

Mémoire sur le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal  
Considérations travail-transport-famille dans le secteur de nord-ouest de l'Île :

Claudine Christin, M.Sc.A.  
Citoyenne de l'ouest-de-l'île depuis 1983  
Et de Pierrefonds depuis 1984

Dollard-des-Ormeaux  
25 mai 2004  
Version corrigée

### **Présentation de l'auteur :**

Je suis détentrice d'un Baccalauréat en Sciences biologiques de l'Université de Montréal, d'une Maîtrise en Sciences appliquées de l'École Polytechnique, ainsi que d'études en promotion de la santé de niveau maîtrise de l'Université de Montréal. Je précise que je ne suis pas ingénieure. La Maîtrise en Sciences appliquées à Polytechnique est une maîtrise multidisciplinaire où l'on apprend à travailler avec plusieurs corps professionnels, dans le but de trouver des solutions applicables.

Après avoir résidé vingt ans au centre-ville (coin Iberville et Sherbrooke), j'ai résidé deux ans à Cartierville, un an à Dollard-des-Ormeaux et je réside à mon domicile actuel à Pierrefonds, depuis 1984, soit vingt ans. Ma maison est située au nord du boulevard Pierrefonds, près de St-Jean. J'habite dans un secteur à deux pas de la piste cyclable, près de magasins de proximité et à quelques pas d'un arrêt d'autobus. La gare de Pierrefonds est à quatre kilomètres à l'est de ma maison. J'ai eu une voiture à l'âge de 23 ans, parce qu'avant, tout mes besoins en terme de transport étaient rencontrés par le système de transport public.

Je suis mariée, mère d'un enfant de huit ans, au niveau primaire. Mon conjoint travaille également, comme la plupart de mes voisins.

Je présente le mémoire à titre de résidente de Pierrefonds.

## **Objectif du mémoire**

L'objectif de ma présentation est, en premier lieu, de vous faire une description de l'évolution du secteur ouest de l'île, de vous faire part des contraintes en transport vécues, des effets sur la famille, et finalement de faire des suggestions pour dégorger le secteur nord-ouest de l'île, ce que d'après mon opinion, le plan d'urbanisme que vous proposez ne permettra pas.

Par ailleurs, j'espère que les considérations d'organisation travail-transport-famille que j'apporte permettra d'établir un début de compréhension sur les raisons de l'utilisation de la voiture et de son usage malheureusement toujours plus élevée, et tenter de trouver des solutions de transport applicables pour chaque membre de notre société.

Finalement, je pense que les adultes ont droit d'élever leurs enfants sans être épuisés par de longs temps de transport (qu'ils soient à pied, en transport public ou en voiture), de bénéficier de temps de loisir et de temps pour eux-mêmes. Par ailleurs, les enfants, nos futurs citoyens, ont également le droit de bénéficier d'un temps parental de qualité et en quantité suffisante. Il est donc temps d'associer le transport comme élément à part entière de la conciliation famille-transport-travail.

## **Description de l'évolution du secteur ouest de l'île**

### *Au point de vue de la population*

En 1983, le résidentiel dans le secteur n'était pas très développé. Le boulevard St-Jean était bordé de champs, de même que Pierrefonds. Le boulevard St-Charles était également peu développé. Ainsi, pour parcourir en voiture la route entre mon domicile et l'autoroute 40, on comptait cinq minutes. Aujourd'hui, avec l'ajout de résidences, de feux de circulation, et d'un grand nombre de voitures, cela prend au minimum 20 minutes. À part ces grands boulevards, il n'y a à peu près pas de connexion nord-sud entre les différentes municipalités.

