurs, on suggère l'utilisation de l'estacade pour remplacer la voie réservée sur le pont Champlain.

Ce document représente, à notre avis, un recul par rapport au plan précédent de 1979. Ce dernier semblait en mesure de proposer un véritable réseau intégré de transport en commun en site propre. On peut toutefois mentionner, à la décharge du MTQ, les restrictions budgétaires contraignantes qui viennent rabattre les rêves d'un beau et grand système de transport collectif. En outre, il semble que le MTQ s'est peu soucié de ses partenaires dans l'élaboration du plan de transport. « C'est ainsi que la démarche du MTQ [dans l'élaboration du diagnostic, en 1995, en vue de l'actuel plan de transport] est centrée sur une large consultation des intervenants en transport (...) contrairement à ce qu'on avait pu observer lors de l'élaboration du précédent plan [de 1988] » (Lewis, 1997 : 287).

Le document du MTQ de 1988 révèle donc un caractère plus réaliste. « (…) les interventions gouvernementales porteront prioritairement sur la conservation des acquis et sur l'amélioration des infrastructures des réseaux notamment sur certaines infrastructures en transport collectif (…). Le plan d'action gouvernementale s'inscrit donc à l'intérieur des objectifs de l'option préférable d'aménagement » (Québec (Province), 1988 : 119). Ce plan d'action s'apparente davantage une liste d'épicerie qu'à un véritable plan intégré et global, d'où son titre. À ce chapitre, il semble que le plan de 1979 possédait des intentions plus nobles.

6.2.6 1997 : Le plan stratégique de l'AMT

Le MTQ a le mandat de produire un plan de transport pour la région de Montréal et bien que celui-ci tiennent les cordons de la bourse en matière d'investissements en transport, un joueur majeur a été créé en 1996 avec des pouvoirs clairs et des moyens financiers relativement importants, il s'agit de l'AMT[28]. Nous présentons ici le plan stratégique de l'AMT (AMT, 1997), puisqu'il s'agit d'une politique de transport en commun. Toutefois, dans un monde idéal, l'AMT aurait dû attendre la publication du plan de transport du MTQ avant de produire son plan stratégique. Sans qu'il ne soit mentionné quoi que ce soit à ce sujet dans la loi, le

[28] La prochaine section nous présentera de façon plus détaillée chacun des acteurs principaux impliqués dans la planification des transports dans la région montréalaise, dont l'AMT.

plan de transport du MTQ, de par sa nature globale en matière de transport, devrait poser les grandes orientations des transports à Montréal. Puis, l'AMT devrait normalement produire son plan stratégique qui, lui, détaillerait la planification générale du MTQ en matière de transport collectif, particulièrement de train de banlieue.

L'AMT possède comme mandat de soutenir, développer, coordonner et promouvoir le transport collectif, de même que d'améliorer les services de trains de banlieue (*Cf.* section 7.1.4). Or, non seulement son plan stratégique sera fort révélateur sur la place accordée au train de banlieue dans la planification des transports à Montréal, mais l'existence même se l'AMT suggère que le gouvernement accorde une place de choix au train de banlieue.

Effectivement, la création de l'AMT, son mandat, ses pouvoirs et ses privilèges font en sorte que le gouvernement lance un message clair concernant la place qu'il désire accorder au transport collectif. L'AMT possède effectivement une certaine marge de manœuvre politique et financière qui lui confère un rôle de premier plan dans la planification des transports collectifs, particulièrement des trains de banlieue.

Dans son plan stratégique, adopté en 1997, l'AMT nous fait part de ses buts et des moyens qu'elle entend prendre pour les rencontrer. Comme l'AMT ne possède pas le statut d'un ministère, encore moins celui d'un gouvernement, elle n'est donc pas en mesure de suggérer ni de mettre en œuvre une réorganisation des instances organisatrices et planificatrices de transport. Ses intentions sont d'autant plus pragmatiques.

Les principaux buts fixés par l'AMT, qui nous concernent du moins, sont d'augmenter les déplacements en transport en commun à l'heure de pointe, de stabiliser la part de marché du transport en commun et d'optimiser les services et l'utilisation des infrastructures existantes. En ce qui a trait aux moyens pour rencontrer ces objectifs, l'AMT projette d'harmoniser les services de transport en commun, de produire des plans de desserte (réseau) intégrée, d'instaurer une politique tarifaire métropolitaine ainsi que d'intégrer des services, des modes de transport et de coordination des réseaux (AMT, 1997 : i-vi).

L'AMT prévoit dans son plan stratégique l'extension du réseau de métro, notamment le prolongement de la ligne 2-ouest vers Laval, de la ligne 5-est vers le boulevard Pie-IX et éventuellement vers Montréal-Nord. L'estacade près du pont Champlain fait aussi l'objet d'une réflexion en ce qui concerne l'implantation d'une voie réservée pour autobus ou d'un système léger sur rail.

Plus spécifiquement au train de banlieue, l'AMT prévoit évaluer la permanence de la ligne Montréal/Blainville et mener une étude de faisabilité d'un service vers Saint-Hilaire. On prévoit également augmenter la qualité du service et la capacité sur les lignes vers Rigaud et Deux-Montagnes. Comment financer de tels projets? L'AMT prévoit faire appel au MTQ, à ses fonds d'immobilisation, à une association avec le privé, au programme d'infrastructures fédéral-provincial et aux automobilistes.

En somme, l'AMT accorde une grande importance, dans sa planification stratégique, au train de banlieue. Toutefois, il s'agit là de la mission même de l'AMT, en ce sens que la loi créant l'AMT intègre les principes voulant qu'elle doive promouvoir, coordonner, développer le transport en commun et améliorer les services de train de banlieue. Son travail demeure donc très sectoriel et on pourrait croire, en examinant les documents de planification des différents acteurs (particulièrement ceux du MTQ), qu'il existe un certain chevauchement dans leurs compétences respectives.

6.2.7 2000 : Le plan de gestion des déplacements

En 1995, le MTQ a publié un document de référence, de diagnostic et d'orientation (Québec (Province), 1995a), qui se voulait une phase préparatoire à l'actuel plan de gestion des déplacements (Québec (Province), 2000a). Le document de diagnostic en question se divise en quatre parties : facteurs exogènes au transport qui l'influence, portrait de l'évolution de la demande de transport des personnes, portrait de l'évolution de la demande de transport des marchandises et perspectives d'avenir (Québec (Province), 1995a). Il s'agit donc d'un document que le MTQ entend par la suite

> partager et bonifier avec les décideurs de la région. (…) Aussi, le présent document de référence dresse-t-il un portrait de la situation actuelle et prévisible en matière de transport des personnes et des marchandises, assorti des considérations qui lui sont liées en matière de socio-démographie, d'activité économique, d'aménagement et d'environnement (Québec (Province), 1995a : 2).

Dans ce sens, le MTQ semble désormais assumer le rôle intégrateur d'un plan de transport et l'importance de consulter ses « partenaires », à savoir les différents intervenants en matière de transport. Parallèlement, bien que le mandat principal du MTQ soit d'assurer la circulation des personnes et des marchandises, celui-ci demeure conscient de l'impact de ses interventions sur les autres domaines d'activité.

> Conformément à sa mission, le Ministère [des Transports du Québec] s'intéresse aussi bien à ses champs de compétences propres qu'à ceux où il exerce une influence. Aussi, dans le plan de transport, la réflexion s'étend à l'ensemble des activités de transport qui ont des impacts importants pour la région. (…) Par sa portée, le plan de transport précisera les orientations en matière d'aménagement du territoire, de développement économique, de qualité de vie et d'équité sur lesquelles s'appuieront les priorités et les stratégies d'intervention qui seront établies par le Ministère en collaboration avec le milieu (Québec (Province), 1995a : 8).

Ainsi, l'intégration des considérations urbanistiques liées aux transports semble désormais faire partie de l'esprit de planification du MTQ.

> Le projet de plan de transport pour la région de Montréal est également marqué par la recherche de la cohérence entre la planification des transports et l'aménagement du territoire. (…) Avec le plan de transport de 1995, c'est la première fois, cependant, que le développement des réseaux de transport est aussi clairement lié à la problématique d'aménagement du territoire (Lewis, 1997 : 287).

Le document en question traite aussi d'un thème qui nous est désormais bien connu, à savoir le grand nombre d'intervenants qui planifient, financent, exploitent et gèrent des services de transport et qui nécessite une concertation. De plus, on mentionne les difficultés reliées à l'organisation et à la tarification des services de transport en commun, de même qu'au contexte institutionnel. On déplore également l'absence d'un cadre général d'aménagement et de priorités régionales en matière d'occupation du sol, ce qui complique la tâche des planificateurs en transport.

Sans être un plan de transport, le document de 1995 émet certaines recommandations ou orientations. Entre autres, le document examiné nous renseigne sur la volonté du MTQ de conserver les actifs en matière de transport en commun. Aussi, le MTQ considère inévitable la révision du cadre institutionnel et financier du transport en commun (Québec (Province), 1995a : 438 et 269).

Or, différents arguments nous sont servis pour justifier une refonte du cadre institutionnel. On mentionne entre autres le cas du Conseil métropolitain de transport en commun (CMTC). Créé en 1990 par le gouvernement, il a reçu comme mandat de « favoriser le transport en commun régional en veillant à la coordination des services de transport et en décidant de la planification et de la réalisation des infrastructures et des équipements de transports en commun régionaux » (Québec (Province), 1995a : 269). Toutefois, le CMTC n'a pas réussi à faire émerger une vision commune et partagée du transport en commun et la fin prochaine de ses subventions impose, selon le MTQ, une révision de l'encadrement institutionnel et financier du transport collectif. Cela permettrait par le fait même de doter la région d'un cadre qui offrirait la possibilité de gérer et de planifier les systèmes de transports dans une perspective régionale et d'établir une équité plus grande dans le financement (Québec (Province), 1995a : 270).

Le document ne va pas plus loin quant à la place du train de banlieue dans les transports en commun. Il s'agit d'un document certes étoffé, mais dont l'objectif demeure d'établir un portrait, un diagnostic de la situation des transports sous toutes ses formes à Montréal.

Dans cette foulée, le MTQ en est venu à une proposition de réforme du cadre institutionnel et financier des transports (Québec (Province), 1995b). On y propose la création d'un nouvel organisme régional, en remplacement du CMTC, qui posséderait des pouvoirs plus étendus. Notamment, on suggère une première option prônant la fusion de toutes les autorités organisatrices de transport en commun de la région, réduisant le nombre de centres de décision de vingt à un. L'organisme s'occuperait de la planification, de la gestion, de la tarification et du financement de l'ensemble du transport collectif montréalais. La deuxième alternative propose le remplacement du CMTC par un organisme ayant des pouvoirs plus étendus, notamment en ce qui a trait aux trains de banlieue alors que les différentes autorités organisatrices de transport en commun poursuivraient leurs activités d'organisation et de financement de leur réseau respectif. L'année 1996 nous a révélé la préférence du gouvernement envers la deuxième option, ce qui nous a amenés à la création de l'AMT.

Le plan de gestion des déplacements a été publié en avril 2000, soit cinq ans après la sortie du diagnostic. Celui-ci reprend brièvement les éléments de problématique soulevé lors du diagnostic et propose, en deux temps, des solutions aux problèmes de congestion du réseau routier métropolitain. Dans un premier temps, on propose des interventions prioritaires alors qu'en deuxième lieu, le MTQ suggère d'autres projets en consultation mais dont la décision finale n'est pas arrêtée.

Ces interventions proposées se basent donc sur l'objectif de favoriser la compétitivité de l'économie du Québec tout entier et du centre de l'agglomération (Québec (Province), 2000a : 37-38). Comme le transport des marchandises s'effectue de plus en plus par le camionnage (Québec (Province), 2000a : 23), il semble que le plan vise d'abord à faciliter celui-ci. C'est donc sous le prétexte de développer le réseau de transport en commun – objectif noble en soi – que le gouvernement investit dans ce

domaine mais il semble que l'objectif ultime soit de faciliter le déplacement des camions. En fait, aucune des quatre orientations ne concerne directement le transport en commun (Québec (Province), 2000a : 37-41).

Dans le chapitre consacré à ses orientations, le MTQ soulève une problématique fort importante dans le cadre de ce mémoire :

> Le développement des réseaux de transport routier et de transport en commun agit comme un catalyseur du développement urbain dans les villes de banlieue de la région métropolitaine. Ces facteurs, qui ont provoqué l'étalement urbain qu'on a connu ces dernières années, sont à la fois variés et complexes. Ils sont le produit d'une conjoncture socio-économique, démographique et politique particulière qui évolue sans cesse depuis la fin des années quarante, et qui influe sur les transports autant que ceux-ci l'influencent. La planification et la gestion du développement urbain par ailleurs, relèvent de l'aménagement du territoire et celui-ci est planifié et géré localement et régionalement par les plans et la réglementation d'urbanisme des municipalités ainsi que pas les schémas d'aménagement des MRC et de la CUM. La planification de l'aménagement du territoire dans la région de Montréal a besoin d'un encadrement à l'échelle métropolitaine, qui définisse des lignes directrices qui orienteront le développement urbain futur. (…) Pour l'ensemble des acteurs de la région et en particulier pour le ministère des Transports, la mise en place d'un cadre d'aménagement faciliterait le choix des interventions à privilégier en fonction des priorités de développement qui y auront été établies (…) (Québec (Province), 2000a : 40-41).

Le MTQ réitère ici un problème structurel qui nuit, depuis fort longtemps, à l'émergence d'une vision métropolitaine de l'aménagement du territoire conjuguée à une planification globale et intégrée des transports. Il semble que seul un organisme véritablement métropolitain et ayant des pouvoirs dans ces champs de compétence, puisse répondre à un besoin qui se fait sentir depuis plusieurs années.

Parmi les quatre objectifs qu'il s'est fixés comme guide dans le choix de ses interventions, le MTQ souhaite « augmenter l'utilisation du transport en commun » et « gérer la demande plutôt qu'y réagir ». Ces deux objectifs nous interpellent directement. Le premier nous intéresse dû au fait qu'il entend donner une certaine importance au transport en commun. On souhaite notamment l'amélioration de la desserte des divers pôle d'emplois. « La diminution du nombre de personnes se déplaçant en voiture ne peut se traduire que par des effets bénéfiques sur la fluidité du réseau routier, lequel est nécessaire au transport des marchandises » (Québec (Province), 2000a : 42). Or, il semble qu'une fois de plus, l'effort mis sur le transport en commun l'est un peu par défaut, et que l'objectif ultime est de faciliter la circulation des camions.

Parallèlement, le MTQ est conscient qu'un objectif visant l'augmentation de l'achalandage en transport en commun, nécessite que celui-ci représente une alternative « efficace, attrayante et accessible » à l'automobile (Québec (Province), 2000a : 42). Dans ce sens, le MTQ s'engage à mettre sur pied des mesures de gestion de la demande – telles que des programmes-employeurs – dont la performance sera « tributaire de la présence et de la qualité de services de transport en commun » (Québec (Province), 2000a : 42). Cet aspect de la gestion de la demande se révèle une innovation par rapport aux plans précédents.

En matière de transport en commun en site propre, les faits saillants du plan nous apprennent donc que le MTQ s'apprête à investir massivement. D'abord, on annonce quelques prolongements de métro, soit ceux de la ligne 2-est vers Laval, la ligne 5 vers Anjou et la ligne 4 à Longueuil. On souligne que le prolongement du métro vers Anjou s'insère dans une stratégie d'amélioration de la desserte générale en transport de l'est de l'agglomération. Celle-ci sera conjuguée à l'implantation d'un métrobus entre le centre-ville et Repentigny, à un métrobus dans l'axe du boulevard Henri-Bourassa, aux investissements sur la rue Notre-Dame, au prolongement de l'autoroute 25 et à des programmes-employeurs, etc. (Québec (Province), 2000a : 49-51).

Le MTQ propose également d'autres investissements en transport collectif. Dans ce sens, il suggère entre autres de développer le métro et l'intermodalité en implantant des terminus intermodaux à des stations stratégiques. Il propose également l'aménagement de l'estacade du pont Champlain pour mettre en place une voie réservée au transport en commun, l'optimisation des lignes de train de banlieue vers Rigaud et Deux-Montagnes, des investissements supplémentaires pour rendre permanent le train de banlieue vers Blainville et l'appui à la mise en place de celui vers Mont-Saint-Hilaire (Québec (Province), 2000a : 52-55).

À plus long terme, le MTQ soutient la pertinence de prendre des décisions, notamment sur certains projets de transport en commun comme le prolongement de la ligne 2-ouest vers une éventuelle station-terminus intermodale près de la station de train de banlieue Bois-Franc. On mentionne également un service de train de banlieue vers Delson/Saint-Constant ainsi que vers Mascouche. Enfin, on propose l'étude d'une desserte ferroviaire de l'aéroport de Dorval, d'un système de transport en commun vers le parc des Îles, de systèmes légers sur rail (SLR) dans l'axe de l'avenue du Parc et du boulevard Roland-Therrien sur la Rive-Sud (Québec (Province), 2000a : 73-75).

