



La Maison d'Aurore

Montréal, 6 octobre 2008

Plan de déplacement urbain du Plateau Mont-Royal Réaction du Comité circulation du Plateau Mont-Royal au rapport de la Commission de la sécurité publique et de la circulation

Le 2 septembre dernier, la *Commission sur la sécurité publique et de la circulation* a déposé son rapport à la suite des quatre jours d'audience du mois de juin sur le projet de *Plan de déplacement urbain* proposé par l'Arrondissement du Plateau Mont-Royal. En tant qu'organismes et citoyens¹ du Plateau qui avons participé à la préparation du PDU citoyen initié par la Maison d'Aurore ainsi qu'au processus d'élaboration du PDU du Plateau, nous tenons à souligner l'important travail accompli par les commissaires. Nous appuyons le plus grand nombre des propositions du rapport dont la plupart visent à renforcer, à partir des points de vue exprimés par les citoyens, les propositions du PDU du Plateau. Nous déplorons cependant l'absence de recommandation sur le traitement du transit qui constitue pourtant et de loin la principale source des nuisances liées à la circulation automobile auxquelles sont confrontés les résidents du Plateau. Nous voulons donc maintenant réaffirmer ce que nous attendons du PDU qui sera adopté en décembre prochain.

Réduction du transit

La Commission souligne avec à-propos que : « *La très grande majorité des intervenants partagent une grande préoccupation à l'égard de la circulation de transit et de ses impacts négatifs sur les réseaux local et collecteur. Elle constitue pratiquement le fil conducteur entre presque tous les propos entendus en audience* ».

Malheureusement, même si le rapport aborde ce sujet à plusieurs reprises dans le texte, la Commission, peut-être dans un souci de proposer des actions réalisables à court terme par l'Arrondissement, a peu abordé les moyens à mettre en place pour s'y attaquer véritablement. Cette discrétion ouvre la porte au désengagement de l'Arrondissement face aux très importants et très évidents problèmes quotidiens entraînés par le transit. Aussi, plusieurs mesures concernant la marche ou la pratique du vélo sont très intéressantes, mais n'auront aucune incidence sur la diminution du transit automobile dans le quartier, de loin la nuisance la plus endémique qui touche notre arrondissement. Les commissaires semblent avoir fait preuve d'un excès de prudence sur cette question en ne proposant pas de mesures qui engagent un véritable changement de paradigme.

Il nous apparaît donc impératif que l'Arrondissement présente, dans le Plan de déplacement urbain qui sera adopté en décembre 2008, un plan d'action concret qui intégrera certaines des recommandations du PDU citoyen pour s'attaquer à ce problème :

- Canaliser le transit régional uniquement sur les « artères » continues de l'Arrondissement tout en favorisant et renforçant significativement l'offre de transport collectif sur ces mêmes « artères » continues en reprenant de l'espace alloué aux automobiles.
- Cesser d'accroître la capacité routière de quelques manières que ce soit (synchronisation des feux de circulation, interdiction de stationnement, etc.).

- Redonner aux collectrices nord-sud des volumes et des allures de rues locales, en conformité avec leurs caractéristiques physiques et celles du milieu traversé.

Mise en œuvre rapide et actions concrètes

Nous appuyons sans réserve la proposition de la Commission visant à marquer clairement la transition par la mise en œuvre rapide d'actions concrètes, qui sont de compétences exclusives de l'Arrondissement, et réalisables avec les moyens financiers et techniques disponibles, et ce, dans le but d'asseoir immédiatement la crédibilité et l'exemplarité du PDU. La Commission recommande en ce sens trois actions, soit la création d'un premier quartier vert, d'une première zone de rencontre et la sécurisation des abords des écoles.

Nous croyons cependant que seules des mesures ayant une portée beaucoup plus large, appliquées à la grandeur du territoire de l'Arrondissement, seraient de nature à marquer les esprits, et donc influencer sur les comportements des individus dans leurs déplacements. Dans cette optique, nous estimons important que l'an 1 du PDU voit la réalisation des deux actions suivantes, recommandées par la Commission :

- La mise en place rapide de la signalisation ad hoc visant l'interdiction de stationnement à moins de 5 mètres de toutes les intersections pour ainsi appliquer la loi en vigueur.
- L'instauration d'une tarification par vignette pour tout le stationnement de longue durée sur le domaine public, de manière à réduire le flot des véhicules des transitaires envahissant nos rues et doter le PDU d'une source de financement, outil essentiel, mais pourtant absent du PDU présenté.