Il y a peu de possibilité de circuler est-ouest. En fait, pour les résidents du nord de l'île, le boulevard Gouin est le seul disponible. Il existait en 1984, tel qu'il est aujourd'hui., à l'exception d'un rajout d'une deuxième voie entre le boulevard des Sources et la gare de Roxboro-Pierrefonds. Il continuait à deux voies jusqu'à l'autoroute 13 et ne comprenait, comme aujourd'hui, qu'une seule voie à partir de l'autoroute 13 vers l'est. Pour rejoindre celle-ci à sept heures du matin, on compte 15 minutes. Vers sept heures trente, le boulevard est complètement congestionné dû au passage à niveau pour le train. Les voitures sont arrêtées jusque sur le boulevard Des Sources. On observe le phénomène inverse vers cinq heures trente.

La population du secteur a doublé. En 1983, à notre arrivée dans l'ouest, la ville comptait environ 30 000 résidents. Nous sommes 54 000 aujourd'hui pour le seul Pierrefonds. L'île Bizard a aussi doublé de population. Il existe toujours le même seul pont pour ces résidents, malgré qu'il dispose maintenant d'une voie en alternance pour

suivre le flux de la circulation. Dollard-Des-Ormeaux est également beaucoup plus peuplé.

### *Au point de vue du système de transport public*

Le système de transport public lui, a eu peu de modifications. On a modernisé le train de banlieue vers 1995 avec des stationnements incitatifs, qui se sont rapidement remplis. Dès sept heures le matin, il n'y avait plus une seule place. On a donc, quelques années plus tard, procédé à l'agrandissement du stationnement, puis, celui-ci débordant, a l'installation de restriction de stationnement de moins de quatre heures sur les rues aux abords de la gare. On donne aussi des contraventions à ceux qui ne stationnent pas dans leurs lignes, à cause de l'obligation de prendre le train combiné au manque de place de stationnement. Dans la journée, il n'y a plus de place. La popularité toujours croissante du train à la station Deux-Montagnes a pour conséquence un train déjà plein avant d'arriver sur l'île. Beaucoup de gens sont donc retournés à la voiture, faute de place dans le train. Le stationnement incitatif se remplit plus tard lorsque les travailleurs de Deux-Montagnes se dirigeant vers le centre-ville ont terminé de l'utiliser. Il n'y a toujours pas de place au cours de la journée. La nouvelle gare proposée ne sera d'aucune utilité s'il n'y a pas de place pour les utilisateurs. Ainsi, on pourrait réserver des wagons par gare et construire la deuxième voie pour le train et ainsi pouvoir rajouter des trains. Dans le cas contraire, on augmente l'étalement urbain.

En ce qui concerne les autobus, il faut être patient. Le principe est d'amener tout les autobus au centre Fairview et de repartir de là, en transférant. Dans le meilleur des cas, pour la destination est, vers la station Côte-Vertu, qui se dirige également vers le centre-ville. À partir de Pierrefonds, vers l'est, il y a l'autobus 68 et 69.

Bref, le système de transport en commun sur l'île de Montréal, est constitué pour amener les travailleurs efficacement dans un secteur particulier du centre-ville du lundi au vendredi, mais qu'y a-t-il de disponible pour les travailleurs du centre-ville dont l'assemblage de différents moyens de transport nécessaire pour se rendre à destination nécessite des temps indus, qu'y a-t-il pour accommoder les horaires des travailleurs sur sept jours, les mères avec des poussettes et de jeunes enfants, les jeunes enfants, les personnes avec des difficultés de mobilité, tel une personne arthritique par exemple? Rien! Qu'y a-t-il pour les adolescents pour leur permettre d'aller en ville, mais aussi de revenir le soir la fin de semaine? Ils doivent avoir une voiture pour rentrer chez eux ou réveiller papa ou maman car il n'y a plus de train. Voulez-vous aller au Biodôme avec les enfants ou à la fête des neiges? Je souligne qu'il n'y a que 9 trains le samedi et 5 le dimanche, comparativement à 26 en semaine. Et aussitôt arrivé à destination, il vous faudra revenir, question d'horaire. Comme vous n'avez pas de passe de train (votre contrainte en temps est trop importante la semaine) cette petite escapade vous coûtera fort cher (24\$ pour une famille de deux adultes et deux enfants). Vous voulez aller à un spectacle le samedi soir? Le train part de la gare centrale à 22h50 (vous n'avez pas le temps de vous rendre à la gare pour prendre ce train à partir des salles de spectacles et le suivant est à 12h30). Ce délai engendrera aussi des coûts de gardienne.