Enfin, le plan de transport fait certes une place importante au train de banlieue et au transport en commun en site propre, mais il en fait autant à d'autres modes de transport. Notamment, plusieurs projets d'autoroutes sont annoncés dans le plan. Ainsi, le MTQ ne fait pas de véritable choix, en ce sens qu'il semble désormais jouir d'une plus grande marge de manœuvre financière et qu'il peut se permettre un peu tout. Il ne prend pas de décision qui l'engage vers une voie en particulier, mais agit sur tous les fronts en saupoudrant des investissements tous azimuts. En fait, si le MTQ prend une direction, c'est plutôt celle de faciliter le déplacement des camions, dans le but d'accroître la compétitivité de l'économie du Québec.

Or, la présence croissante des camions sur les routes n'a pas que des effets bénéfiques, contrairement à ce qu'on laisse croire. Bien sûr, ils permettent aux entreprises de livrer leur marchandise « juste à temps » mais, en contrepartie, le Québec se retrouve avec un réseau routier surchargé, ce qui accélère de façon importante la détérioration des routes et augmente les risques d'accidents. De plus, il semble que la tendance européenne, notamment en France[29], en matière de transport de marchandise se dirige vers le rail, alors que le territoire y est nettement plus densément peuplé que celui de l'Amérique du Nord et que le rail constitue un avantage d'autant plus grand que les distances parcourues sont grandes. Le sujet mérite d'être approfondi et il ne s'agit pas là du propos de ce mémoire, mais il appert que l'impact concret du camionnage sur les routes semble occulté par les bénéfices économiques et que le choix du plan de gestion des déplacements se soit dirigé vers le camion et non vers l'individu.

[29] « De 1981 à 1997, le fret ferroviaire a chuté de 12%, mais cette tendance globale recouvre une forte baisse jusqu'en 1993, et une reprise depuis. (…) Le transport combiné, qui progresse chaque année, représente maintenant 26% du fret ferroviaire. » (Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, France, www.transports.equipement.gouv.fr).

6.3 Conclusion

Le référentiel servant à la construction des politiques publiques s'est modifié depuis les années 1960. À cette époque, les principaux acteurs en charge de l'élaboration des politiques de transport étaient des ingénieurs. Puis, certains éléments sont venus le modifier (Option préférable d'aménagement, nouvelles lois l'aménagement du territoire, groupes de pression…) et, bien qu'il soit difficile d'identifier clairement le ou les médiateurs (en charge de la construction du référentiel), nous sommes en présence d'un nouveau référentiel. Cela nous confirme que la planification des transports est dorénavant une tâche multidisciplinaire. Elle incorpore maintenant des aspects de l'aménagement du territoire, ce qui en fait une planification globale et intégrée. Ainsi, les acteurs sont désormais de toutes sortes : autres ministères, intervenants, comités, partenaires, ingénieurs, sociologues, géographes, urbanistes, économistes, universitaires, gens d'affaires, etc. Comme les pratiques de planification se sont modifiées, nous avons donc poursuivi l'analyse en examinant les politiques de transport de la région de Montréal.

Et comme le réseau de trains de banlieue a connu d'importants bouleversements durant cette période, l'analyse des plans de transport nous a permis d'apprécier l'importance accordée au train de banlieue dans la planification gouvernementale depuis 1977. Il semble que, depuis le tout premier plan de transport en 1979, le gouvernement ait accordé une place tout à fait importante au train de banlieue, du moins dans ses intentions. À ce sujet, la politique de 1979 présentait un projet intégré et global de transport en commun, assorti d'un plan d'expansion des services de trains de banlieue et de refonte des institutions impliquées dans la planification des transports. Depuis ce temps, les constats se sont répétés (problèmes de coordination, d'intégration, de planification reliés au cadre institutionnel en présence). La mise en œuvre des intentions s'est également révélée être un problème majeur. Cette carence apparente nous conduit au deuxième volet de notre seconde question de recherche portant sur la capacité du cadre institutionnel montréalais à produire une planification globale et intégrée, notamment en ce qui a trait aux trains de banlieue.

7. Le contexte institutionnel montréalais

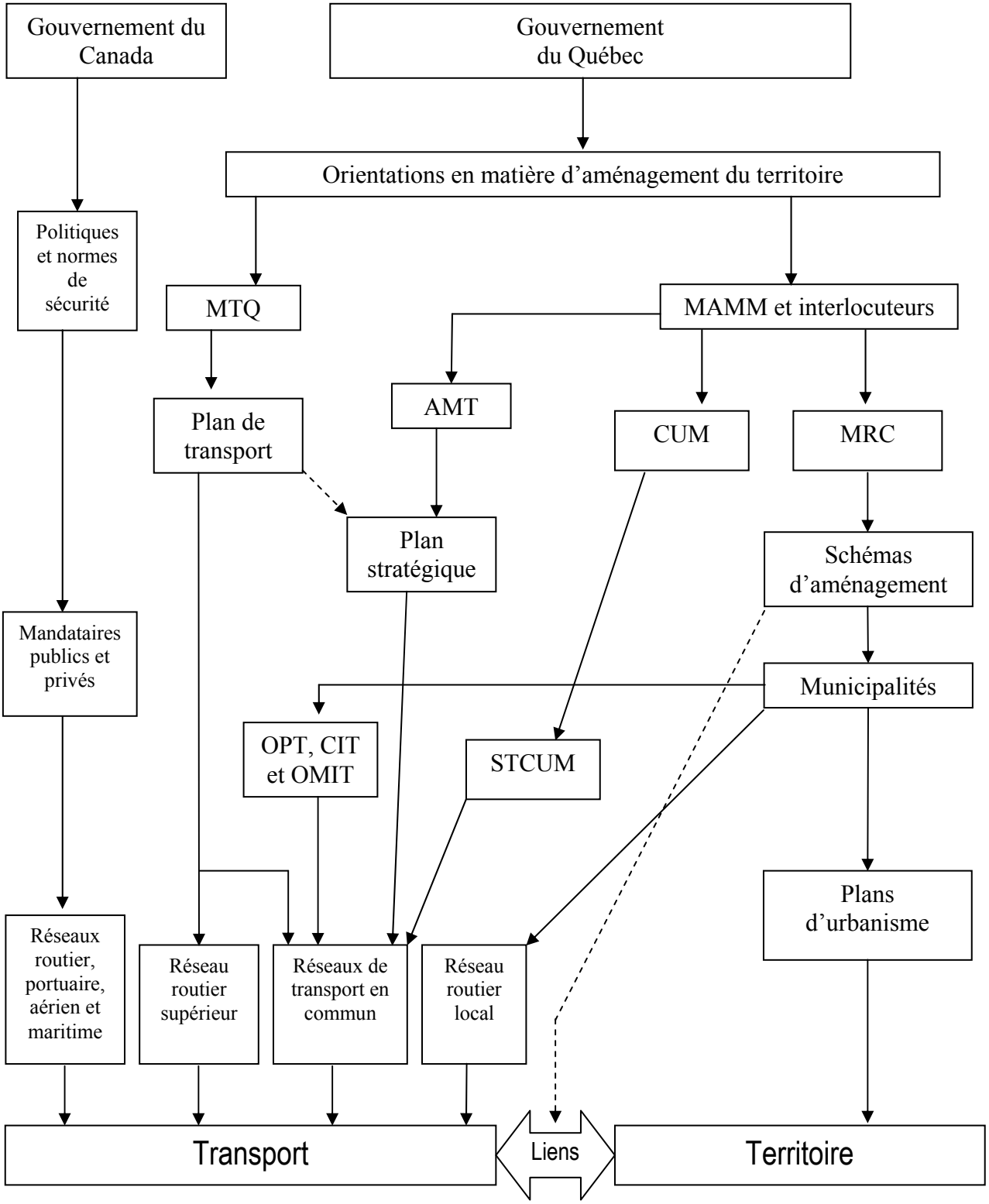
« Les réseaux de transport constituent des éléments structurants de l'aménagement du territoire et, à l'inverse, l'aménagement du territoire influence de manière déterminante la demande de transport » (Lewis, 1997 : 291). Ce constat n'est plus à démontrer mais entre la théorie et la réalité, il y a parfois un monde. Or, dans la région de Montréal nous avons démontré que non seulement le gouvernement accorde une place importante au train de banlieue mais qu'il réalise pleinement les relations qui existent entre transport et territoire. L'examen des politiques de transport a effectivement révélé la présence de ce constat mais le problème semble résider dans la mise en œuvre des politiques, qui semble principalement dû à un contexte institutionnel mal adapté.

Nous allons maintenant examiner les acteurs (et leur rôle respectif) du cadre institutionnel actuel de planification des transports à Montréal. Cela nous permettra d'évaluer sa capacité à produire une planification globale, intégrée et marier la planification des trains de banlieue avec celle du territoire pour ainsi mettre en œuvre les objectifs souhaités. Cela nous permettra également de vérifier l'hypothèse reliée au deuxième volet de notre seconde question de recherche.

7.1 Les acteurs en présence

Nous avons produit un schéma qui illustre, de façon simplifiée, le contexte institutionnel de la planification des transports à Montréal. Ce schéma présente les principaux acteurs en présence de même que leur influence, leurs liens et leur domaine d'intervention.

Contexte institutionnel de la planification des transports dans la région de Montréal, 2000



Construit par l'auteur à partir de données provenant de l'AMT, du MTQ, du MAMM, de Transport Canada et de documents officiels.

7.1.1 Le gouvernement du Canada

Le gouvernement fédéral, *via* son ministère des Transports, constitue un acteur non négligeable à Montréal. Sans entrer dans les dédales du principe de la séparation des pouvoirs de la Constitution canadienne, nous sommes en mesure de mentionner que celui-ci possède comme champ d'intervention les équipements à vocation nationale. En fait, le ministère des Transports du Canada, ou ses mandataires publics et privés, sont en charge d'équipements tels que les chemins de fer, la voie maritime du Saint-Laurent, certains ponts traversant cette même voie maritime, les aéroports, le port de Montréal, etc.[30]

Ces équipements lourds ont des répercussions importantes sur le réseau de transport métropolitain, ce qui fait du ministère des Transports du Canada un acteur incontournable dans la planification régionale.

7.1.2 Le gouvernement du Québec et le ministère des Affaires municipales et de la Métropole

Le gouvernement du Québec, *via* le ministère des Affaires municipales, a émis des orientations en matière d'aménagement du territoire (1994a). Ces orientations doivent guider et diriger le gouvernement dans ses actions. Certaines d'entre elles concernent directement ou indirectement les transports :

- Privilégier la consolidation des zones urbaines existantes et prioriser (*sic*) la revitalisation des centres-villes et des secteurs anciens;
- Favoriser une approche intégrée du développement pour l'ensemble d'une agglomération urbaine;
- Maintenir et améliorer les équipements et les services collectifs en maximisant leurs retombées sur le milieu urbanisé;
- Arrimer aux objectifs d'aménagement du territoire et de protection de l'environnement la planification des infrastructures et des équipements à caractère public et assurer leur viabilité;
- Préserver les infrastructures de transport, maintenir un service adéquat à l'usager et soutenir le développement socio-économique des différentes régions du Québec en optimisant les acquis des différents modes de transport;

Dans le document complémentaire concernant les orientations du gouvernement en matière d'aménagement du territoire (1995c : 30-31), l'État souhaite que les récentes modifications à la LAU favorisent un meilleur arrimage entre la planification territoriale des schémas d'aménagement et les plans de transport. En fait, on espère que la révision des schémas sera l'occasion concrétiser l'approche intégrée choisie par le MTQ et de mettre en œuvre une démarche complémentaire avec celle des MRC.

La création du ministère de la Métropole en 1996, aujourd'hui fusionné avec le ministère des Affaires municipales, avait pour but de coordonner l'action gouvernementale dans la région de Montréal. Les orientations s'adressent à tous les ministères et les organismes qui y sont rattachés mais particulièrement aux municipalités régionales (MRC et communautés urbaines). Ce sont ces orientations qui dirigent le ministère des Affaires municipales et de la Métropole (MAMM) et ses interlocuteurs[31] dans l'acceptation ou le refus des schémas d'aménagement révisés. Et comme la nouvelle génération de schémas d'aménagement des MRC doit comporter un volet transport, le rôle du MAMM nous intéresse donc davantage.

7.1.3 Les municipalités régionales de comté

Depuis 1993, les MRC ont reçu des responsabilités en matière de transport, en vertu de l'article 5 de la LAU. Le volet transport des MRC demeure tout de même limité :

> les pouvoirs qui leur sont conférés en matière de transport sont reliés à la planification et s'exercent notamment par la concertation des acteurs concernés lors de la révision de leur schéma d'aménagement. Toutefois, les MRC ne disposent pas de pouvoir relatifs à la construction et à l'exploitation d'infrastructures et d'équipement de transport (Québec (Province), 1994b : 1-4).

En fait, les nouvelles dispositions de la LAU (a. 5) prévoient que « les schémas d'aménagement révisés doivent désormais décrire les infrastructures et équipements existants et projetés de transport terrestre (ex. routes, voies ferrées, gares), évaluer

[30] Source : Ministère des Transports du Canada, www.tc.gc.ca.

[31] Interlocuteurs : autres ministères et organismes gouvernementaux, susceptibles d'être intéressés à des éléments traités par les schémas d'aménagement, qui émettent un avis concernant les schémas d'aménagement révisés avant qu'il ne mis en vigueur par le Gouvernement. À titre d'exemple, on peut retrouver les ministères suivants : Transports, Environnement, Tourisme, Industrie et Commerce, etc.

les besoins futurs, et proposer, s'il y a lieu, des modifications à l'organisation du transport terrestre (…) » (Québec (Province), 1994b, 2-2).

En vertu du principe de conformité des plans d'urbanisme au schéma d'aménagement auquel il se réfère, la MRC possède donc un certain pouvoir sur l'aménagement du territoire des municipalités et conséquemment sur l'utilisation et l'efficacité des réseaux de transport.

Quant à la réussite de ce mécanisme, cela reste à démontrer. En fait, il semble que les responsabilités des MRC soient limitées dans le sens où leur rôle se borne à identifier des besoins et à assurer la concertation entre les acteurs de la MRC. Or, comme l'échelle de la planification des transports dépasse souvent le territoire d'une MRC, il semble que l'opération soit déjà sérieusement compromise. L'examen de quelques schémas d'aménagement de la région de Montréal nous a démontré que la dimension « transport » mais surtout l'arrimage de celle-ci avec le territoire fait défaut. En fait, les MRC qui traitait des transports le faisaient surtout dans le but de justifier un prolongement d'autoroute sur leur territoire[32]. En somme, les MRC ne sont pas aptes à produire une planification entièrement intégrée et globale du territoire. Encore faudrait-il qu'elles aient les ressources nécessaires à leur mandat de plus en plus lourd.

7.1.4 L'Agence métropolitaine de transport

L'AMT possède l'intéressante caractéristique d'avoir un territoire d'intervention qui recouvre, à quelques détails près, le territoire de la RMR de Montréal. Par ailleurs, l'AMT jouit d'une marge de manœuvre unique dans la mesure où la loi qui l'a créée lui procure des pouvoirs clairs (L.R.Q., c. A-7.02.). À l'article 21, ont décrit son rôle ainsi : « L'Agence a pour mission de soutenir, développer, coordonner et promouvoir le transport collectif, (…) d'améliorer les services de trains de banlieue, d'en assurer le développement, de favoriser l'intégration des services entre les différents modes de transport et d'augmenter l'efficacité des corridors routiers ». L'AMT possède la compétence exclusive sur le transport en commun par train de banlieue et peut étendre son réseau en dehors de son territoire (a. 22 et 23). Elle peut également se voir confier certains types de mandats, elle peut déléguer ou contracter des personnes ou organismes pour l'exécution de certaines tâches (a. 21.1). Aussi, l'AMT a compétence sur tout prolongement de métro, sur son financement et sur son exploitation (a. 27). Elle doit également identifier les « corridors routiers de nature métropolitaine et déterminer ceux sur lesquels des voies de circulation réservées doivent être établies pour promouvoir le transport collectif » (a. 51).

L'AMT possède donc un mandat clair quant au transport en commun, particulièrement concernant les trais de banlieue. De plus, son certain détachement du monde politique en fait un organisme dynamique muni de moyens financiers relativement importants : taxe de 1,5¢ sur chaque litre d'essence, 30$ sur les frais d'immatriculation automobile et 1¢ pour chaque tranche de 100$ d'évaluation foncière et ce pour l'ensemble des citoyens de la région montréalaise (Buzzetti (1999) : p.B-2). Elle produit sa propre planification *via* un plan stratégique et sa présidente, Mme Florence Junca-Adenot, est visible et sait transmettre un message clair et percutant. Toutefois, le caractère sectoriel de l'organisme peut poser certaines difficultés en ce qui concerne l'intégration, la concertation et la « globalité » (*comprehensivness*) de la planification effectuée. De plus, on pourrait certes présumer que l'AMT entretient des liens étroits avec le MTQ, qui planifie également les transports à l'échelle métropolitaine, ce qui ne semble toutefois pas être le cas.

