

Présentation par Claire Durand,

Utilisatrice du transit

Professeur à l'Université de Montréal

Pour cette présentation, je me réfère à mon expérience des 25 dernières années comme personne qui transite sur la montagne pour me rendre de chez moi à mon travail à l'Université de Montréal, sauf l'été où j'utilise plutôt la bicyclette. J'ai également consulté les documents disponibles sur le site, soit les réponses aux consultations et le rapport de CIMA.

Je pars du postulat que l'objectif de réduire la circulation automobile sur la montagne est un objectif louable sur lequel la plupart des utilisateurs occasionnels ou réguliers de la montagne s'entendent. Si tel était l'objectif du projet-pilote, il y aurait eu une forte acceptabilité sociale pour le projet. Toutefois, la Consultation porte sur les voies d'accès au Mont-Royal mais le projet de la Ville se nomme « Projet-pilote de retrait de transit pour les particuliers ».

Il est évident qu'il y a un problème de départ si le but est de réduire la circulation de transit – sans que l'objectif de cette réduction ne soit énoncé -- et non pas de réduire l'ensemble de la circulation et d'améliorer la sécurité pour l'ensemble des usagers.

Cette présentation se divise en trois parties. La première porte sur les utilisateurs, la seconde sur les impacts du projet pilote et la troisième sur les problèmes de la montagne. Je conclus par un appel à une approche scientifique à la réduction de l'utilisation de l'automobile sur la montagne.

Les types d'utilisateurs :

On peut diviser les utilisateurs en quatre groupes : Les utilisateurs en transit, réguliers et occasionnels, et les utilisateurs qui se rendent sur la montagne exclusivement pour faire des activités, réguliers ou occasionnels. On pourrait ajouter une autre catégorisation, très importante, celle de l'utilisation sur semaine et en fin de semaine.

Les utilisateurs en transit : Il est fort probable que ce sont majoritairement des utilisateurs qui se rendent au travail et qui le font surtout sur semaine. Il y a plusieurs institutions importantes des deux côtés de la montagne. Du côté ouest, on parle de l'Université de Montréal, des HEC, ainsi que des hôpitaux Saint-Mary et Jewish General. On pourrait ajouter les collèges Notre Dame et Brébeuf qui ne sont pas loin. Quelle proportion des personnes en transit vers l'Ouest se rendent vers ces institutions? D'où proviennent-elles? Ont-elles des alternatives acceptables autres que l'utilisation de l'automobile? Les mêmes questions se posent pour les personnes faisant le transit dans l'autre sens. Une chose est certaine, ces personnes sont habituellement des résidents de Montréal, souvent du voisinage de la montagne.

Il manque une enquête origine-destination auprès des personnes qui utilisent le Mont-Royal comme voie de transit qui permettrait de voir si ces personnes ont ou pourraient avoir des alternatives en transport en commun. Si on peut faire diminuer ces utilisateurs du transit régulier, on atteint une partie de l'objectif de réduction de la place de l'automobile sur la

montagne sans augmenter la congestion et donc la pollution et les inconvénients aux résidents des rues environnantes.

Les utilisateurs qui vont à la montagne : Les données recueillies par le projet montrent que ces utilisateurs sont beaucoup plus nombreux que les utilisateurs en transit, particulièrement en été et en fin de semaine. Ils sont sans doute composés à la fois de résidents de l'ensemble de la région de Montréal et de touristes. Il serait important de savoir pour eux aussi d'où ils arrivent, pourquoi ils ont utilisé l'automobile et s'ils avaient des alternatives viables en transport en commun. Il est possible que leur composition soit beaucoup plus variée que celle des transiteurs. Une chose est certaine toutefois. Contrairement aux transiteurs, ils ont rarement un horaire fixe à respecter.

Premier constat : Malgré la consultation et l'étude de CIMA, il manque d'information sur les raisons de l'utilisation de l'automobile sur la montagne par les divers types d'utilisateurs aux diverses périodes. Il faudrait faire une enquête utilisant une méthodologie d'interception. Il s'agit de faire un échantillon des personnes qui font un transit et de leur demander de compléter un questionnaire visant à connaître l'origine et la destination de leur trajet de même que leurs besoins.