Le transport scolaire, tel que l'on le connaît ne convient pas dans bien des cas. En effet, pour se rendre au travail, les parents partent de plus en plus tôt, et les autobus scolaires passent trop tard. Les parents conduisent donc les enfants à l'école. Le transport de toutes les catégories de gens que je viens de décrire passe par la voiture, la leur ou celle de quelqu'un d'autre...qu'ils attendent après le travail ou la fin de semaine, ce qui augmente les contraintes en temps des autres adultes en voiture.

#### *Au point de vue de la localisation des services*

Depuis 1983, il y a eu une transformation profonde dans les services offerts dans le secteur. Plusieurs petites centres commerciaux conçus pour répondre à la demande d'achats réguliers sont maintenant un agglomérat de magasins ne répondant pas aux besoins réguliers des ménages. Ainsi, il y a vingt ans, chaque petit centre sur les boulevard nord-sud avait un dépanneur, une banque, un nettoyeur et un coiffeur. On avait sur le boulevard Pierrefonds des boutiques de vêtements, une quincaillerie, un magasin d'équipement de bureau, une pâtisserie etc. Ces magasins n'existent plus. Ils ont été remplacés par des magasins dont on n'a pas besoin de façon régulière : magasin à escompte, meubles pour enfants, articles de sports, magasin de pierre de patio, magasin de piscines etc.

#### *Au point de vue de l'assemblage des services*

Le centre commercial Fairview au début ne comportait qu'un étage. Il a été agrandi à deux étages vers le milieu des années 80. À l'époque, il y avait tout ce qu'il faut pour les besoins d'une famille : une grosse épicerie, une quincaillerie, un cordonnier, des vêtements pour tous, des magasins de vaisselle, une librairie française. Les magasins de grande surface, tel Eaton et La Baie avaient de tout. La loi du marché étant ce qu'elle est, ces magasins ont supprimés certains articles de leur marchandise, notamment les rouleaux de fils à coudre et le tissu. Oui, l'ouest de l'île a encore tout cela...dans plusieurs magasins différents...qui sont situés dans plusieurs centre commerciaux différents.

Le seul magasin, à ma connaissance qui tient de tout, en tout temps est une grande surface, à Kirkland. Contrairement à ce que l'on pourrait penser, pour bien des gens, ce n'est pas le prix des articles, mais bien les raisons suivantes font la popularité de ce magasin auprès des mères de familles :

- Ils n'ont pas de politique de « vente ». En effet, dans tous les magasins, les « ventes » ont pour effet que l'article en vente est rarement disponible quand on arrive, ce qui a pour effet de générer un besoin de revenir, et d'autres déplacements, et ceci dans environ trois fois sur quatre.
- Le fait de tenir tout les mêmes produits en tout temps. On sait donc ce que l'on va y trouver.
- À un seul endroit de surface raisonnable
- Une seule caisse où faire la file (et non dix caisses dans dix magasins différents pour dix types d'articles)

- Avoir à ne stationner qu'une seule fois (et donc de sortir les enfants, de les faire marcher dans un stationnement plein de voitures une seule fois)
- La possibilité d'acheter en une seule fois « les cossins » nécessaire à la vie de tout les jours : des articles que les enfants perdent sans avertir : (des mitaines, des bas, des barrettes à cheveux etc.), un litre de lait, une carte de fête pour le beau-frère, un rouleau de fil, de la nourriture pour les oiseaux, des bonbons, du papier pour l'école etc.,

### *Au point de vue de la disponibilité des services*

La fusion des grandes épiceries a entraîné des effets indésirables pour la ménagère. En effet, selon la rentabilité du produit, les grandes chaînes les gardent ou non. À titre d'exemple, mentionnons un article simple, qui entre dans la composition de plusieurs mets : les graines de moutarde. Pour une raison ou pour une autre, d'un article courant, c'est devenu un article rare. La dernière fois, j'ai fait quatre épiceries pour en trouver.. en une heure (en voiture).