Tel que mentionné dans la loi sur l'AMT (L.R.Q., c. A-7.02, a. 77), celle-ci doit soumettre son plan stratégique au ministre des Affaires municipales et de la Métropole pour approbation. Or, au moment d'écrire ces lignes, le dernier plan stratégique de l'AMT n'a toujours pas été approuvé par la ministre, il n'est donc théoriquement pas en vigueur. Toutefois, son plan triennal d'immobilisation (PTI), produit à chaque année, est à chaque fois approuvé par la ministre (AMT, 2000). « Le plan [stratégique de l'AMT] n'a pas fait l'objet d'une approbation 'globale' et officielle. Cependant, ce plan est confirmé dans son contenu à chaque années par l'approbation ministérielle du programme triennal d'immobilisation de l'AMT qui concrétise les projets contenus dans le plan stratégique » (AMT, 2000). De plus, le plan stratégique a été soumis à une vaste consultation des différents intervenants ou décideurs dans la région de Montréal lors de son élaboration. Les commentaires soulevés lors de cette consultation ont été intégrés dans sa version finale, ce qui appuie sa légitimité (AMT, 2000). Aussi, comme le MTQ finance à 75% les projets de l'AMT, celui-ci jouit conséquemment d'un droit de regard sur ses projets.

La création de l'AMT a certes été un geste positif pour l'avenir des trains de banlieue. Le gouvernement a ainsi démontré l'importance accordée au train de banlieue en créant un organisme métropolitain presque entièrement dédié au transport en commun. Toutefois, il s'agit d'un organisme sectoriel dont le mandat ne lui permet pas un arrimage avec la planification territoriale.

[32] À titre d'exemple, la MRC Les Moulins (1996).

7.1.5 Le ministère des Transports du Québec

La loi sur le ministère des Transports, adoptée en 1972, prévoit pour le Ministre des fonctions qui l'engagent à élaborer et à proposer au gouvernement des politiques relatives aux transports et à la voirie pour le Québec, de mettre en œuvre ces politiques, d'en surveiller l'application et d'en coordonner l'exécution (L.R.Q., c. M-28, c. 54, a. 2.).

De plus, selon le plan stratégique du MTQ pour 1998-2001, celui-ci a comme mission d'assurer la circulation des personnes et des marchandises par le développement, l'aménagement ainsi que l'exploitation d'infrastructures et de systèmes de transport intégrés, fiables et sécuritaires, et qui contribuent au développement économique et social du Québec et de ses régions. Il réalise sa mission avec un souci constant de l'impact de ses interventions sur l'aménagement du territoire et sur l'environnement. Le plan stratégique tient compte de plus d'une trentaine de préoccupations, mais en retenant les plus pertinentes et en faisant abstraction des préoccupations à caractère environnementales, nous pouvons en souligner quelques-unes[33] :

- Soutenir le développement économique du Québec, de sa métropole et de ses régions en ayant le souci de l'environnement.
- Améliorer la position concurrentielle des entreprises ainsi que l'accès aux ressources et aux marchés.
- Réduire, d'ici 2001, la réglementation à caractère économique dans le domaine des transports.
- Améliorer les caractéristiques fonctionnelles du réseau routier stratégique (confort, sécurité et capacité) ainsi que l'accès aux régions ressources.
- Soutenir les entreprises et les organismes dans la promotion du savoir-faire du Québec en matière de transport sur les marchés extérieurs.
- Optimiser l'utilisation des réseaux.
- Améliorer et promouvoir l'intégration des systèmes de transport.
- Réduire, d'ici 2003, la congestion sur le réseau routier stratégique de l'agglomération de Montréal.
- Accroître l'offre de produits de transport touristiques, notamment la Route verte.
- Améliorer la qualité des infrastructures et des équipements.
- Soutenir la mise en place d'infrastructures et d'équipements de transport en commun efficaces et de qualité.

Le MTQ possède donc un mandat nettement plus large que l'AMT et donc, *via* son plan de transport et ses actions, il influe directement et massivement sur le transport dans la région de Montréal. Notons qu'en élaborant son plan de transport, selon ses objectifs, le MTQ est également soumis aux grandes orientations du gouvernement provincial.

Parallèlement, le gouvernement provincial, *via* le ministère des Transports, octroie des subventions aux organismes municipaux et intermunicipaux de transport (OMIT) et aux organismes publics de transport en commun (OPT), respectivement sous la forme de financement de leurs immobilisations et des coûts d'exploitation.

7.1.6 Les autorités organisatrices de transport en commun

Dans la région de Montréal, nous sommes en présence de trois types d'autorités organisatrices de transport en commun. Les plus importantes, en ce qui a trait à la taille, sont les organismes publics de transport en commun (OPT), ou sociétés de transport telles que la STCUM, la STL et la STRSM. Il existe aussi, dans la région de Montréal, 12 conseils intermunicipaux de transport (CIT), comme par exemple le CIT des Moulins, le CIT Deux-Montagnes, etc. Enfin, on retrouve quelques municipalités qui, en vertu des pouvoirs conférés par la « Loi sur les cités et villes » (L.R.Q., c. C-19) et par le « Code municipal » (L.R.Q., c. C-27.1), organisent leur propre service de transport en commun, comme Saint-Eustache et Sainte-Julie (Québec (Province), 1995a : 268).

7.1.7 Les groupes de pression

Le principal groupe de pression en matière de transport en commun est Transport 2000 Canada, qui possède une division au Québec. Cet organisme à but non lucratif « tente de promouvoir et de défendre les droits des consommateurs au niveau fédéral, provincial et municipal et s'occupe des plaintes des consommateurs vis-à-vis des sociétés de transport »[34].

---

[33] Source : MTQ, 1998.

[34] Source : Transport 2000 Canada, www.transport2000.ca.

Son implication couvre plusieurs enjeux tels que le développement de services ferroviaires pour passagers, les systèmes de transport en commun urbain et de banlieue, la promotion de liens intermodaux, l'amélioration de l'accessibilité et de l'efficience des transports publics[35].

7.2 Conclusion

C'est à la vue de notre schéma, qui nous illustre la multiplicité des acteurs qui interviennent – directement ou indirectement – sur les transports dans la région de Montréal, que l'on saisit l'importance du problème institutionnel des transports. En le comparant au mécanisme de planification du territoire et son principe de conformité, on réalise que ce dernier est nettement plus clair et les compétences sont mieux définies. On constate donc la complexité du cadre institutionnel présent. On peut ainsi facilement imaginer la difficulté de concilier et de concerter la gamme d'acteurs en présence et conséquemment de produire une véritable planification globale et intégrée. Par ailleurs, la zone obscure relative à la planification des trains de banlieue n'est rien pour améliorer la situation.

> De nos jours Montréal a perdu le sens d'une planification intégrée des transports en commun qui pourrait favoriser également la complémentarité avec le train de banlieue et pourquoi pas d'autres technologies alternatives. Ceci reflète bien les contradictions de forces en présence, au sein même du transporteur STCUM, ainsi que le Groupe de travail sur Montréal et sa région les ont mises en évidence [Pichette et al., 1993] (Léveillé et Pouliot, 1997 : 21).

Non seulement les rôles, les compétences et les documents de planification en matière de transport se chevauchent, on note l'absence d'une véritable vision métropolitaine de l'aménagement du territoire au sens large – qui inclut le transport – et auquel tous les intervenants et la population pourraient se référer. Mais pour que l'arrimage transport-territoire et la vision métropolitaine naissent, il doit y avoir un organisme prévu à cet effet, et dont le territoire correspondrait à la région de Montréal. Or, cet organisme a vu le jour sous le nom de « Commission de développement de la Métropole » mais elle n'a jamais été réellement activée. Une fois de plus, l'échec d'une réforme institutionnelle majeure à Montréal compromet la mise en œuvre du plan de gestion des déplacements récemment publié. Nous pouvons donc conclure que le cadre institutionnel montréalais n'est pas en mesure de produire une planification globale et intégrée des trains de banlieue à Montréal.

[35] Idem.

Conclusion générale

La démarche poursuivie jusqu'à maintenant nous a amené des éléments de réponse aux questions soulevées au début de ce mémoire. En fait, les deux questions de départ, qui ont servi de guide à notre recherche, possèdent un ordre logique qui nous a permis de suivre un cheminement et certaines conclusions peuvent maintenant être tirées. Rappelons ces questions :

Question 1

- Quel est l'impact d'une infrastructure de type train de banlieue sur l'occupation du sol ?

Question 2

Volet - A

- De quelle façon les trains de banlieue s'intègrent-ils dans la planification de transports et du territoire à Montréal ?

Volet - B

- Est-ce que le contexte institutionnel montréalais favorise une planification globale et intégrée des trains de banlieue?

L'examen de l'impact d'une infrastructure de transport sur son environnement s'est déroulée en deux temps. D'abord, nous avons examiné ce que nous apprenait la littérature à ce propos. Puis, nous nous sommes penchés sur un cas montréalais, celui de la modernisation de la ligne de train de banlieue Montréal/Deux-Montagnes. Celle-ci a entraîné une hausse considérable de l'achalandage et nous étions donc en mesure de présumer un certain impact.

Or, les résultats des ces deux démarches nous montrent que les infrastructures de transports ont un impact de moins en moins grand sur le territoire dans la mesure où chaque construction ou modernisation d'un service, prise individuellement, a un impact marginal sur l'efficacité du système de transport en entier. En ce qui concerne les trains de banlieue, l'intermodalité, la multiplication des origines, des destinations et des pôles d'activités, la multitude de facteurs de localisation des ménages et la diversité des conditions qui influencent l'impact d'une infrastructure font que cet impact sera – sans être absent – diffus. Toutefois, le gouvernement est tout à fait conscient qu'il a la possibilité d'utiliser des leviers dans le but de contrôler et d'influencer cet impact.

Voilà une lueur d'espoir pour ceux qui craignent qu'un nouveau service de train de banlieue ne vienne favoriser l'étalement urbain. Toutefois, il faut qu'il y ait une volonté ferme de le faire, ce qui ne va pas de soi. Et, il va s'en dire, l'implantation d'un nouveau système de transport, dans la mesure où il modifie quelque peu les habitudes et donc les déplacements, aura un effet sur l'occupation du sol. Dans ce sens, leur planification doit demeurer fortement liée à l'aménagement du territoire, ne serait-ce que pour des raisons de rentabilité, d'harmonisation et de cohérence.

C'est alors qu'apparaît la pertinence de l'autre question de recherche relative à la place accordée au train de banlieue dans la région de Montréal. Nous avons d'abord examiné le cadre d'élaboration des politiques de transport et son évolution récente. Le processus de planification s'est complexifié, résultat d'une multiplication des acteurs, des mécanismes et des autorités compétentes. Parallèlement, depuis 1979, le gouvernement provincial accorde une grande importance à la création d'un véritable réseau intégré de transport collectif et ce à l'échelle de la région. De plus, les planificateurs semblent en mesure de prendre en compte les interrelations entre les transports et les autres secteurs de la vie urbaine.

Quant à la place accordée au train de banlieue, celle-ci ne fait aucun doute, du moins dans les documents de planification examinés. Le gouvernement considère effectivement le train de banlieue comme faisant partie intégrante d'un système de transport efficace et complet. Les documents analysés nous démontrent toutefois que le gouvernement est conscient de l'incapacité du cadre institutionnel en présence à concrétiser les propositions mises de l'avant, d'où l'importance du deuxième volet de notre dernière question de recherche sur la possibilité de ce cadre à produire une planification globale et intégrée des trains de banlieue.

Les « réformettes » (gestes ponctuels, réformes partielles ou grandes réformes qui n'ont pas été menées à terme) mises de l'avant au fil des ans (COTREM, CMTC, ministère de la Métropole, AMT, CDM…) n'ont pas su concrétiser les visées – non pas utopiques – mais réalistes et sensées présentées dans les divers énoncés de politique. Il va s'en dire que, bien que la création de l'AMT soit un pas dans la bonne direction, la planification des transports dans la région de Montréal demeure trop sectorielle.

De plus, les multiples autorités concernées, aux champs de compétences souvent imprécis, laissent perplexe quant à la possibilité de voir une planification satisfaisante émaner du cadre actuel.

> L'arrimage entre transport et aménagement du territoire est loin d'être acquis dans la région de Montréal; sa réalisation demeure en fait improbable, dans le contexte actuel. Aucun mécanisme n'est prévu dans le projet de plan de transport pour en assurer la coordination. Le problème de l'arrimage est d'autant plus grand que la responsabilité des transports est elle-même partagée entre de multiples intervenants, tant du secteur public que du secteur privé (…) La principale contrainte à un meilleur arrimage entre transport et aménagement du territoire réside toutefois dans l'absence d'une vision globale de l'aménagement du territoire de la région métropolitaine de Montréal, parce que la gestion du territoire ne dépasse jamais l'échelle de la MRC (Lewis, 1997 : 292).

Quelle est la cause profonde de ce marasme, de cette inertie? La réponse n'est pas simple et le but de ce mémoire n'est certes pas de jeter un blâme sur qui que ce soit. Toutefois, nous ne pourrions passer sous silence le manque de volonté politique de créer, à Montréal, un véritable « sentiment d'agglomération », qui pousserait les décideurs et planificateurs à penser à l'avenir de la région métropolitaine avant celui de leur patelin. Ce sentiment d'agglomération, qu'il passe par la création – ou plutôt par l'activation – de la Commission de développement de la métropole (CDM) ou par un autre moyen, ne doit pas tarder; le *statu quo* ne peut être une solution. La région de Montréal a besoin d'un leader (sous la forme d'une personne ou d'un organisme fort) qui saura lui inculquer une véritable vision d'ensemble, tant au sujet de la planification des transports, de l'aménagement du territoire que de la promotion économique ou d'autres domaines. En ayant une vision claire du développement de la région, le train de banlieue pourrait alors anticiper la croissance au lieu d'y réagir.

À ce moment, nous pouvons également suggérer de meilleurs liens entre les ministères concernés par l'aménagement du territoire au sens large : les ministères des Transports, des Affaires municipales, de l'Environnement, du Tourisme, des Richesses naturelles, de l'Agriculture, de la Sécurité publique, de l'Industrie et du Commerce ainsi que de ministères « équipeurs » : Santé et Éducation. Une véritable planification intégrée et globale se doit d'impliquer tous les ministères concernés, en plus des différents organismes sectoriels publics et parapublics, de l'entreprise privée, sans oublier les principaux intéressés, les citoyens.

Le rôle de leader en matière d'aménagement du territoire et des transports pourrait venir d'une instance telle que la CDM. Toutefois, au lieu d'imposer une solution par le haut, celle-ci pourrait également émaner de la base. En fait, une sensibilisation et une implication accrue de la population, des organismes locaux et sectoriels aux enjeux qui entourent la situation traitée dans ce mémoire pourra à tout le moins préparer le terrain à une réforme.

Le Livre blanc récemment déposée par la ministre des Affaires municipales et de la Métropole propose une réforme institutionnelle, notamment à Montréal. On identifie les problèmes de sur-fractionnement des compétences et des problèmes d'étalement urbain, de même que les problèmes institutionnels vécus depuis quelques décennies (Québec (Province), 2000d : 38-42). On y suggère la création d'une « communauté métropolitaine », mais dont les compétences ne semblent pas tout à fait arrêtées.

Toutefois, le problème de l'arrimage entre la planification des transports et celle du territoire semble oublié puisque la nouvelle structure n'y propose aucun remède. En fait, l'éventuelle communauté métropolitaine sera responsable « de planifier le transport en commun, de le coordonner et d'en financer les aspects ayant une portée métropolitaine, en tenant compte des orientations gouvernementales en matière de transport. (…) Dans le cas de Montréal (…) l'Agence [métropolitaine de transport] sera l'outil par lequel la Communauté métropolitaine de Montréal coordonnera le transport en commun (…) » (Québec (Province), 2000d : 81).

L'appréciation de l'impact d'une infrastructure sur le territoire, l'analyse de l'évolution des pratiques de planification dans le domaine des transports et l'examen du contexte institutionnel montréalais nous aura permis de prendre acte de certaines lacunes. Dans un autre temps, il pourrait être intéressant d'élargir le cadre de la recherche en examinant d'autres avenues. Notamment, on pourrait évaluer des mesures de gestions de la demande, des ajustements de l'offre de transport en commun en site propre aux nouvelles réalités de la structure urbaine (comme la faible densité des nouveaux quartiers et la multiplication des pôles d'activités à desservir), un nouveau cadre financier et fiscal, des regroupements de services, etc.

Sources documentaires

Les ouvrages

ALEXANDER, Ernest R. (1986), *Approaches to planning, Introducing Current Planning Theories, Concepts, and Issues*, Department of Urban Planning, University of Wisconsin-Milwaukee, Gordon and Breach Science Publishers.

ALLEN, John G. (1986), *Public-private Joint Development at Rapid Transit Stations*, dans Transportation Quarterly, 40, 3 : 317-331.