Quelles alternatives avaient les transiteurs pendant le projet-pilote : Les raisons de la colère

La bicyclette ou le transport mixte bixi-auto-partage :

Le trajet en bicyclette me prend normalement 30 minutes à l'aller et 20 minutes au retour. Toutefois, les entraves sur les voies d'accès entre le Plateau et l'Université de Montréal ont été permanentes tout l'été, tout comme elles l'avaient été à l'été 2017. Les deux pistes cyclables, celles de la rue Villeneuve et celle de la rue Laurier (tout comme celle de la rue Rachel vers le Parc Jeanne-Mance) ont été bloquées la majeure partie de l'été. On ne parle pas d'entraves temporaires d'une semaine ou deux, mais d'entraves permanentes pendant tout l'été. Il était carrément non-sécuritaire de se déplacer entre le Plateau et la piste cyclable sur Côte Sainte-Catherine et ce, d'autant plus que, dès le début du projet pilote, la voie automobile sur Côte Sainte-Catherine vers l'est était fermée, ce qui causait des embouteillages. Il était donc impossible de circuler entre le Plateau et Côte Sainte-Catherine en demeurant sur piste cyclable.

J'utilise aussi personnellement la combinaison auto-partage à l'aller, bixi au retour lorsque la météo annoncée rend hasardeux d'aller à l'Université en bicyclette ou durant les périodes de canicule où il serait dangereux de monter jusqu'à l'U de M en bicyclette. Avec l'allongement du trajet dû au projet-pilote, le coût de l'utilisation de l'auto-partage est devenu prohibitif, ce qui a diminué d'autant mon utilisation de la bicyclette.

L'offre de transport en commun :

L'amélioration de l'offre de transport en commun pendant le projet pilote a visé de façon presque exclusive les utilisateurs « touristiques » de la montagne, tant dans le type d'offre que dans la publicisation de l'offre. L'offre était plus importante en week-end et aucun autobus n'arrêtait au coin de Decelles (HEC, Université de Montréal) sur semaine. La 711 faisait des détours à travers le Plateau. Étant donné le niveau de congestion, ce n'était vraiment pas intéressant pour un transiteur.

Personnellement, j'ai trois choix :

Le metro : durée du trajet : au moins 35 à 45 minutes avec la majeure partie sur la ligne bleue « en sardines ». La semaine dernière, la STM a annoncé qu'il y avait eu une augmentation importante de l'utilisation des lignes orange et bleue et que ces lignes atteignaient presque le point de saturation. À l'heure de pointe, pour se rendre à l'Université de Montréal, avec un sac sur le dos et un ordinateur au bras, c'est carrément à éviter.

L'autobus 51 : durée du trajet : 35 à 45 minutes quand il n'y a pas d'entraves à la circulation. Je dois me rendre jusqu'au métro Laurier pour prendre le bus (10 minutes de plus). Étant donné les entraves sur Laurier et sur Côte Sainte-Catherine, il est difficile de savoir à quelle heure l'autobus pourrait m'amener au travail. De plus, les données que la Ville vient de me fournir suite à la demande d'information que j'ai faite le 8 novembre indiquent une ponctualité de 85% en juin, au moment où je dois me rendre donner des cours. Comme cet autobus dessert également plusieurs écoles secondaires, il est habituellement complètement plein.

L'autobus 11-711 : Ce serait le trajet idéal qui pourrait m'amener à mon travail en 20 minutes environ. Deux problèmes se posent. Premier problème, majeur : De l'autre côté de la montagne, l'autobus quitte Côte des Neiges pour aller faire demi-tour sur la rue Ridgewood (900 mètres) plutôt que de continuer sur Côte-des Neiges. En conséquence, je dois faire une marche d'un kilomètre pour me rendre à l'Université de Montréal ou attendre l'autobus 165 (15 minutes supplémentaires). Deuxième problème, on a ***réduit la fréquence de ce trajet. Il est maintenant environ aux 30 minutes en heure de pointe*** alors qu'il était aux 20 minutes il y a quelques années, ce qui n'était déjà pas suffisant.