La mondialisation des marchés et l'organisation du commerce a engendré des effets indésirables. C'est ainsi que du petit magasin de vêtements des années soixante qui tenait de tout en tout temps, on est passé à plusieurs magasins spécialisés qui reçoivent les produits selon une séquence inconnue, mais tous ne sont pas disponibles en même temps. Le meilleur exemple sont les vêtements d'hiver pour enfants : En effet, l'été dernier, le magasin a reçu d'abord les mitaines (Il n'y avait pas de chapeaux, ni de manteaux). À la visite suivante, on avait reçu les chapeaux et on avait encore des mitaines, mais pas de la bonne grandeur et pas de manteaux. La troisième semaine, on avait les manteaux, mais si on avait attendus cette semaine –là pour acheter les trois articles, mon fils n'aurait pas eu de mitaines, ni de chapeau. C'est un peu froid pour l'hiver.

Téléphoner au magasin à l'avance (technique que j'ai essayé) est inutile. En effet, les gérants ne savent pas quelle marchandise entrera dans le magasin au cours de la semaine suivante. Ils reçoivent des stocks sur lesquels ils n'ont aucun contrôle. Ainsi, à titre d'exemple, pour me procurer un jogging de couleur marine (nécessaire en tant qu'uniforme de compétition de patin) j'ai du retourner au magasin quatre fois. La première, « nous n'en avons pas reçu , il y en aura sans doute la semaine prochaine ». La semaine suivante, « malheureusement cela n'est pas rentré, mais ils seront en vente la semaine prochaine ». La troisième semaine, il y en avait plein de toutes les couleurs sauf les marines qui avaient tous été vendus en un seul avant-midi. J'ai donc été dans un autre magasin (dans un autre centre d'achat) où j'en ai trouvé un, mais un peu grand. Par contre, il a tellement rétréci au lavage que j'ai du retourner pour l'échanger. Résultat : quatre déplacements aller-retour d'environ quatorze kilomètres et un aller-retour d'environ quarante kilomètres en voiture. À .30\$ du kilomètre, les jogging m'ont coûté dix dollars au magasin...,vingt-huit en transport et je n'ai pas ajouté de valeur à mes quatre après-midi perdus. En passant, il n'y a pas de service d'autobus direct vers Laval.

La non-correspondance des saisons avec le genre de vêtements disponibles entraîne aussi des effets indésirables qui génèrent des transports. Ainsi, au début février, il n'y a plus

de vêtements d'hiver dans les magasins. Pour un adulte, il n'y a pas de problèmes, mais pour un enfant qui grandit, en shorts en février, c'est un peu froid et personne ne peut prévoir à quelle vitesse un enfant grandit. Les vêtements d'hiver étaient introuvables. Des amies m'ont dépannée.

Parlons des cliniques médicales. Celle de Pierrefonds, une grosse clinique médicale qui comptait plusieurs dizaines de médecins dans les années 80, n'en compte plus que quelques-uns. La plupart d'entre eux prendront leur retraite d'ici quelques années et ceux qui ont pris leur retraite récemment ne sont pas parvenus à trouver des remplaçants. La clinique de radiologie a été fermée il y a quelques années, faute de radiologiste. Elle a réouvert depuis. Les patients ayant besoin de soins spécialisés sont souvent référés aux hôpitaux McGill, soit le Royal Victoria et l'Hôpital général de Montréal. Les gens doivent donc se déplacer pour les rejoindre. À titre d'exemple du temps requis pour rejoindre ces hôpitaux, par train pour un rendez-vous au Royal Victoria à dix heures, vous ne reviendrez que par le train de deux heures trente au mieux. Il vous en aura coûté une journée de votre temps, si vous êtes assez en forme pour le prendre.