BARCELO, Michel (1998), *Planifications territoriales, méthodes de planification en aménagement et urbanisme*, Notes de cours, URB-6282, Université de Montréal.

BEAUDET, Gérard (1997), *Domaines « vides » et structuration morphologique de l'agglomération montréalaise*, dans Cahiers de géographie du Québec, vol. 14, no. 112, avril 1997 : 7-29.

BOARNET, Marlon G. (1996), *The Direct and Indirect Economic Effects of Transportation Infrastructure*, University of California Transportation Center working paper number 340, Berkeley, California : UCTC.

BUSSIÈRE, Yves (1989), *L'automobile et l'expansion urbaine des banlieues : le cas de Montréal, 1901-2001*, dans Revue d'histoire urbaine, vol. XVIII, no. 2, octobre 1989, p.159-165.

BUSSIÈRE, Yves (1992), *Conséquences des politiques de transport sur l'étalement urbain*, Communication présentée dans le cadre du colloque « L'étalement urbain, phénomène en évolution » à l'occasion de l'Assemblée générale annuelle de la Corporation professionnelle des urbanistes du Québec, Montréal, le 22 mai 1992, 6p.

BUSSIÈRE, Yves et Alain BONNAFOUS (1992), *Transport et étalement urbain : les enjeux*, Actes du colloque tenu à Montréal, Éditions du Programme Pluriannuel en Sciences Humaines Rhône-Alpes, 345p.

BUSSIÈRE, Yves avec la collab. de C. E. BOUCLEY (1992), *Étalement urbain et demande de transport dans la région métropolitaine de Montréal. Éléments de prospective*, Montréal, INRS-Urbanisation, Rapport réalisé pour la ville de Montréal, 146p.

BUZZETTI, Hélène (1999), *La voie réservée à l'Agence métropolitaine de transport*, dans Le Devoir, 1er septembre 1999, p.B-2.

CENTRE D'ÉTUDES SUR LES RÉSEAUX, LES TRANSPORTS, L'URBANISME ET LES CONTRUCTIONS PUBLIQUES et CENTRE D'ÉTUDES TECHNIQUES DE L'ÉQUIPEMENT MÉDITERRANÉ (1997), *Effets induits des grandes infrastructures. Synthèse de l'analyse bibliographique*, rapport d'étude.

CERVERO, Robert (1984), *Light Rail Transit and Urban Development*, dans Journal of the American Planning Association, 50, 2 : 133-147.

CERVERO, Robert, Carlos CASTELLANOS, Wicaksono SAROSA et Kenneth RICH (1995), *BART@20 : Land Use and Development Impacts*, University of California Transportation Center working paper number 308, Berkeley, California : UCTC.

CERVERO, Robert et John LANDIS (1993), *Assessing the Impacts of Urban Rail Transit on Local Real Estate Markets Using Quasi-Experimental Comparisons*, dans Transportation Research-A, 27A, 1 : 13-22.

CERVERO, Robert (1994), *Rail Transit and Joint Development : Land-market Impacts in Washington D.C. and Atlanta*, dans Journal of the American Planning Association, 60, 1 : 83-94.

CERVERO, Robert et John LANDIS (1995), *The Transportation-Land Use Connection Still Matters*, dans Access, no.7, Fall 1995.

CHARBONNEAU, François, Pierre HAMEL et Michel BARCELO (1991), *L'étalement urbain dans la région montréalaise : politiques et tendances*, Notes de recherche, Institut d'urbanisme, Université de Montréal, 35p.

CLOUTIER, Laurier (1999), *Les chantiers de construction résidentielle se multiplient*, dans La Presse, 19 mars 1999 : C1.

CONSEIL FERROVIAIRE DES TRAINS DE BANLIEUE DU GRAND MONTRÉAL (1995), *Pour un service intégré de transport en commun axé sur le client, Rapport-synthèse, Projet de train régional*.

CORMIER, Olivier, CENTRE D'ÉTUDES TECHNIQUES DE L'ÉQUIPEMENT NORD-PICARDIE et CENTRE D'ÉTUDES SUR LES RÉSEAUX, LES TRANSPORTS, L'URBANISME ET LES CONTRUCTIONS PUBLIQUES (1996), *Évaluation des transports en commun en site propre. Synthèse d'études réalisées en France dans le domaine de l'urbanisme*, rapport d'étude.

DESGAGNÉS, Pierre (1996), *Planification des transports, prévisions et étalement urbain*, dans Routes et transports, vol.26, no.4, p.27-34.

FRIEDMANN, John (1996), *Two Centuries of Planning Theory : An Overview*, dans MANDLEBAUM, S. J., L. MAZZA et R. W. BURCHELL (dir.), *Explorations in Planning Theory*, New Brunswick, NJ, Center for Urban Policy Research, Rutgers, The State University of New Jersey, pp. 65-83.

GARIÉPY, Michel et Michel MARIÉ (sous la direction de) (1997) *Ces réseaux qui nous gouvernent?*, L'Harmattan Inc., Montréal.

GERBIER, Alain (1998), *Bois-Franc. Bombardier maintient son plan de vol*, dans La Presse, 14 nov. 1998 : K1-K4.

GIULIANO, Genevieve (1995), *The Weakening Transportation-Land Use Connection*, dans Acces, no.6, Spring 1995.

GOMEZ-IBANEZ, Jose A. (1985), *A Dark Side to Light Rail? The Experience of three new Rail Transit Systems*, dans Journal of the American Planning Association, 51, 3, p.416-420.

GORDON, Peter et Harry W. RICHARDSON (2000), *Critiquing Sprawl's Critics*, dans Policy Analysis, no. 365, January 24 2000.

HANNA, David B. (1993), *Transport des personnes et développement du territoire de l'agglomération montréalaise : un essai d'interprétation historique*, Montréal, UQAM, Département d'études urbaines et touristiques, 81p.

HUANG, William S. (1995), *BART@20 : Transit and Regional Economic Growth : A Review of the Literature*, University of California Transportation Center working paper number 310, Berkeley, California : UCTC.

HUANG, Herman (1996), *The Land-Use Impacts of Urban Rail Transit System*, dans Journal of Planning Literature, vol.11, no.1 (August 1996), p.17-30.

HULBERT, François (1994), *L'étalement de l'agglomération de Québec : bilan démographique, rapports de forces et blocage géopolitique*, dans Cahiers de géographie du Québec, vol.38, no.105, décembre 1994 : 284-300.

JONES, Chalres O. (1984), *An introduction to the Study of Public Policy*, Third Edition, Brooks/Cole Publishing International City Management Association, Washington, D. C.

KNIGHT, Robert et Lisa TRYGG (1977), *Evidence of Land Use Impacts of Rapid Transit Systems*, dans Transportation, 6 : 231-247.

KNIGHT, Robert L. (1980), *The impact of Rail Transit on Land Use : Evidence and a change of perspective*, dans Transportation, 9 : 3-16.

LAFONTAINE, Pierre (1978) *La planification des transports: une philosophie à repenser*, dans Routes et transports, octobre 1978, no.21, p.89-95.

LANDIS, John D. (1994), *A new Tool for Land Use and Transportation Planning*, dans Access, no.5, Fall 1994.

LEMIEUX, Vincent (1995) *L'étude des politiques publiques. Les acteurs et leur pouvoir*, Les Presses de l'Université Laval, Sainte-Foy.

LÉVEILLÉ, J. A. et M. POULIOT (1997), *Infrastructures lourdes de transport public et développement urbain. Expériences contrastées en Amérique du nord*, dans Recherche transports sécurité, no.55 : 15-27.

LEWIS, Paul (1997), *La planification des transports dans la région de Montréal : la recherche de la cohérence*, dans GARIÉPY, Michel et Michel MARIÉ (sous la direction de) (1997), *Ces réseaux qui nous gouvernent?*, Éditions L'Harmattan Inc., p.285-304

LICHFIELD, Nathaniel (1981), *Transportation and Land-Use Planning*, pp.1-13, dans Traffic, Transportation and Urban Planning, International Forum Series, Volume 1, Hutchinson Ross, Stroudsburg PA, USA, 245p.

LUSSIER, Gilles et Paul SAINT-JACQUES (1981), *Les transports urbains à Montréal*, dans Métropolis, vol. VI, no. 48/49, p.106-112.

MACE, Gordon (1998), *Guide d'élaboration d'un projet de recherche*, Les Presses de l'Université Laval, Québec.

MERCIER, Guy, Gilles SÉNÉCAL et Pierre ANDRÉ (1994), *L'étalement urbain : les marges de Babel*, dans Cahiers de géographie du Québec, vol.38, no.105, p.253-260.

MULLER, Pierre (1994) *Les politiques publiques*, Que sais-je?, PUF.

NAGEL, Stuart S. (1988) *Policy Studies. Integration and Evaluation*, Contribution in Political Science, Number 216, Greenwwod Press, New York.

NIOCHE, Jean-Pierre (1982) *De l'évaluation à l'analyse des politiques publiques*, dans Revue française de science politique, vol.32, no.1, février 1982, p.32-61.

OFFNER, Jean-Marc (1993), *Les effets structurants des transports : mythe politique, mystification scientifique*, dans L'espace géographique, no.3 : 233-242.

RICE, R. G. (1996), *Les nouvelles dimensions et perspectives d'avenir de la planification des transports*, dans Routes et transports, vol.26, no.1, p.17-21.

ROSE, E. A. et P. TRUELOVE (1981), *Social Impact and Transport Technology : Some Policy Considerations*, pp.47-58, dans Traffic, Transportation and Urban Planning, International Forum Series, Volume 1, Hutchinson Ross, Stroudsburg PA, USA, 245p.

SIMARD, Michel (1996a), *L'étalement urbain : un choix de société*, dans Routes et transports, vol.26, no.4, p.7-15.

SIMARD, Odile (1996b), *La planification des transports : une pratique réductrice et limitée*, dans Routes et transports, vol.26, no.1, p.22-27.

VESSALI, Kaveh V. (1996), *Land Use Impacts of Rapid Transit, A Review of the Empirical Literature*, dans Berkeley Planning Journal, 11 (1996), p.71-105.

WEBBER, Melvin M. (1976), *The BART Experience – What have we Learned?* dans The Public Interest, Fall 1976 : 79-108.

WHITE, Michelle J. (1988), *Location Choice and Commuting Behavior in Cities with Decentralized Employment*, dans Journal of Urban Economics, 24 : 129-152.

YIN, Robert K. (1989), *Case Study Research, Design and Methods*, Applied Social Research Methods Series Volume 5, Sage Publications, Newbury Park.

Les documents officiels

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT (1997), *Plan stratégique de développement du transport métropolitain*, 7 novembre 1997.

COMITÉ DES TRANSPORS DE LA RÉGION DE MONTRÉAL (1977), *Rapport d'étape : annexe 1*.

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ LES MOULINS (1996), *Projet de schéma d'aménagement révisé*.

QUÉBEC (Province), *Code municipal*, L.R.Q., c. C-27.1.

QUÉBEC (Province), *Loi sur l'Agence métropolitaine de transport*, L.R.Q. c. A-7.02.

QUÉBEC (Province), *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, L.R.Q. c. A-19.1.

QUÉBEC (Province), *Loi sur le ministère des Transports*, L.R.Q., c. M-28.

QUÉBEC (Province), *Loi sur les cités et villes*, L.R.Q., c. C-19.

QUÉBEC (Province), *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*, L.R.Q. c. P-41.1.

QUÉBEC (Province) (1963), *Rapport de l'exercice clos le 31 mars*, ministère de la Voirie.

QUÉBEC (Province) (1977), *Le transport des personnes, Rapport du comité des transports de la région de Montréal*, septembre 1977, Comité des transports de la région de Montréal (CTRM), 1977.

QUÉBEC (Province) (1978a), *Les trains de banlieue : L'état de la situation*, Conseil des transports de la région de Montréal (COTREM), 1978.

QUÉBEC (Province) (1978b), *Effets des moyens de transport sur l'urbanisation*, Conseil des transports de la région de Montréal (COTREM), 1978.

QUÉBEC (Province) (1979), *Plan de transport intégré de la région de Montréal*, Denis de Belleval, ministère des Transports, décembre 1979.

QUÉBEC (Province) (1982a), *Document de travail soumis au Comité ministériel sur les orientations du transport en commun dans la région de Montréal*, ministère des Transports, 1982.

QUÉBEC (Province) (1982b), *Le transport en commun, un choix régional*, ministère des Transports, 1982.

QUÉBEC (Province) (1988), *Le transport dans la région de Montréal, Plan d'action : 1988-1998, Synthèse*, ministère des Transports, 1988.

QUÉBEC (Province) (1994a), *Orientations du Gouvernement en matière d'aménagement du territoire*, ministère des Affaires municipales, 1994.

QUÉBEC (Province) (1994b), *Planification des transports et révision des schémas d'aménagement, Guide à l'intention des MRC*, ministère des Transports, 1994.

QUÉBEC (Province) (1995a), *Vers un plan de transport pour la région de Montréal. Phase 1: choisir, diagnostic et orientations, document de référence*, ministère des Transports, 1995.

QUÉBEC (Province) (1995b), *Vers un plan de transport pour la région de Montréal, Cadre institutionnel et financier du transport des personnes, proposition ministérielle*, ministère des Transports, 1995.

QUÉBEC (Province) (1995c), *Orientations du Gouvernement en matière d'aménagement du territoire*, document complémentaire, ministère des Affaires municipales, 1995.

QUÉBEC (Province) (2000a), *Plan de gestion des déplacements, région métropolitaine de Montréal, pour une décongestion durable*, ministère des Transports, avril 2000.

QUÉBEC (Province) (2000b), *Plan de gestion des déplacements, région métropolitaine de Montréal, stratégie d'intervention durable*, ministère des Transports, avril 2000.

QUÉBEC (Province) (2000c), *Plan de gestion des déplacements, région métropolitaine de Montréal, fiches techniques et cartographiques*, ministère des Transports, avril 2000.

QUÉBEC (Province) (2000d), *Livre blanc : La réorganisation municipale, changer les façons de faire, pour mieux servir les citoyens*, ministère des Affaires municipales et de la Métropole, avril 2000.

VILLE DE DOLLARD-DES-ORMEAUX, *Plan d'urbanisme*, Eva Caragianis, urbaniste-conseil, 1989.

VILLE DE MONT-ROYAL, *Plan d'urbanisme*, 1991.

VILLE DE PIERREFONDS, *Plan d'urbanisme*, SOMER, 1989.

VILLE DE QUÉBEC (1992), *L'étalement urbain*, Ville de Québec, Service de la planification.

VILLE DE SAINT-LAURENT, *Plan d'urbanisme, Annexe 1 au règlement du plan d'urbanisme*.

Les sources tirées d'Internet

Agence métropolitaine de transport :
http://www.amt.qc.ca

Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, France :
http://www.transports.equipement.gouv.fr

Ministère des Transport du Canada :
http://www.tc.gc.ca

Ministère des Transports du Québec :
http://www.mtq.gouv.qc.ca

Transport 2000 Canada :
http://www.transport2000.ca

University of California Transportation Center :
http://socrates.berkeley.edu/~uctc/

Ville de Montréal :
http://www.ville.montreal.qc.ca

Plan mobilité durable, Ville de Québec – Commentaires
Étienne Quirion

Bonjour,

J'irai droit au but, je n'ai pas le temps de rédiger un mémoire en bonne et due forme. Voici donc mes commentaires en vrac:

Sur le plan de mobilité durable:

1) N'ayant pas les données brutes ni le temps pour analyser et commenter les sections 1 à 4, mes commentaires s'appuieront donc sur la présomption que le portait brossé est juste.
2) Les orientations me conviennent bien qu'elles n'aient rien de révolutionnaires.
3) Je considère que le génie du plan réside dans les stratégies et les moyens. Ces éléments me paraissent audacieux, intelligents, novateurs et cohérents. De manière globale, j'adhère complètement au plan proposé.

Sur le projet de tramway:

4) J'ai toujours été contre l'idée d'un tramway à Québec, jusqu'à ce que je prenne connaissance du tracé proposé dans le plan. J'étais contre le remplacement à grands frais du métrobus dans un corridor où le (re)développement est limité, voire inexistant. L'augmentation de l'offre de transport en commun dans ce parcours peut se faire autrement et pour beaucoup moins cher. Or, le tracé du tramway proposé dans le plan me paraît intelligent, novateur et fort bien choisi. Il desservira des pôles actuellement mal desservis (Expocité) et où de grands projets sont prévus (nouvel amphithéâtre, TGV, quartiers en cours de planification à la Pointe-aux-lièvres, d'Estimauville, etc.). De plus, l'idée (que l'on ne retrouve pas dans le document mais qui a verbalement été évoqué par M. Labeaume) de transformer les abords du boulevard Charest (zone industrielle) en quartier mixte me plaît.
5) Je crois que le tramway n'est pas un outil/moteur de développement; il peut l'influencer mais ne le crée pas. Toutefois, des conditions doivent être présentes afin qu'il ait l'effet souhaité. En toute modestie, je vous invite à jeter un coup d'œil à mon mémoire de maîtrise qui, je crois, comporte certains aspects qui peuvent se transposer dans le contexte du projet d'implantation du tramway (ci-joint). Au sujet des conditions nécessaires pour qu'une infrastructure de transport ait une influence sur le développement urbain, je vous invite à lire la section 3.2. J'attire également votre attention sur les parties suivantes: 2.3.2, 2.3.3, 3 et la conclusion générale.
6) Commentaire sur le tramway en tant que tel: il devra être une vitrine technologique exemplaire dans le contexte hivernal de Québec. Peu de grandes villes dans le monde ont un hiver aussi rude que Québec, mais ça fait plus de 400 ans qu'on y habite, on le sait. Il y aura peu de tolérance à l'égard de problèmes de service dus aux conditions climatiques. Les données météo (moyennes et extrêmes) et topographiques sont là, le concepteur et le constructeur du tramway devra absolument s'y adapter parfaitement et sans anicroches.