Il est évident qu'un circuit d'autobus qui ne va que sur la montagne et ne vise aucun lieu de travail sera sous-utilisé, que son utilisation variera fortement en fonction de la température, de la saison et du moment de la semaine et que le peu d'achalandage amènera une réduction de l'offre qui à son tour encourage une réduction de l'utilisation. En réponse à la question que j'ai posée sur cette question lors de la rencontre du 8 novembre, la Ville a répondu que la question était hors-d'ordre. Bref, il ne semble y avoir personne ni à la Ville ni à la STM qui comprend que le transit sert à amener des gens à leur travail ou à leur cours.

Une conclusion s'impose. ***Alors que la STM dit devoir trouver des solutions à l'engorgement des lignes orange et bleue, elle laisse un « trou » dans les services et ceci au centre de la ville de Montréal.*** Au cours des dernières décennies, toutes les initiatives de transport en commun semblent avoir visé d'abord les utilisateurs éloignés du Centre-ville. Les trains de banlieue sont

beaucoup plus fréquents que l'autobus 11. Les résidents de Montréal qui habitent près de leur lieu de travail – ce qui devrait être encouragé – se retrouvent avec une offre en transport en commun tellement pauvre qu'elle n'est pas acceptable. L'offre de transport en commun entre le Plateau et l'ouest de l'île est déficiente non seulement pour les personnes qui transitent en passant sur le Mont-Royal mais également pour l'ensemble des résidents qui doivent se déplacer dans cet axe. On se retrouve avec une situation carrément anormale où l'automobile doit être utilisée pour faire 7 à 10 kilomètres en ville dans des délais raisonnables, faute d'alternatives en transport en commun.

L'alternative en automobile

Le rapport de CIMA pointe sur les problèmes entraînés par le projet pilote dont l'augmentation des gaz à effet de serre produits par les transiteurs. Cette augmentation est même possiblement sous-estimée. Comme le coût de l'utilisation d'auto-partage devenait prohibitif, j'ai personnellement utilisé plus mon automobile personnelle, plus polluante que les autos-partage, et ce pour les deux trajets, aller et retour. De plus, il faut souligner que l'intersection Vincent-d'Indy-Boulevard Mont-Royal est entravée et cela pour les deux prochaines années dû aux travaux du REM. Il y a des embouteillages en permanence à cette intersection.

Malgré la déclaration du responsable du transport au Comité exécutif à l'effet que la Ville avait fait ses devoirs pour que les trajets alternatifs ne soient pas entravés, la situation était tout autre. Durant tout l'été, Côte Sainte-Catherine vers l'est, Laurier, Villeneuve et Rachel étaient entravés ou complètement bloqués (la plupart du temps) et ceci pour la presque totalité de la durée du projet. La situation était la même à l'été 2017. La seule voie pour aller du Plateau à l'Université de Montréal était le boulevard Mont-Royal qui était bloqué à Vincent d'Indy. La principale raison pour laquelle les dommages à la circulation n'ont pas été majeurs est qu'il y avait peu ou pas de cours à l'Université de Montréal. Dès septembre, les embouteillages au coin Vincent-d'Indy se sont fortement allongés.

Deuxième constat : On a empêché le transit sur le Mont-Royal sans offrir aux transiteurs réguliers des alternatives acceptables. Par conséquent, ils ont continué d'utiliser leur automobile mais ont pollué plus. Les alternatives en transport en commun sont notablement déficientes, et l'utilisation du vélo est peu sécuritaire.

La montagne des occasions perdues

Comme utilisatrice de la montagne depuis 25 ans, j'ai assisté à deux modifications, soit la réduction des voies pour le trafic automobile et l'aménagement du belvédère Camilien Houde.

La réduction des voies réservées aux automobiles. Cette réduction était une très bonne idée. Elle n'a d'ailleurs pas provoqué de levée de boucliers. Elle a été proposée avec la justification d'augmenter les espaces verts. Or, aucune augmentation des espaces verts n'a été faite. La voie qui a été fermée a même été réasphaltée au début de l'été! Au moment où on parle des besoins des cyclistes et des piétons, il apparaît évident qu'à cette époque, on aurait dû transformer les voies automobiles fermées en voies pour les cyclistes et les piétons. Est-il trop tard pour réviser l'aménagement? Il faut certainement y penser.