Problèmes particuliers

Les commissaires concluent leurs recommandations en attirant l'attention sur les problèmes particuliers vécus par plusieurs résidents sur leur rue (ex. Rues De La Roche et Christophe-Colomb). « *Il s'agit essentiellement de situations locales dérangeantes pour les résidents et qui sont pour la plupart générées par la circulation de transit dans le réseau local et collecteur. En fait, ces situations sont des manifestations symptomatiques plus aiguës d'un mal généralisé.* » Nous désirons appuyer leurs commentaires en incluant celui selon lequel « *le futur PDU ne sera véritablement valide que dans la mesure où il contribuera à une résolution heureuse de ces problèmes dans un délai raisonnable* ». Écarter ces « cas particuliers » se résumerait selon nous à agir sans se préoccuper des problèmes les plus criants vécus dans l'arrondissement, et « maquiller » le quartier avec des mesures qui ne répondent pas à la problématique du transit afin de satisfaire une majorité au détriment de la minorité qui vit les plus grandes nuisances.

Mesure d'apaisement de la circulation

Les commissaires abordent rapidement la question des mesures d'apaisement de la circulation en mentionnant que « *l'amélioration de la configuration des rues [...] a plus d'impact sur la réduction de la vitesse des automobiles que la signalisation* » et en endossant les actions proposées par l'Arrondissement. Malheureusement, aucun objectif mesurable n'est recommandé (ex. le nombre de km de rue apaisée).

Nous croyons que la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation doit être encadrée par une politique d'apaisement de la circulation afin d'agir à l'échelle du quartier et d'intégrer les aspects suivants :

- Budget dédié à l'apaisement de la circulation
- Processus intégrant une priorisation des interventions par l'Arrondissement dans les zones sensibles (écoles, garderies, hôpitaux, stations de métro, rues commerciales, quartiers verts, etc.) et une gestion des plaintes des citoyens.

- Lignes directrices prévoyant l'intégration des mesures d'apaisement de la circulation dans tous les projets de réfection de la voie publique.

Outils d'encadrement du PDU

Nous appuyons le souci de la Commission lorsqu'elle « réitère [...] l'importance de prévoir un bon mécanisme de suivi et de mieux baliser les actions à long terme avec des objectifs intermédiaires et des dates butoirs » et le besoin d'établir des budgets réalistes.

Nous sommes par contre surpris, de ne voir aucune recommandation sur les sources de financement possible du PDU (ex. tarification du stationnement) ni le besoin d'évaluation financière de chacune des mesures, des outils indispensables pour prioriser et faire des choix en fonction des budgets alloués.

Champs de compétence de l'Arrondissement

À quelques reprises, le rapport de la Commission fait référence au fait que l'Arrondissement n'a pas tous les pouvoirs en ce qui concerne le domaine de la gestion de la circulation automobile. Nous ne pouvons contester cette information, mais il est essentiel de rappeler que nos élus siègent aussi au Conseil de la Ville de Montréal et qu'ils ont alors le pouvoir et le devoir de prendre position sur les besoins de l'arrondissement, de faire les représentations nécessaires auprès des différentes instances concernées et, s'il y a lieu, de faire front commun avec les Arrondissements limitrophes afin d'appuyer leurs revendications.

Conclusion

Une lecture attentive du rapport de la Commission permet de constater que le corps du document est très riche en recommandations et en positions. Il serait dommage que l'Arrondissement s'attarde seulement aux recommandations mises en évidence par les caractères gras.

Enfin, nous souhaitons que le PDU du Plateau Mont-Royal présente une vision globale permettant d'envisager notre arrondissement dans le futur. Ce plan ne peut et ne doit pas se résumer à une liste de mesures cosmétiques à mettre en place. Il doit être une réponse aux réels problèmes vécus par les citoyens, dont celui de la circulation de transit. Rappelons que la santé et la sécurité des résidents du Plateau Mont-Royal sont altérées par la trop forte présence de la circulation motorisée (un demi-million de déplacements quotidiens). Voilà le véritable enjeu auquel doit répondre le PDU.

¹ Le Comité circulation du Plateau Mont-Royal est soutenu par la Maison d'Aurore. Il regroupe et mobilise des citoyens de l'Arrondissement préoccupés par la circulation et l'amélioration de la qualité de vie de leur milieu. La démarche du PDU citoyen a reçu l'appui de **147 citoyens du Plateau Mont-Royal** provenant de **47 rues différentes**, de **36 personnes ne résidant pas dans l'Arrondissement** mais qui y travaillent et/ou habitent un arrondissement limitrophe ainsi que du **Comité des citoyens du Mile-End** composé de 320 membres. Le Comité circulation du Plateau Mont-Royal est membre de la Coalition pour la réduction et l'apaisement de la circulation. Information : isabelle@maisonaurore.org