Autres commentaires:

7) Je considère que les projets de transformation d'autoroutes en boulevards urbains évoqués sont très souhaitables, notamment afin de créer une trame urbaine continue, structurée et améliorer la qualité de vie dans les quartiers. Je suggère même d'évaluer la pertinence de transformer

l'autoroute Laurentienne en boulevard jusqu'à l'autoroute de la Capitale, tout en exigeant qu'Hydro-Québec déplace ses installations électriques à l'ouest, ce qui créerait un espace de développement urbain potentiel considérable.

8) L'étalement urbain n'est pas un mal en soi. C'est l'urbanisation inutile qui est néfaste (voir page 15 et suivantes de mon mémoire). J'adhère à l'idée de mixité urbaine et de (re)développement plus dense.
9) La réduction de l'étalement urbain (ou de l'urbanisation inutile) passe par certaines conditions bien exposées à la page 45 de votre document: aménagement du territoire en conséquence, ce qui présuppose une planification du territoire à l'échelle de l'agglomération (et non de la Ville) et l'arrimage entre la planification des transports et de l'aménagement du territoire. Un des points cruciaux qui y est mentionné concernent les équipements gouvernementaux... (« *le gouvernement doit prendre des décisions qui ont pour effet de contrer l'étalement. Ces décisions concernent notamment les équipements gouvernementaux, les infrastructures* »). Il m'apparaît effectivement impérieux que les écoles, garderies, lignes de transports et poste de transformation d'électricité, entre autres, soient implantés au regard de la planification du territoire et des transports. Voici un malheureux exemple – anodin mais révélateur – de ce qui ne faut pas faire : Récemment, la Commission scolaire de la Capitale a amputé un terrain de soccer (sport = santé!), à Limoilou, pour créer un stationnement au Centre de formation professionnelle de Limoilou. Cet établissement est pourtant bien desservi en transport en commun et des mesures alternatives auraient pu être envisagées (organisation du covoiturage, etc.).
10) J'adhère complètement à l'idée de faire de Saint-Roch le nœud du système de transport (p.54 de votre document).
11) J'adhère complètement à l'idée de mettre en place des mesures concrètes et efficaces pour donner la priorité au transport en commun par rapport aux autos (p.60 de votre document).
12) Aux pages 88-90, vous soulignez à juste titre l'importance de revoir les normes de construction de rues pour améliorer la sécurité. Ce point m'apparaît très important. Les principes du *traffic calming* sont nettement plus efficaces pour réduire les vitesses pratiquées que le simple abaissement de la vitesse permise. L'utilisation de l'effet visuel pour inciter à réduire la vitesse des automobilistes sera important, et pourra même contribuer à embellir les quartiers. On pourrait créer des « entrées de quartier » embellies, mieux aménagées (selon les principes du *traffic calming*) et ainsi rejoindre deux objectifs: 1) ralentir la circulation pour améliorer la sécurité et 2) améliorer l'aspect visuel des voies qui entrent dans les quartiers en créant des changements visuels marqués par rapport aux artères.
13) À la page 91, je trouve très intéressante votre idée de publiciser les coûts cachés de s'établir loin des centres d'activités. D'ailleurs cet élément pourrait servir à vendre le plan à la population.
14) Enfin, il m'apparaît impérieux de s'assurer que des trottoirs sont maintenus et entretenus à l'année dans tous les quartiers et dans toutes les rues.

Merci de l'attention porté à ces commentaires.

Étienne Quirion
654, 22e Rue, Québec

Hôtel de ville de Québec
30 SEP 2010
Communications

15h50

Mémoire (Mobilité Durable)
Service Communications Ville de Québec

Moi Hélène Roy résidente de la Ville de Québec depuis ma naissance, j'aime ma Ville c'est pour cela que je m'implique à vous faire des recommandations précises. Comme je l'ai dit lors de la rencontre sur le plan de la mobilité durable, il faut commencer par le Base.

Et la base, sont les services présentement desservis par [illegible] de 9 à 5 autobus de #450,000, pour de 2 à 3 chauffeur(se) par véhicule ce qui revient à #145,00$ l'heure. Tandis que le taxi collectif revient à #36.00 l'heure.

La Ville avec le RTC pourrait sauver
jusqu'à 20,000,000 (20 millions) de son Budget
de 177 millions en prenant l'alterna-
tive logique, comme le font, Longueil
Laval, et Sherbrooke, contre ces propos
du Premier Ministre M. Jean Charest
parut dans le Soleil du 22 janvier
2010 « Pourquoi pas des systèmes de Tapis
Roulants dans les villes de Québec
mais le plus vite en fonction pour sauver
le plus d'argent possible et de plus
pouvoir sauver aussi à la Ville de Québec
sur le budget des infractions de nuit
qui s'élève à 250 millions cette année
le fait de faire rouler 20 Taxis collectifs

sur 20 parcours ne nécessitant pas de gros autobus pourrait faire sauver environ 30 millions sur les infrastructures.

De plus les autobus qui coûtent très chère à l'achat #450,000 pourraient servir mieux les parcours à fortes densités, qui deviennent de plus en plus problématiques, il faut mettre chaque élément à la bonne place pour donner un service intense sur ces parcours qui ne cessent d'être achalandés.

Cette collaboration permettra de maintenir les parcours déficitaires qui seraient effectués par des taxis-bus et en contrat

toutes ces efforts pourront être redirigés vers les parcours à forte densité.

Car la suite l'évolution de la mobilité durable pourra être faite par un système conçu à sa mesure de la réalité.

Merci

Bien à vous

Gilles St-Pierre

418-570-2956

Québec, le 29 septembre 2010

M. Régis Labeaume

Maire de Québec

consultations@ville.quebec.qc.ca

J'ai pris connaissance du plan de mobilité durable, principalement le document de présentation. Les enjeux à long terme sont très clairs. Tout le monde constate que le réseau routier est en voie d'étouffement. Nous connaissons tous les problèmes actuels. D'ailleurs le titre du document « Se déplacer autrement » expose la problématique de l'augmentation du parc automobile à Québec et invite les citoyens à changer la façon de se déplacer.

Personnellement, je travaille pour une firme privée de consultation qui offre ses services en gestion et en technologies de l'information. Nous sommes actuellement plus de 800 employés au bureau de Québec dont plus de 700 doivent se déplacer chez nos clients et de ce nombre, j'ai eu la surprise d'apprendre que plus de la moitié le font en autobus. Moi-même, je me suis converti l'an passé à abandonner ma voiture pour aller travailler au centre de la ville. Assis dans l'autobus, je vois les choses autrement maintenant.

Mes observations sont :

- il y a beaucoup trop d'automobiles en ligne sur les principaux axes de transport en heures de pointes;
- les autobus express attendent souvent que les autobus réguliers, notamment les 800, aient terminé leur arrêt pour repartir. Je constate que les autobus express sont obligés d'arrêter quant même à des arrêts non prévus et qu'il leur est souvent impossible de doubler à gauche parce que la voie de gauche est pleine de véhicules autres que des autobus.

Dans votre plan, il est mentionné que vous voulez allonger la période des voies réservées. C'est une bonne idée. Mais comment alléger la congestion et augmenter la fluidité ? Les idées sont intéressantes dans le plan, mais avez-vous pensé aux mesures de dépannage et d'urgence ? C'est bien beau un terre plein au centre et des axes réservés, mais cela va-t-il réduire les entonnoirs ? Qu'arrivera-t-il si un accident survient ou si un autobus tombe en panne ? Il faut absolument des mesures de contournement. De plus, je constate ces jours-ci que le plan proposé est loin de faire l'unanimité chez les citoyens. C'est ce qu'on appelle la réaction au changement.

En attendant que les experts répondent aux questions et trouvent des solutions permanentes, **voici quelques propositions intérimaires:**

- **Interdire les tournants à gauche à toutes les intersections des artères où il y a des voies réservées et ce en tout temps. Les seules exceptions sont pour les autobus.** Cette mesure est en vigueur dans beaucoup de villes nord-américaines et européennes.

- **Restreindre les automobiles et les camions aux heures de pointe sur les axes congestionnés dont principalement le boulevard René Lévesque et la 1ère avenue. Permettre que les véhicules des résidents des secteurs concernés, les taxis, les véhicules d'urgence, les véhicules de personnes handicapées, les véhicules officiellement partagées (Communauto).**

- **Ajouter de nouvelles voies réservées près des endroits souvent congestionnés.** (Par exemple, l'axe du chemin Ste-Foy entre le boul. Robert Bourassa et la rue Nérée Tremblay près du CEGEP Ste-Foy.)

- **Encourager le transport en commun par des mesures incitatives**, publicité, confort. Il faut changer la mentalité que l'autobus est le transport de ceux qui n'ont pas les moyens de se payer une automobile. Il faut prouver l'économie de temps pour le conducteur automobile.

Donc, à première vue, Québec n'a plus le choix d'attendre. On aura beau ajouter des incitatifs et des parcours en banlieue. Cela ne servira à rien si des mesures ne sont pas prises immédiatement pour soulager le centre ville et les artères principales, augmenter la fluidité des autobus.

J'ai vu que d'autres villes l'ont fait, alors pourquoi pas Québec ? Quelle surprise de m'avoir vu entouré d'autobus et d'un tram dans une ville étrangère ? J'ai vite compris que je n'étais pas dans la bonne voie. C'est certain que des automobilistes inconditionnels ne seront pas contents. Cependant, je souhaite qu'ils seront de plus en plus minoritaires ou encore, qu'ils adapteront leur horaire pour se déplacer en dehors des heures de pointe. C'est d'ailleurs ce que je fais moi-même si je dois absolument prendre mon auto.

Marc Rochefort

414-3711 ch. Ste-Foy

Québec, Qc, Q1X 5A!

marc_rochefort@dmr.ca

COMMENTAIRES ET RECOMMANDATIONS CONCERNANT LE PLAN DE MOBILITÉ

Myriam Van Neste, technicienne en muséologie et
Guillaume Théroux Rancourt, doctorant en biologie végétale

Coordonnées :

604 rue Dollard,
Québec (Qc) G1N 1P7
418.524.6012

COMMENTAIRES

• Bravo pour la vision « métropolitaine » : un plan de mobilité de l'aire métropolitaine qui comprenant la rive-sud de Québec est primordial.

• Le plan ne fait pas état du niveau d'engagement des élus pour ce plan de mobilité durable : on cite toujours l'engagement et les réflexions du « groupe de travail » et non les élus de la ville de Québec et de Lévis. Pourquoi ?

• Il serait pertinent de fournir un bilan de ce qui a été fait depuis le Plan *directeur des pistes cyclables* adopté en 2007.

• Nous avons trouvé très surprenant qu'il n'y ait rien ou presque concernant l'apaisement de la circulation. C'est un des éléments importants du plan de transport de la ville de Montréal où, dans les *quartiers verts*, la circulation automobile a été apaisée par des aménagements et par la réduction des limites de vitesse de 50 à 40 km/h. Selon des études de Vélo-Québec et Paul Lewis de l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal, cette mesure encouragerait les parents à amener leurs enfants à l'école en vélo ou à pied. Le transport actif (vélo et marche) et l'apaisement de la circulation automobile vont souvent de pair.

RECOMMANDATIONS

• Il serait nécessaire d'instaurer à la ville de Québec ou pour toute la communauté métropolitaine de Québec des ressources permanentes (employés et budget) prévues spécifiquement pour la gestion et le développement du réseau cyclable. Ceci permettrait d'avoir une vision et une planification d'ensemble, de pouvoir offrir un suivi aux cyclistes et groupes de cyclistes, de saisir toutes les opportunités possibles (à chaque réfection routière) et de bâtir une expertise.

À tire indicatif, la ville d'Amsterdam (qui compte moins de 1 million d'habitants, donc comparable à Québec sur ce plan), emploie 60 professionnels qui travaillent à temps plein sur le réseau cyclable

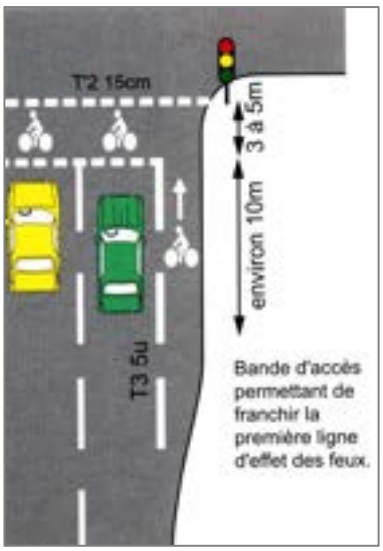
avec un budget de 30M$ par année pour leur plan vélo 2006-2010. (source : conférence Vélo-Québec 2009 à Forum urba : *Mobilité urbaine efficace et durable* par Suzanne Lareau).

• Il faut montrer dès maintenant cette intention de « mobilité durable » : des gestes peuvent être posés très rapidement pour le vélo et ce, avant la réalisation du grand projet de réaménagement (qui pourrait prendre du temps). Par exemple, l'installation de bandes cyclables sur le boulevard René-Lévesque ne demande pas beaucoup de temps et d'argent. De plus, le fait d'instaurer dès maintenant des bandes cyclables dans les grandes artères offre rapidement des espaces de circulation plus sécuritaires aux cyclistes. Les citoyens à vélo ne devraient pas avoir à attendre 20 ans pour se sentir en sécurité dans les rues de Québec!

• Certaines actions sont plus prioritaires que d'autres pour une ville qui veut devenir cyclable. Par exemple, à Bruxelles, aux intersections des grosses artères, la ville a instaurés des zones avancées pour cyclistes appelées *bike box* ou *sas*. Cela fait une grosse différence en terme de sécurité pour les cyclistes et aussi de visibilité (on reconnaît la place des cyclistes dans la rue).

Zones avancées pour cyclistes ou *bike box*





• Il serait primordial d'ajouter, dans la réglementation d'urbanisme, un minimum de stationnements de vélo à proximité de tout bâtiment à vocation commerciale ou institutionnelle. Cette mesure a déjà été mise en place à la ville de Montréal.

29 septembre 2010

consultations@ville.quebec.qc.ca
Service des communications,
2, rue des Jardins bureau SS-124, CP 700
Québec (Québec) G1R 4S9

Mémoire concernant le plan de mobilité durable

À qui de droit,

Je vous présente le fruit de mes réflexions sur les déplacements des citoyens de Québec. Je suis également impliqué dans mon arrondissement au sein de mon conseil de quartier où je participe également à un comité de sécurité routière. Ce comité a pour objectif de sensibiliser la population aux différents problèmes vécus dans les quartiers concernant la vitesse, le non respect des règles, etc.

Pour vous faire mes commentaires, je me suis donner quelques objectifs à atteindre. Les voici

- Il faut garder en tête que le cadre de vie actuelle de la ville de Québec est une source de fierté pour les gens qui l'habitent.

- Qui doit ou devrait utiliser le transport en commun ? Il y a, en autre, les gens en banlieue en premier lieu

- Il faut donner priorité à autre chose que l'auto en solo. Il faut faire du transport actif et collectif des priorités.

- Il faut prendre action pour l'environnement

- On veut diminuer le nombre de véhicules dans les entrées des maisons de banlieues à une par ménage.

Voici en rafale les différents points qui devraient être pris en considération, selon moi, dans le cadre de vos réflexions

- Il n'y a pas seulement les travailleurs qui utilisent les transports collectifs dans les banlieues. Les étudiants et les familles ont des besoins différents en transport que les travailleurs qui l'utilisent, en général, de 8h à 5h. Comment les gens des banlieues peuvent-ils se rendre au centre ville après 16h00 ? Le seul moyen est l'auto. Il faut donc proposé des alternatives à l'auto en solo.