L'aménagement de l'accès au belvédère Camilien Houde: Dès les premiers jours, ce nouvel aménagement est apparu comme catastrophique. Il est responsable d'une augmentation du trafic automobile sur la montagne et d'une augmentation de la circulation de transit : D'une part, on force les automobilistes arrivant de l'est à faire un détour de 2 kilomètres (mal indiqué par ailleurs). D'autre part, on tente d'obliger les automobilistes arrivant de l'ouest à continuer vers l'est sans possibilité de revenir vers leur origine. On force donc le transit. On peut penser qu'une personne qui ne connaît pas la ville, qui veut retourner d'où elle vient et qui se voit forcée d'aller dans la direction inverse, peut paniquer. Pour le moment, la réponse de la Ville à cet aménagement déficient est de rajouter des barrières pour empêcher les automobilistes de faire ce qu'il serait naturel de faire. Ce belvédère doit être réaménagé d'urgence pour éviter d'autres accidents dus à des demi-tours et à des automobilistes perdus et stressés.

Il serait pertinent d'analyser la prévalence et le type d'accidents avant et après cet aménagement, ce qui pourrait donner une idée de l'impact qu'il a eu – ou n'a pas eu – et des conditions que devrait respecter un nouvel aménagement qui serait à la fois sécuritaire, flexible et qui n'entraînerait pas une augmentation de la circulation automobile.

Il faut noter que le rapport de CIMA montre que les accidents ont surtout lieu la fin de semaine et ne sont donc pas dus, normalement, à la circulation de transit.

Une vision de la montagne : La montagne aux résidents

Tout au long du projet pilote, la Ville a donné l'impression de favoriser une certaine vision de la Montagne comme un endroit de destination, un parc régional, une « icône ». Cette vision exclut les résidents qui circulent dans la Ville et qui peuvent avoir diverses raisons de traverser la montagne, y compris en s'y arrêtant parfois pour continuer leur chemin par la suite. Le fait de profiter de ce joyau et de ses vues superbes sur la Ville est une de ces raisons. Passer sur la montagne fait partie de la qualité de vie de certains Montréalais, privilégiés sans doute, mais qui ont droit à la Montagne comme tous les résidents de Montréal. Ils pourraient très bien y passer en autobus si l'offre était minimalement acceptable.

La manière dont le projet-pilote a été amené, est responsable du « gâchis actuel ». Je parle de gâchis parce que l'on a braqué les gens sur des positions politiques ou idéologiques plutôt que de faire le focus sur un objectif rassembleur et d'utiliser une approche scientifique du problème. Je me demande s'il n'est pas malheureusement trop tard pour une telle approche. Une fois que les participants à un débat sont catégorisés en bons et en méchants et éventuellement en gagnants et en perdants, il est difficile de revenir en arrière. Un projet pour la Montagne doit avoir une acceptabilité sociale. La réduction de la circulation automobile recueille cette acceptabilité sociale. L'attaque ciblée sur certains des utilisateurs n'en a pas, du moins pour une partie non négligeable des utilisateurs.

Une approche scientifique de la question demanderait de compléter les informations existantes et de s'attaquer à certains problèmes évidents.

- Il faudrait connaître le profil des automobilistes qui vont sur la montagne, qu'ils transitent ou qu'ils se rendent spécifiquement pour y faire des activités. Pour cela, une

enquête origine- destination utilisant l'interception d'un échantillon de véhicules est essentielle.

- Il faudrait étudier quelles alternatives doivent être proposées en transport en commun pour permettre une réduction de l'utilisation de l'automobile. Tant que se rendre au travail en automobile prendra la moitié ou même le tiers du temps que l'utilisation du transport en commun, le problème risque de perdurer. Une fenêtre s'ouvre pour repenser l'offre avec la déclaration récente de la STM concernant la saturation des lignes orange et bleue en heure de pointe et la volonté de la Ville de réduire la circulation automobile sur la montagne.
- Il faudrait voir à aménager des pistes pour les cyclistes et des trottoirs pour les piétons sur la Montagne de façon à délimiter les espaces et à rendre la circulation de tous les usagers sécuritaire et agréable.
- Il faudrait d'urgence repenser l'aménagement du Belvédère Camilien Houde pour qu'il soit sécuritaire et qu'il ne provoque plus une augmentation de la circulation automobile sur la Montagne.

Merci de votre écoute.