- Il faut augmenter la fréquence des parcours dans les banlieues pour rejoindre les points chauds de la ville tel que le vieux port, le centre-ville, Sainte-Foy, etc. afin de répondre aux besoins des familles, des étudiants, etc.
- Il faut créer un lien Est-Ouest dans le nord afin de permettre les déplacements des gens des banlieues. Cependant, il faut qu'il couvre les territoires les plus au nord car se sont les gens des banlieues qui sont les plus grands utilisateurs de l'auto car ils n'ont pas d'autres alternatives. Par exemple, pour le nord de la ville de Québec, l'axe de la rue de la faune pourrait servir de liens Est-Ouest.
- Augmenter les liens entre les pistes cyclables : En favorisant le transport actif sécuritaire, le maigre 1 % pourrait augmenter rapidement. En plus d'être bon pour l'environnement, c'est un bon entrainement. La ville y gagne mais l'individu également pour sa santé.
- Pour favoriser les transports actifs et collectifs, il faut des tarifs réduits voir nul, permettre du jumelage avec d'autres modes de transport (vélo + bus) et offrir des abonnements de 6 mois avec un tarif préférentiel pour les cyclistes
- Favoriser l'utilisation du vélo pour aller travailler en mettant en place des rabais sur l'utilisation de l'autobus l'hiver (Genre abonne-bus 6 mois). Il serait super de faire du vélo toute l'année à Québec, mais il faut être réaliste, notre climat n'est pas toujours clément. Il faut donc offrir des alternative à ceux et celles qui se donnent la peine d'utiliser le vélo l'été. Pourquoi devraient-ils être pénalisés par rapport à ceux qui utilisent l'autobus toute l'année ?
- Il est faux de croire que seule la densification va régler les problèmes de mobilité dans la ville. Certaines personnes feront des choix et iront s'établir en banlieue pour diverses raisons : manque de logements, les prix, choix personnel, etc.

  Pour les banlieues, il faut considérer que présentement elles auraient besoins de certaines améliorations afin de favoriser le délestage de l'automobile. Il faut penser également qu'il n'est pas possible pour tous d'être à proximité des emplois, des déplacements seront toujours à prévoir. Il faut donc trouver un moyen autre que construire encore plus d'autoroutes et d'autres axes routiers pour encourager les autos à poursuivre leurs courses effrénées. Il faut rapprocher les gens de leur lieux de travail pour minimiser les transports mais il est peu problème d'y arriver pour tous car plus le nombre de personnes sera important dans la ville, plus il sera difficile pour chacun d'être à proximité de leur emploi (distance maison – travail).
- Mettre en place des voies réservées pour le covoiturage et les autobus serait déjà une avancée sur les artères stratégiques, par exemples sur l'autoroute Laurentienne dans les 2 directions.
- Facilité le passage des piétons et des vélos même dans les vieux quartiers. Présentement, il est très difficile de se promener dans les banlieues et

ailleurs sur le territoire car peu de liens entre les quartiers et les rues pour rejoindre les centres commerciaux ou les commerces des quartiers. Les trottoirs et les bandes cyclables sont rares ou sont pour une utilisation de loisirs non pour des déplacements afin de répondre aux besoins essentiels des gens du quartier.

Donc, pour créer un effet de masse, il faut des incitatifs telle que l'environnement, le développement durable, et pour ce faire, il faut innover dans les moyens utiliser pour trouver des solutions qui conviendront à un maximum de la population telle que

- mixité des usages
- moyens de transport sécuritaire et attrayants (vélo, bus, etc.)
- rabais pour les utilisateurs
- changement de mentalité

Tous doivent donc être mis à contribution pour faire progresser le dossier et arriver à un plan de mobilité durable ou chacun s'y retrouve.

N'hésitez pas à me contacter si vous avez besoin de plus d'information ou d'explications. Merci de votre attention et bonne journée,

Manon Therrien
1806 rue fréchette
Québec, Québec
G3E 1R5
418-845-5220

Mémoire
Plan de mobilité durable de la Ville de Québec

Faits saillants et recommandations

Présenté par :
Philippe Tran
45, blv René-Lévesque, Est, Québec G1R 2A9
T : 418 524 3800 E : philippe_william@sympatico.ca

Introduction

Comme il est dans l'air du temps, il est incontournable que la Capitale nationale s'inscrive dans le plan de développement de mobilité durable pour mieux répondre à l'évolution des besoins des résidants de la Capitale et des banlieusards et aussi à l'image d'une ville appelée ''verte''

Cependant, la Capitale nationale et ses agglomérations ne disposent pas de métro comme celui de Montréal. L'hiver est plus rigoureux et plus long. La topographie de la Capitale Nationale est divisée par la basse-ville et la haute-ville avec des longues pentes. Les agglomérations urbaines se séparent de la Capitale nationale par des autoroutes. Il est peut-être faux de croire que l'implantation de la piste cyclable et la réduction des voies de circulation des automobilistes sur le boul. René-Lévesque iraient décourager l'usage des voitures et encourager les banlieusards et les résidants de la basse-ville à troquer leur voiture contre le vélo pour se rendre à la haute-ville. Par le fait même, la réduction des voies automobiles risquerait d'aggraver l'engorgement des routes de la haute-ville, spécifiquement le boul. René-Lévesque et pourrait causer des dommages collatéraux dans les rues à proximité.

Fait important à relever, selon des études du programme des actions concertées 2001 ''Le vieillissement de la population et ses impacts économiques et sociodémographiques'' d'ici 2041, le Québec sera l'une des sociétés les plus vieilles en Occident. Près de 30 % de la population québécoise sera âgée de 65 ans et plus. Des régions comme la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, le Bas-Saint-Laurent et la **Capitale nationale** seront les plus touchées, avec un pourcentage approchant 40 %. Selon le chercheur principal, M. Yves Bussières, plusieurs banlieues des grandes villes connaîtront aussi un vieillissement accéléré de la population. Il n'est pas surprenant, comme le démontre la recherche, que le mode préféré de transport des personnes âgées, même sévèrement handicapées, demeure l'automobile personnelle! Plus de 65 % des personnes admissibles n'utilisent que très peu ou pas du tout les transports adaptés. Pour leur sentiment de sécurité, elles préfèrent souvent aménager leur voiture en tant que passager plutôt que de prendre les transports adaptés, ce qui représente un investissement majeur et nécessite un accompagnateur conducteur. [(1)]

[(1)]http://www.fqrsc.gouv.qc.ca/upload/editeur/resultats recherche/Fiche_Bussiere.pdf

Malgré des aménagements de voies réservées pour les autobus, les statistiques en 2006 de la STCUM révèlent qu'en 1987, 38% des déplacements sur l'Île de Montréal se faisaient en transport en commun, alors qu'en 2005 le pourcentage avait chuté à 17% selon le responsable du transport à Montréal puisque la population se sent mieux en sécurité dans leur automobile.

Quant aux déplacements à pied, dans les rues, paradoxalement de plus en plus de parents utilisent « l'automobile » pour conduire leurs enfants à l'école. À Montréal en 2004, 23 des 45 personnes tuées dans les accidents de circulation étaient des piétons. Toujours à Montréal en 2004, il y eu 12 806 piétons blessés.

Il faut tout d'abord reconnaître que pour bien des gens, incluant des adeptes de vélo, la voiture demeure un moyen de déplacement bien pratique et que la vie sans voiture dans notre société consacrée à l'automobile demeure un défi. Il ne s'agit pas d'une excentricité ou d'un délire écologiste, mais bien d'un mode de vie qui peut relever de l'obligation pour des personnes ou d'un choix délibérément accepté pour d'autres.

Nous sommes bien d'accord que l'aménagement d'une ou des pistes cyclables en haute-ville pourrait faciliter le déplacement des adaptes de vélo qui résident déjà à la haute-ville. Cependant, l'aménagement de près de 8km de type utilitaire entre l'Université Laval et le Vieux-Québec représente un défi de taille.

Le développement actuel du plan de mobilité durable repose seulement sur des modes de transport actif et l'usage du transport en commun. Il devrait maintenant inclure la fluidité de la circulation des automobilistes tout en préservant la qualité de vie des résidants, des commerçants, l'environnement urbain, et en respectant les principes du développement durable.

Lors de la réunion 28 septembre 2010, la plupart des résidants (personnes âgées, piétons) ont applaudi le projet, mais ils ont affirmé leur inquiétude pour leur sécurité de voir les autobus augmenter leur vitesse de circulation, voir une augmentation de trafic sur des rues a proximité. De plus, les commerçants craignent la perte d'un nombre important de stationnements. Côté sécurité, la plupart des cyclistes se sont montrés favorables à la piste cyclable aménagée sur la rue Père-Marquette.

Faits saillants

La sécurité des cyclistes

Il est important de noter que dans l'esprit de la majorité des gens, une piste cyclable représente une voie plus sécuritaire pour les cyclistes et cela encourage des jeunes enfants et adolescents d'y circuler sans la surveillance des adultes. Cette situation pourrait provoquer l'augmentation des accidents.

On dénombre plusieurs accidents graves lorsque les pistes cyclables côtoient les voies d'autobus. Selon l'article de Montréal Express, 10 novembre 2008, depuis 2005, 25 accidents se sont produits à la **seule intersection** Rachel / Iberville. [(2)]

Selon le journal Montréal Express, un enfant de 9 ans est resté pris sous un autobus de la STM assurant le circuit 29, sur la rue Rachel, au coin D'Iberville, le vendredi 7 novembre 2008, en fin d'après-midi. [(2)]

Le coroner Michel Ferland, journal de Montréal 30 juillet 2004) a affirmé que les décès de cyclistes sont le plus souvent dus à des collisions avec des véhicules et des autobus et des automobiles. Pour diminuer le nombre de cyclistes ainsi blessés ou tués, le bureau du coroner suggère de privilégier des **environnements séparés** lorsque cela est possible. Il est donc préférable que la piste cyclable soit aménagée en dehors de la circulation des autobus.

Dans le même article, ce qui augmente le risque de collisions sur les pistes, «il y a des cyclistes qui roulent vite et qui gardent leur vitesse même si c'est plein de monde. C'est eux qui causent les accidents », selon Harold Desrochers, de la patrouille à vélo d'Urgences Santé. [(3)]

Nous relevons également des divers accidents de 2003-2010, en annexe A

[(2)] http://veloptimum.net/velonouvelles/8/ART/11nov/MontrealExpress10.html
[(3)] http://veloptimum.net/Velop/documents/4-securite/JrMtl10juil4.html

Le projet de voie réservée sur Saint-Joseph à Montréal soulève des craintes importantes. Selon le journal du Plateau, le 02 octobre 2010, le maire Luc Ferrandez, de l'arrondissement du Plateau Mont-Royal, croit que l'ajout d'une voie réservée aux autobus sur le boulevard Saint-Joseph pourrait poser des problèmes de sécurité, notamment pour les cyclistes et les piétons. Des expériences dans le passé à Montréal montrent que la cohabitation des vélos avec les autobus ne se fait pas toujours dans l'harmonie. Les impacts sur une artère très achalandée par les piétons, avec ses nombreuses boutiques et ses restaurants, représentent un danger potentiel. Le maire Luc Ferrandez a déclaré qu'il ne veut pas voir de gros autobus articulés passer aux deux minutes à cinq centimètres du trottoir, car cela pourrait causer des accidents importants et mortels. (4)

On peut constater que la majorité des pistes cyclables de Montréal sont aménagées sur les rues résidentielles plutôt que sur des boulevards dans le but d'offrir la sécurité des usagers. Des pistes cyclables traversant Nord-Sud et Est-Ouest font quelques petits détours et empruntent les parcs : parc Lafontaine, parc Maisonneuve, parc Mont-Royal. parc Jean-Drapeau, parc Jean-Paul II, parc Angrignon, par Laurier… pour ne nommer que ceux-là. De plus, afin de garder une qualité de vie des résidants et d'assurer la sécurité des enfants dans les rues, on réduit à une voie à sens unique de circulation, qui oblige des automobilistes à ralentir

La sécurité des piétons

Selon les chroniques **''Les fous du guidon'',** de Daniel Audet, Journal de Montréal, samedi 2 octobre 2010, on entend souvent parler des fous du volant. En revanche, on parle rarement des fous du guidon et encore moins des fous de la chaussure. Étant lui-même plus souvent à pied ou à vélo que derrière un volant, il est bien placé pour en parler. Selon lui, il est humainement impossible de consigner où il a constaté cette infraction par des piétons et des cyclistes. Peu importe qui est responsable, une mort accidentelle est une mort de trop. Il en a marre qu'on blâme toujours les automobilistes pour les accidents impliquant des voitures et des vélos ou des piétons. (5)

On entend souvent des politiciens locaux distiller des statistiques sur les morts et les blessés causés par les automobilistes dans leur quartier ! A-t-on seulement des statistiques sur les accidents entre des vélos et des piétons ?

(4) http://www.leplateau.com/Industrie-du-transport/2010-03-25/article-995615/Le-projet-de-voie-reservee-sur-SaintJoseph-souleve-des-craintes/1

(5) http://veloptimum.net/velonouvelles/7/ART/11nov/MediaMatinQc6.html

Des collisions frontales entre deux cyclistes peuvent être mortelles. Des accidents entre cyclistes et piétons peuvent laisser des séquelles à la vie…. Et, qu'est-ce qu'on fait de ceux qui négligent de se rendre visibles le soir (quel pourcentage des accidents surviennent le soir ?) et qui ne portent pas de casque ? On doit contrôler le comportement de ces citoyens délinquants tout aussi sévèrement. [5]

Tout le monde doit être responsable et respecter les codes de la sécurité routière**.** Les piétons qui traversent sur un feu rouge en plein centre-ville quand des voitures s'en viennent dans leur bon droit, les cyclistes qui vont dans tous les sens, qui ne font jamais leur «arrêt», qui ne respectent pas une seule règle de sécurité routière et qui roulent sur des trottoirs alors qu'on leur a construit des pistes cyclables à coups de millions juste à côté, qu'est-ce qu'on fait avec ceux-là ?

Par conséquent, des piétons s'inquiètent de voir le boul. René-Lévesque se transformer en autoroute laissant défiler des autobus à grande vitesse et ils craignent de se faire arroser lors la saison de pluie ou de neige.

De plus, traverser l'intersection pour une personne âgée aux heures de pointe est un casse-tête. On sait qu'un piéton qui se fait heurter par un autobus à 50 km/h a 90% de risque d'être tué. Cela équivaut à sauter d'un cinquième étage d'un immeuble. A 30 km/heure le risque d'être tué est réduit à 30%. Autour des écoles des mesures spécifiques à 15 km/heure pourraient être misws en place. Et la police devrait remettre des contraventions au dépassement des vitesses des autobus.

Impact économique

Depuis près de 20 ans, on a pu constater que chaque modification de rue, soit en voie réservée, voie piétonnière ou piste cyclable, apportait des impacts néfastes aux commerces de produits durables[(a)], semi-durables[(b)] et de luxe[(c)], plutôt qu'aux commerces de produits non durables[(d)] et de grande consommation.

Des reportages, des faits saillants ont révélé que seulement des commerces de service de type café, casse-croûte, épicerie, dépanneur, crémerie… qui offrent des biens et services non durables et de grande consommation, bénéficient de ces modifications.

[5] http://veloptimum.net/velonouvelles/7/ART/11nov/MediaMatinQc6.html

Il est farfelu de prétendre que la future mariée, ses dames d'honneur et la mère de mariée vont magasiner une robe de mariée chez Marie Dooley ou la boutique Oui mon Ange! à vélo, ou que des cyclistes vont acheter des verres de cristal ou des chaises chez Zone, ou magasiner une lampe chez Lucinocte…

Il est peu respectueux de penser que des touristes régionaux ou étrangers vont débarquer leurs bagages à vélo, voire traîner leurs bagages à pied pour se rendre à l'auberge Aux deux Lions, ou de croire que des cyclistes vont débarquer en *running shoes* et en bermuda pour essayer une tenue de soirée chez Autrefois Saigon. Croyez-vous vraiment que des cyclistes trempés de sueur vont s'arrêter en chez Izba Beauté pour un soin haut de gamme ou prendre un repas gastronomique chez Cochon Dingue ou Sirocco? Comment se fera la livraison des marchandises ou des services de colis comme Fedex, Purolator, bureau de Postes… pour des commerces qui n'ont aucun espace autre que celui du boul. René-Lévesque?

Je n'ai nommé que ceux-là et pourtant nous savons tous que la diversité des commerces apporte une richesse dans le secteur. Au lieu d'imposer des contraintes comme la perte des stationnements, il sera indispensable que la ville facilite des services et des commodités pour encourager le développement économique du secteur.

En 1989, l'aménagement de la piste cyclable reliant le parc du Mont-Royal au parc Maisonneuve avait entraîné d'importants embouteillages à l'approche de l'intersection Rachel et Papineau et fait pester les commerçants du secteur. De plus, seulement 63 cases de stationnement ont été retirées. Le cycliste aguerri et ex-président de Vélo-Québec, le conseiller municipal Michel Labrecque, reconnaît que la perspective de voir des places de stationnement disparaître a causé bien de l'émoi par le passé. Il faut savoir qu'en 1989, les commerçants ont annoncé que la rue Rachel allait faire faillite d'un bout à l'autre. En 2010 d'ailleurs, M. Labrecque a rencontré des anciens commerçants au Centre Immaculée-Conception, et les gens ne sont plus où ils étaient il y a 20 ans. [6]

---

[6] http://lejournaldemontreal.canoe.ca/journaldemontreal/chroniques/danielaudet/archives/2010/07/20100719-073908.html

Définitions du glossaire Marketing, Business & MD

(a) Produit de consommation durable : l'utilisation s'étend sur une longue période et/ou dont la valeur diminue lentement avec le temps, voire s'apprécie dans certains cas. Exemples : automobiles, meubles, électroménager. « Un bien durable ne s'altère qu'après des usages répétés

(b) Produit semi-durable : Catégorie de produits qui regroupe des produits situés «entre» les produits durables et les produits non durables, au vu de leur durée de vie. Exemples : textiles, jouets, vaisselle, horlogerie…

(c) Produit non durable : Bien de consommation qui disparaît ou est détruit après la première utilisation. Sauf exception, sa valeur diminue en général rapidement avec le temps et/ou subit l'évolution des modes. Exemple : les produits alimentaires.

(d) Produit de luxe : Bien dont le prix est élevé et les quantités disponibles généralement peu importantes. On lui reconnaît aussi, le plus souvent, une qualité artistique.

(e) Produit de grande consommation : Produit dont la durée de vie est courte et les occasions de consommation fréquentes (épicerie, crémerie, frais, liquides, entretien , hygiène…). Compte tenu du rythme de renouvellement des achats, il génère un fort taux de rotation pour le distributeur.

Recommandations

Pour mieux desservir la plupart des usagers cyclistes et permettre à la Capitale nationale de s'inscrire dans l'ère Vert, nous proposons l'implantation de plusieurs pistes cyclables :

1) Implanter la piste cyclable sur la rue Père-Marquette tel que présenté.

2) Implanter une 2e piste cyclable sur les rues Muir – Parc Bellevue- de Longueil-stationnement Holland- Raymond Casgrain - Père-Marquette.

3) Implanter une 3e piste cyclable sur les rues Chemin ste-Foy - Louis Joliet – Hélène-Boule – Parc Bellevue – Marie rollet – Stationnement Holland – Raymond Casgrain – Père Marquette.

4) Implanter une 4e piste cyclable sur les rues Richelieu – parc Joseph François-Perreault- des Franciscains - Pente-douce.

4) Implanter une 5e piste cyclable sur les rues Richelieu – parc Joseph François-Perreault- des Franciscains – Hôpital St-Sacrement – Hôpital Jerry Hale-Garnier.

5) Implanter une 4e piste cyclable sur Grande Allée (option alternative).

6) Améliorer la signalisation afin que les automobilistes voient clairement les heures d'usage des cases de stationnement.

Pour mieux assurer la sécurité des résidents et des commodités des commerçants nous suggérons

1) Conserver les heures des voies réservées aux autobus et diminuer la vitesse de ces autobus à 30 km.

2) Construire des stationnements à étages pour dynamiser le secteur.

Annexe A :

Faits saillants des accidents graves des cyclistes et des piétions

2010

- Trois morts à Rougemont - Faits divers, 12 mai 2010
- Deux morts, samedi soir à Val-Morin, 8 mai
- Deux morts – 9 mai dimanche à Ottawa. (Sans oublier cet homme qui lutte pour sa vie après avoir été heurté par une automobile à Trois-Rivières).
- Accident *rue Papineau : Une cycliste blessée dans une collision ,* 21 sept. 2010

2009

- Un dangereux trottoir cyclable à Montréal, 10 avril
- Écrasé par un camion le cycliste Gilles Migneault aurait dû mourir, 21 janvier
- Cycliste tué à La Tuque, 7 janvier

2008

- Un cycliste perd la vie entre Saint-Barnabé et Saint-Étienne-des-Grès, 11 novembre
- Un jeune cycliste renversé par un autobus, 10 novembre
- Cycliste de 8 ans happée mortellement à Drummondville, 9 octobre
- Un jeune cycliste sous la bétonnière à Chicoutimi, 17 septembre
- Jeune garçon happé à vélo à Québec, 15 septembre
- Cycliste grièvement blessé par une moto dans la région de Joliette, 2 septembre
- Une population bouleversée par le destin tragique de la cycliste écrasée par un poids lourd, 28 août
- Balade à vélo funeste à Montréal, 27 août
- Une cycliste de 7 ans happée mortellement par un semi-remorque, 27 août
- Tragique accident de vélo à Laval, 8 août
- Le cycliste repose dans un état critique suite à un accident de vélo à La Baie, 31 juillet
- Un cycliste happé gravement par une voiture à Montréal, 30 juillet
- Encore un autre accident grave impliquant un vélo… à Drummondville, 17 juillet
- Une cycliste entre en collision avec un semi-remorque à La Baie, 9 juillet
- Une jeune cycliste entre la vie et la mort à Montréal, 4 juillet
- Un cycliste de 13 ans perd la vie à Saguenay, 27 juin
- Un conducteur fonce à deux reprises sur un vélo à Saint-Charles-Borromée près de Joliette, 16 juin

- Un cycliste grièvement blessé à Granby, 14 juin
- Impact mortel pour un cycliste à Dégelis dans le Bas-Saint-Laurent, 9 mai
- Un cycliste a péri dans un délit de fuite mortel mercredi soir à Cowansville, 20 mars
- Un homme avoue avoir tué un cycliste en Mauricie en octobre 2005, 25 janvier.

2007

- La Cour d'appel renverse une sentence concernant la mort d'un cycliste au Nouveau-Brunswick, 15 novembre
- Cycliste contre cycliste ! rarissime accident mortel à Thetford Mines, 6 novembre
- Face à face mortel en vélo à Thetford Mines, 6 novembre
- Une collision entre deux cyclistes fait un mort à Thetford Mines, 5 novembre
- Collision entre deux cyclistes : un mort à Thetford Mines, 5 novembre
- Cycliste dans un état critique à Montréal, 27 octobre
- Collision entre une auto et une cycliste à Québec, 27 octobre
- Cycliste happé mortellement à Saint-Hilaire, 20 octobre
- Un conducteur heurte un cycliste et prend la fuite à Saint-Georges de Beauce, 12 octobre
- Cycliste entre la vie et la mort après avoir brûlé un feu rouge à Montréal, 2 octobre
- Un cycliste lutte pour sa vie à Saint-Georges de Beauce, 26 septembre
- Un cycliste meurt après une collision avec un camion près de Gatineau, 20 septembre
- Cycliste gravement blessé à Gatineau, 17 septembre
- Un jeune homme ivre heurte un cycliste, le blesse gravement et fuit à Ville LaSalle, 14 sept.
- Cycliste happée mortellement à Aylmer, 10 septembre
- Un cycliste retrouvé mort à Stratford en Estrie, 10 septembre
- Un cycliste a été happé par un chauffard ivre sur la route de Fossambault à Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier, 6 septembre
- Cycliste de 66 ans de Beloeil heurté à mort, 1er septembre
- L’homme accusé d'avoir heurté une cycliste restera en prison, 31 août
- Cycliste de 17 ans tuée par un automobiliste ivre à Gatineau, 29 août
- Le chauffard a heurté deux voitures avant de tuer la jeune cycliste de 17 ans, 29 août
- Un accident de vélo mortel à Saint-Alexis-de-Montcalm, 28 août
- Une cycliste frappée par une voiture à Joliette, 16 août
- Il tire des projectiles sur un cycliste en pleine nuit à Trois-Rivières, 15 août
- Cycliste entre la vie et la mort à Montréal, 13 août
- Un cycliste grièvement blessé à Acton Vale, 7 août
- Un jeune cycliste frappé à Acton Vale, 6 août
- Deux cyclistes blessés à Montréal, 3 août
- Heurtée de plein fouet par un cycliste alors qu'elle marchait en bordure du pont Jacques-Cartier, 27 juillet
- Une sortie qui tourne au cauchemar, 25 juillet

- À vélo extrême, blessures extrêmes, 25 juillet
- Sauvé par son casque,1er juillet
- Délit de fuite à DDO, 29 juin
- Aucune accusation portée suite au décès d'une cycliste de 15 ans, 19 juin
- Un cycliste ivre subi de graves blessures à la tête à St-Jean-Chrysostome, 18 juin
- Urgences au bord de la crise de nerfs, 12 juin
- Cycliste happé à mort à Montréal, 11 juin
- Un cycliste est gravement blessé à Montréal, 9 juin
- Cycliste fauché à Mont-Saint-Hilaire, 2 juin
- Sain et sauf après qu'un camion lui ait roulé sur la tête, 15 mai
- Cycliste heurté sur Principale à Châteauguay, 28 avril
- Un cycliste happé sur la 148 à Papineauville, 19 avril
- Bruno Langlois, happé par une auto au US Open, 11 avril

2006

- Cycliste tuée lors d'un délit de fuite à Drummondville La famille de Mylène fait appel à la population, 21 novembre
- Cycliste blessée à Montréal, 11 novembre
- Un cycliste s'en tire à bon compte à Lévis, 10 novembre
- Happée par un camion à Montréal, 31 octobre
-Robert Brisson est décédé suite à un délit de fuite, 21 octobre
- Mort d'une jeune cycliste à Yamachiche : Le maire Isabelle veut attendre, 11 octobre
- Mort d'une jeune cycliste à Yamachiche : "Ils ont mis tant de temps à arriver", 11 oct.
- Un cycliste blesse une dame à Victoriaville, 10 octobre
- La cycliste victime du délit de fuite est décédée, 6 octobre
- Quatre morts, 51 blessés graves, 29 septembre
- Une cycliste victime d'un délit de fuite au centre-ville de Montréal, 28 septembre
- Une cycliste blessée lors d'un délit de fuite à Drummondville, 14 septembre
- Une cycliste happée de plein fouet à Montréal, 10 septembre
- Cycliste tuée à l'Île Bizard : Ouellette accusé d'homicide involontaire, 24 août
- Cycliste tuée à l'Île Bizard : 140 km/h dans une petite rue, 23 août
- Impact fatal entre ados, 20 août
- Cycliste tué sur la 222 à Roxton Falls, près de Granby, 19 août
- Cycliste attaqué au poivre de cayenne à Montréal, 18 août
- Une cycliste de 48 ans heurtée mortellement à Québec, 10 août
- Cycliste renversée à Montréal, 10 août
- Une cycliste est happée par un poids lourd à Longueuil, 9 août
- Un militant est heurté à mort en faisant la traversée du Canada à vélo, 1er août
- Tragique fin de vacances, 27 juillet

- Une cycliste victime d'un Délit de fuite mortel à Sainte-Sophie, 26 juillet
- Une cycliste de 16 ans tuée à Sainte-Sopphie; le chauffard Trop pressé pour s'arrêter, 26 juillet
- Un jeune cycliste est mort écrasé en Montérégie, 26 juillet
- On craint pour la vie d'un cycliste de 51 ans à Montréal, 26 juillet
- Une cycliste est victime d'un sonotube à Valleyfield,14 juillet
- Cycliste tabassé pour des cigarettes et 80 $, 28 juin
- Collision frontale entre deux cyclistes en pleine nuit à Sept-Îles !, 28 juin
- Une cycliste heurtée mortellement près de Montmagny, 24 juin
- Une cycliste blessée lors d'un délit de fuite à Valleyfield, 24 juin
- Les cyclistes provoquent les accidents, 8 juin
- Jeune cycliste tué parce qu'un automobiliiste utilisait son cellulaire au volant, 6 juin
- Décès d'un cycliste à Arvida, 5 juin
- Cycliste mortellement happé à Laval, 4 juin
- Deux décès à vélo dans la région de Montréal ce week-end, 4 juin
- Un cycliste happé mortellement à Laval, 3 juin
- Un cycliste doit la vie à son casque à Chicoutimi, 2 juin
- La bénévole en tricycle n'est plus, 31 mai
- Accident suivi d'un délit de fuite à Montréal, 31 mai
- Dale Beaupré coupable de conduite avec facultés affaiblies ayant causé la mort d'un cycliste, 19 mai
- Cycliste happé mortellement : Dale Beaupré croyait avoir frappé un animal, 17 mai
- Jeune cycliste happé sur le boulevard Lemire à Drummondville, 15 mai
- Cycliste renversé à Châteauguay, 22 avril
- Cycliste happé par une automobiliste à Nicolet, 21 avril
- Cycliste de 13 ans entre la vie et la mort à Saint-Roch-de-l'Achigan, 20 avril
- Quatre cyclistes tués et huit blessés dans une collision en Grande-Bretagne, 8 janvier

2005

- Cycliste happé mortellement, à Rosemère, 14 novembre
- Jeune cycliste heurtée à Châteauguay, 15 octobre
- Des adieux émouvants au jeune Dave Durocher, 8 octobre
- Michel Thiffault saura le 19 octobre s'il peut retrouver sa liberté, 7 octobre
- Cycliste happée mortellement à Montréal, 6 octobre
- Un cycliste de 10 ans heurté à mort, 3 octobre

- L'enfant survit mais les parents partent en combat, 17 septembre
- Heurtée par un vélo, Nancy a passé deux mois dans le coma, 18 août
- Victime d'un très grave accident Le jeune athlète Vincent Tremblay a hâte de remonter sur son vélo !, 4 août
- Anne-Marie aussi a lutté, 5 août
- Isabelle a failli y laisser sa vie, 5 août
- Cycliste happée par une conductrice sans permis à Saint-Cyprien-de-Napierville, 13 juillet
- Un cycliste et une piétonne fauchés coup sur coup, 25 juin
- Six accusations contre Pascal Gilbert qui a fauché la vie d'un cycliste, 17 mai
- Un cycliste meurt dans un délit de fuite à Saguenay, 14 mai
- Cycliste entre la vie et la mort suite à une collision à Montréal, 14 mai
- Happé mortellement à vélo à Mirabel, 1er mai
- délit de fuite suite à l'accident survenu au cycliste Normand Lamoureux le 24 avril
- Les suites du décès du cycliste Étienne Robert, victime de l'alcool au volant en 2001, 23 avril
- L'état d'ébriété d'Yvon Arsenault n'a pas causé le décès du jeune Benoit Dupras, 5 février.
- Mario Dupras en croisade contre l'alcool au volant, 5 février
- Yvon Arsenault, responsable de la mort du jeune cycliste Benoît Dupras, acquitté de conduite avec les facultés affaiblie, 1er février

2004

- Sa conjointe commence à sortir du coma, suite à un accident de vélo, 1er novembre
- Un cycliste tué, un autre blessé, 24 octobre
- Un jeune cycliste perd la vie écrasé par un camion, 23 octobre
- Cycliste grièvement blessé, 19 octobre
- Les automobilistes se fichent des piétons... et des cyclistes !, 16 octobre
- Cycliste tué à Saint-Jean-de-Matha, 6 octobre
- Happé à 100 km/h, un cycliste s'en sort avec quelques ecchymoses, 4 août
- Une fillette victime de la fatalité à Châteauguay, 18 juillet
- Un cycliste brûle un feu rouge et se retrouve aux soins intensifs, 24 juin
- De nombreux automobilistes brûlent le feu «orange», 22 juin
- Un autre cycliste a perdu la vie, 8 juin
- Une série d'articles au sujet d'Un jeune cycliste meurt frappé par un chauffard ivre à Saint-Timothée, 13 mai
- Un cycliste de 15 ans perd la vie à Sainte-Catherine , 4 mai
- Cycliste retrouvé mort dans un ravin à Notre-Dame-de-la-Merci, 3 mai
- Coupable de conduite avec facultés affaiblies ayant causé la mort d'un cycliste de 48 ans, 27 février

2003

- Mort d'un cycliste : Les enquêteurs recherchent toujours un camion blanc, 10 décembre
- Un homme et ses deux nièces fauchés, 5 août
- Les cyclistes, un danger public, 2 août
- Jeune cycliste happé mortellement à Saint-Alexandre, 25 juillet
- Une jeune femme à vélo est renversée par une voiture à Montréal 23 juillet
- Le cycliste n'a pu éviter le piéton, 22 juillet
- Cycliste de 69 ans mortellement frappé par une voiture à Longueuil, 18 juillet
- Cycliste entre la vie et la mort, 2 juillet
- Patrick Carpentier a frôlé la mort à vélo, 27 juin
- Cycliste tué par une bétonnière à Montréal. Le chauffard est arrêté à Longueuil, 26 juin
- Un cycliste happé mortellement par un camion à Montréal 25 juin
- Rage... au guidon ? Automobiliste poignardé par un cycliste, 24 juin
- Un cycliste meurt écrasé par un autobus scolaire 12 juin
- Un cycliste meurt écrasé par un camion, 17 avril

Bonjour,

J'applaudis au dépôt du *Plan de mobilité durable* qui fait bien ressortir les interactions entre le développement d'un territoire et les déplacements. Ce plan audacieux nécessitera beaucoup de détermination et de courage pour être mené à terme. Tout en adhérant aux orientations retenues, je désire apporter quelques commentaires sur certains moyens d'action qui en découlent.

1. Assurer le développement et le redéveloppement à l'intérieur du périmètre urbanisé des villes de Québec et de Lévis.

- Des démarches de nature politique devront être entreprises pour que l'entretien du pont de Québec soit assuré à long terme, compte tenu du rôle réservé au tramway dans le plan.

2. Privilégier une plus grande mixité dans les pôles urbains et le long des axes et des artères importants.

- Offrir de nouvelles résidences à proximité des axes majeurs de transport en commun pour les jeunes ménages et les personnes âgées.

- Ces personnes viendront s'établir en grand nombre à Québec lorsque le marché leur offrira des habitations à prix abordable, avec un minimum d'espace de verdure.

4. Assurer l'accessibilité aux lieux d'emploi, d'études, d'affaires et de loisirs par des modes de déplacement autres que l'automobile.

- Encourager la marche et le vélo à des fins utilitaires en améliorant les conditions de sécurité selon les saisons.

- Des arguments liés à la santé, au coût de l'usage des véhicules, à la pollution de l'air, au bruit et à la sécurité pourraient influencer certaines personnes.
- En mettant rapidement en opération la voie cyclable proposée sur René-Lévesque, la Ville démontrerait le sérieux de ses intentions. Des citoyens qui ne font pas de vélo en raison de l'absence de voies utilitaires sécuritaires pourraient adopter ce mode de transport, ce qui contribuerait à changer les mentalités peu à peu.
- Les piétons prennent des risques en traversant aux passages qui leur sont réservés (lignes oranges) car la plupart des automobilistes ignorent qu'il s'agit d'une priorité et par conséquent, ne leur cèdent pas le passage. Une signalisation appropriée comme celle utilisée à l'Île-des-Sœurs à Montréal contribuerait à faire connaître ce droit et augmenterait la sécurité, en particulier des touristes étonnés de réaliser que les automobilistes ne les laissent pas passer.

- Rendre le transport public plus attrayant, plus confortable et plus efficace.

- Il faut travailler sérieusement avec l'Université Laval et les Cégeps pour rendre l'autobus plus économique, à l'exemple de l'Université de Sherbrooke.
- L'image du transport en commun doit être changée. Pour plusieurs, l'autobus c'est pour les étudiants et les pauvres.
- Plusieurs personnes ont eu leur première expérience du transport en commun en utilisant la navette 400. Pour cette raison, elle devrait être maintenue l'été à des conditions comparables.

- Réduire la dépendance à l'automobile.

- On pourrait viser à réduire le nombre de véhicules par ménage, par exemple, passer de 1,2 à moins de 1.
- Le covoiturage et l'auto-partage sont des moyens à encourager plus fortement dans les entreprises.
- La sensibilisation a ses limites et elle prêche souvent à des convertis. Pour ceux qui évoquent d'autres raisons de conserver leur voiture (nécessite de faire des arrêts sur le trajet, voiture consommant peu d'énergie, etc.), il faut utiliser des mesures limitatives, comme la diminution du nombre d'espaces de stationnement, sur la rue.
- Les normes applicables aux nouvelles constructions devraient faire en sorte de réduire le nombre de cases de stationnement, contrairement à ce qui s'est fait avec l'agrandissement de Simons à place Sainte-Foy.
- Il est très difficile de concurrencer l'automobile. À ce sujet, l'étude de Richard Bergeron réalisée pour l'AMT sur l'économie de l'automobile au Québec est très révélatrice. Les fabricants de voiture investissent environ 10% du coût d'un véhicule en publicité. Les budgets de promotion des compagnies publiques de transport ne supportent pas la comparaison!
- Une campagne annuelle sur le thème *Le vendredi sans ma voiture* permettrait au moins pour une journée de la semaine de réduire le nombre de véhicules sur la route.

La population doit prendre dès maintenant le virage des déplacements durables; il est déjà tard et la planète ne peut plus attendre.

Maryse Vaillancourt
Citoyenne de Québec

26 septembre 2010

Transport en tramway

La ville de Québec voudrait implanter un nouveau mode de transport. Il va de soi car si on regarde le nombre de voitures circulant maintenant dans la ville, parfois on se croirait dans de grandes villes tellement il y a une densité grandissante dans notre ville et le circuit routier est devenu soit désuet, soit inapproprié. Si des réparations sont nécessaires au réseau routier, la circulation devient vite un véritable cauchemar.

De plus, si un grand nombre de personnes prennent leur voiture pour aller travailler, c'est soit que le transport en commun est déficient dans leur milieu, soit qu'il est inexistant, ou soit que prendre l'autobus revient à se taper le double, sinon le triple du temps pour arriver d'un point à l'autre. Par exemple, pour mon travail, si je devais prendre l'autobus, il m'en prendrait 1 hre ou plus le matin et près de 1h30 le soir pour revenir selon les horaires établis alors qu'en voiture, il me faut 12 minutes pour aller et 20 pour revenir. Même constat pour plusieurs personnes de mon entourage.

Autrement dit, beaucoup des personnes se sentent obligés de prendre leur voiture, plus que de penser à se sentir obligés de prendre le transport en commun .La plupart des trajets sont incompatibles avec la destination des personnes désirant prendre le transport en commun .Il y a peu d'alternatives dans la plupart des cas.J'ai même passé une annonce pour offrir du covoiturage mais en vain.

Ma piste de solution vise à minimiser les impacts sur les infrastructures existantes, sur la construction, sur la démolition et sur d'éventuelles expropriations. Les voies que je préconise sont les abords des autoroutes qui ne sont pratiquement pas utilisées. L'autoroute de la Capitale(Félix Leclerc), le boulevard Robert Bourassa, et l'autoroute Laurentien en sont de magnifiques exemples. Seul le gazon et les pissenlits occupent cet espace. Toutes ces autoroutes mènent à des points cruciaux de travail, de commerces et de parcs industriels. Il n'est pas étonnant que ce soit ces voies principales soient hyper – utilisées et que la circulation y soit pénible; ce sont ces voies qui mènent à des points de travail cruciaux.

Dans un premier temps, j'installerais un tracé permettant de diminuer la circulation dans le centre de la ville et quelque peu aux abords.

Par exemple ,je suppose un point de départ quelconque à partir de Ste-Foy : un tracé pourrait faire le Boulevard Laurier jusque dans le vieux Québec, prendre la direction du boulevard Dufferin et revenir par le Boulevard D'Estimauville ; reprendre l'autoroute de la Capitale (Félix Leclerc)en direction ouest et revenir par le boulevard Henri IV et reprendre en direction Sud jusqu'au boulevard Laurier .Ou vice-versa et idéalement dans les deux directions. Cette boucle permettrait une utilisation plus intelligente des trajets d'autobus qui amèneraient les personnes vers les lignes de tramway .Et cette ligne desservirait très bien les centres commerciaux et les entreprises gouvernementales de la haute ville tout en assurant des déplacements concentrés vers des lieux de travail. De plus en passant par d'Estimauville, on permettrait le développement et la revitalisation de ce coin de la ville qui avait été délaissé dans le passé au profit de mégas-centres.

L’utilisation des abords de route telle que sur le boulevard de la Capitale (Félix Leclerc) et le boulevard Henri IV serait mis à profit et minimiserait les impacts de construction par rapport à des modifications dans le centre ville. L’utilisation du boulevard Laurier , quant à lui serait plus adéquat que le boulevard René Lévesque comme il semble être proposé dans la première étude . La concentration des entreprises y est de beaucoup plus grande et il y aurait moins d’impact, selon moi , en ce qui a trait à la construction d’une voie de tramway. Ce type de tracé permettrait une mobilisation accrue du transport en commun que ce soit pour le travail ou pour des activités culturelles.

Un autre tracé intéressant pourrait se situer sur le boulevard Laurentien en direction de la Haute ville et permettrait des déplacements directs du Nord au Sud pour la plupart des travailleurs de la basse et haute- ville .De plus en croisant le tracé, de la Capitale (Félix Leclerc), les transferts donneraient une facilité de mobilité à travers la ville .Encore là les commerces en bénéficieraient grandement ainsi que tous ceux qui voudraient voir les activités culturelles et spectacles de la ville.

Le dernier tracé proposé, Le Boulevard Robert Bourassa qui permettrait aussi des déplacements du Nord au Sud . Plusieurs commerces, centres commerciaux et parcs industriels s’y trouvent, ainsi que des cegeps et l’université Laval. Il y a aussi un développement domiciliaire fulgurant sur cette voie à la hauteur et les environs de Lebourg neuf et il y aura beaucoup de déplacement de travailleurs dans ce coin. Encore là , le croisement du tracé Capitale permettrait aussi une bonne mobilité vers les autres tracés. Et en cors de développement, j’irais jusqu’à proposer que ce tracé fasse aussi un cercle pour revenir vers des points cruciaux tels que l’aéroport et tout ce district qui est encore en plein développement.

Il va de soi que l’utilisation des voies de coté de ces routes ne sont pas sans obstacles mais peuvent être contournés avec de la bonne volonté et le savoir faire des ingénieurs . Il serait possible de passer certains obstacles par la voie souterraine ou par la voie des airs . Et des détours sont aussi possibles.

Ces espaces verts non utilisés de ces voies de circulation ne devrait pas être un problème d’utilisation puisque que dans tous les cas ., ils appartiennent soit à la ville, soit au gouvernement provincial, soit au fédéral .dans ma tête, cela veut dire que ces espaces appartiennent aux citoyens . Il est possible aussi qu’il faille utiliser des espaces privés mais mon concept est fait pour minimiser un exercice pénible d’expropriation. Pour ce qui est du boulevard Laurier et de Grand Allée, je laisse le soin des idées aux architectes et ingénieurs à ce futur projet .De plus, dans une volonté de mobilité durable, pourquoi ne pas profiter de ces espaces pour y inclure en même temps une piste cyclable durant les travaux.

De plus les trajets d’autobus qui seraient modifiés amèneraient les utilisateurs vers les lignes de tramway et diminuer les temps d’attente de façon plus directe.

Un exercice semblable va sûrement coûter des millions de dollars et personne ne veut voir son compte de taxes augmenter. Chaque fin de ligne comme Lac St Charles ou Charlesbourg pourrait avoir un stationnement payant journalier, à la semaine, au mois ou à l'année.Et même à certains endroits. La ville semblait intéressé dernièrement à acheter des terrains près de l'autoroute Laurentien , appartenant à Hydro-Québec et près de Félix Leclerc , bel endroit pour stationner les usagers du futur colisée mais bel endroit aussi pour que les usagers stationnent pour utiliser le transport en commun sur une future ligne de tramway.

A la croisé des trajets tels que Capitale et Robert Bourassa et Capitale et Laurentien, les stations seraient plus grandes et plus polyvalentes de façon à permettre un meilleur changement.

Chaque arrêt de tramway serait identique dans sa construction. Sauf qu'ils devraient s'adapter à l'endroit où il se trouve par sa couleur ou par une bande de couleur s'adaptant à son environnement. Il va de soi qu'un arrêt dans le vieux Québec devrait aussi s'adapter de par son apparence mais resterait de dimension identique aux autres. Ces bâtiments devraient abriter en particulier un dépanneur…ou ce genre, un bistro café,ou ce genre , peut-être un resto…dépendamment de la dimension prédéterminée du bâtiment et de son aménagement fait de sorte qu'il s'autofinance **par son commanditaire.**

Et le tramway arriverait sous un porche protégeant ses passagers. La dimension se déterminerait par la longueur d'une rame de wagons…exemple le plus long est de 3 wagons de 25 pieds, alors le bâtiment et le débarcadère excèderait la longueur de 75 pieds soit environ 25 pieds de chaque coté pour en arriver à une station d'environ 125 pieds.

De plus chaque arrêt de tramway serait financé en grande partie par ses demandeurs. Et ces plus grands demandeurs sont d'après moi, des sites tels que les centres commerciaux, les parcs industriels, certains hôtels, certains centres de travail . Par exemple, si une ligne de tramway passait par exemple par le centre commercial Les Galeries de la Capitale, le centre devrait débourser un montant d'argent pour la construction de cet arrêt car cela lui serait bénéfique. Il pourrait même le construire sur son terrain, quitte à ce que cela lui rapporte en construisant et offrant des kiosques ou commerces à cet endroit pour lui rapporter ou rembourser ses investissements. La même chose vaudrait pour un hôtel dont le tramway lui amène directement de la clientèle. Les entreprises d'un parc industriel devraient aussi débourser. Il reviendrait à la ville de déterminer de quelle façon ces entreprises pourraient se rembourser un investissement de cet ordre. De même que l'on ne peut desservir juste des centres d'affaire, on ne peut non plus justifier qu'un arrêt dans un point non commercial doive être rembourser par le milieu. Par contre la ville pourrait instaurer quelques commerces directs en location pour minimiser la mise de fonds , ou encore trouver un commanditaire. Exemple, un arrêt qui desservirait un ensemble de logements pourrait être commandité par Jardin Mobile et c'est lui qui aurait l'opportunité d'y avoir prioritairement un kiosque de fruits –légumes et de restauration rapide tel qu'ils ont présentement dans leur commerce.

Il serait sûrement possible de recevoir des subventions. Entre autre, si la construction d'un tel projet faisait diminuer les gaz à effet de serre ; subventions pour un meilleur transport en commun ,projet spécial innovant avec nouvelle technologie de Bombardier par exemple , et les Olympiques …? Pourquoi pas

De même que la construction d'un tel réseau suppose l'installation de rails, ou de fondations, etc, cela peut aussi permettre le passage de fils électriques, de réseautage, de téléphonie ou de fibres optiques peuvent possiblement, soit bénéficier à ces entreprises ou encore permettre une certaine commandite. Sans compter toutes les publicités sur les parcours.

Et pourquoi le tramway ne serait-il pas semi enfoui et protégé dans le sol à des endroits possibles comme les boulevards Félix Leclerc, Laurentien ou Robert Bourassa et en surface dans la ville ? Cela pourrait permettre une facilité surtout en hiver !Je ne parle pas de souterrain comme une ligne de métro mais plutôt une voie fermée en surface ou à demi-enfouie permettant de voir à l'extérieur

Une autre idée possible :J'imagine que les tramways utilisent des rails comme voie de circulation, du moins pour déterminer leur itinéraire . Pourquoi ne pas imaginer avoir une ligne de tramway bidirectionnelle qui utiliserait les mêmes voies. Il faudrait par exemple penser qu'à des arrêts précis , par exemple à tous les 2 kilomètres , il y aurait une voie de garage double permettant au tramway de se croiser à un arrêt et permettre les deux directions sur une seule voie. Il faudrait seulement que les deux tramways arrivent presque simultanément à cet arrêt , ou du moins les tramways ne peuvent repartir que si les deux sont en gare.

Je vous remercie de votre attention

Claude Vézina

Service des communications,
2, rue des Jardins bureau SS-124, CP 700
Québec (Québec) G1R 4S9

Objet : Court mémoire concernant l'axe René-Lévesque.

Au Comité de Mobilité durable,

Par la présente, je souhaite appuyer la proposition d'une piste cyclable sur René-Lévesque, selon le scénario 3 qui propose des voies d'autobus au centre et des voies cyclables en rive, pour une plus grande sécurité des cyclistes et une plus grande rapidité de circulation pour les autobus.
Par ailleurs, je pense que le tramway devrait passer sur René-Lévesque et non sur Charest : la demande est déjà là, et il y a un potentiel supplémentaire. Dans tous les cas, la présence de voies d'autobus au centre permettra d'avoir déjà une partie des infrastructures en place quand il sera temps d'y implanter un tramway.

Concernant le manque de stationnement (réel ou non) dans le secteur Montcalm et qui préoccupe particulièrement les commerçants, je propose :

- d'appuyer la proposition qui a été lancée lors de la consultation publique de délimiter les places de stationnement au sol pour en maximiser l'utilisation ;
- d'inviter l'association des commerçants à faire un plan de gestion des déplacements : pour être une cliente quotidienne des commerces, je connais plusieurs employés qui utilisent leur automobile (vignette de commerçant) et se stationnent proche de leur lieu de travail (donc font perdre chacun une place de stationnement pour les clients) alors que de leur aveu même, ils résident sur la ligne de Métrobus et mettent autant de temps à venir travailler en automobile qu'en autobus. Je pense donc que si les commerçants mettaient en œuvre des solutions qui inviteraient leurs employés à venir en vélo ou en transport en commun, voire en covoiturage, des dizaines de places de stationnement seraient ainsi libérées, ce qui serait surement suffisant pour régler le problème de stationnement, autant pour les clients que pour les résidants ;
- que l'association des commerçants, en partenariat avec la ville de Québec, le MTQ et Hydro-Québec, par exemple, mette en place un projet-pilote de voiture électrique qui offrirait un service de livraison à domicile gratuit ou à faible coût (les clients n'auront pas de raison valable de venir obligatoirement en automobile pour faire leurs achats). Une place de stationnement sur Cartier, bien visible depuis René-Lévesque, pourrait être réservée pour cette automobile identifiée aux couleurs de l'association des commerçants. Cette mesure devra être publicisée à grande échelle (radio et télé) et à tous les clients-automobilistes de la rue Cartier. Ainsi, les commerçants prendraient le problème à contre-pied en faisant intégralement partie de la solution.

En espérant que ces quelques idées circulent, je vous envoie mes plus cordiales salutations.

Marion Vincens
201-481, rue Champlain
Québec G1K 4J4
418-614-1396