Parlons d'écoles. Les commissions scolaires répartissent les enfants selon le ratio d'élèves, professeurs et les locaux disponibles. Il peut arriver que les enfants soient changés d'école, mais le problème de transport des parents n'est pas considéré dans ces changements. Ce problème avait été souligné il y a quelque temps par une mère de famille dans le journal local.

Parlons des centres de la petite enfance. Les familles étant de plus en plus à double revenus, les centres de la petite enfance se sont développés. En relation avec la problématique du transport, cela a entraîné des conséquences. Les enfants sont maintenant à l'extérieur du foyer, il faut donc les habiller, les déshabiller au centre et l'inverse le soir. En été ou en automne, quand mon fils allait à la garderie, cela ne prenait qu'environ dix minutes à chaque fois. Au cours de l'hiver, ce temps montait à vingt minutes (les enfants jeunes ne veulent pas toujours se faire habiller) à l'aller et au retour, ce qui retranche quarante minutes d'une journée. Plus encore, la disponibilité des places font que le choix d'une garderie n'est pas un choix, mais bien l'endroit où il y a eu une place. Tout ces éléments ont un impact sur les trajets effectués, et le temps disponible pour les effectuer.

#### *Au point de vue des voitures*

Oui, il y a des voitures, toujours plus de voitures, mais aussi des services toujours plus loin, toujours plus éparpillés, qui prennent plus de temps. De moins en moins de personnes à domicile pour « tenir le fort » (L'ouest de l'île a un des taux les plus importants de ménages à doubles revenus). Du temps de transport sans cesse plus long du à la congestion engendrée par l'étalement urbain de Vaudreuil, Laval et plus au sud sur la 20 par les ponts. D'ailleurs, la circulation est fluide vers le centre-ville dès que l'on a dépassé le pont Champlain.

Un facteur qui a beaucoup aggravé la situation ces dernières années a été la construction massive d'habitations à haute densité le long des boulevard St-Jean et Pierrefonds. C'est une augmentation soudaine dans un très petit périmètre de voitures qui peuvent difficilement sortir du secteur à l'heure de pointe.

Nous avons également un système de transport qui ne répond qu'aux besoins de travailleurs qui vont au centre-ville, dans un secteur bien précis, mais qu'arrive-t-il aux autres? Les gens au cours des années se sont adaptés, ils ont d'abord acheté une voiture, puis, pour jumeler le lieu de travail des deux conjoints, une deuxième voiture. Cet événement a eu lieu habituellement après un changement d'emploi d'un des deux conjoints, non-volontaire. Puis, les enfants arrivant, un conjoint part avant l'autre et revient plus tôt pour les enfants. Ces dernières années, toutes les mères de ma connaissance se sont dotés d'un cellulaire parce qu'elles sont souvent retenues dans la congestion. La famille élargie a aussi été mise à contribution, les grands-parents, la parenté à la retraite etc. pour aller chercher les enfants. Le covoiturage est extrêmement populaire, les mères s'organisant entre elles pour transporter les enfants., mais certaines initiatives sont bloquées rapidement. Ainsi, pas question, du moins il y a quelques années, d'utiliser le stationnement des centre d'achats ou des cours d'écoles pour faire du co-voiturage.

La population de l'ouest-de-l'île est une des plus éduquée de l'île. Mais beaucoup d'entreprises spécialisées ont fermées ou ont fait des mises à pied, notamment Nortel, Marconi, Dominion Bridge, le Centre de recherche Noranda, Jenkins, Bombardier, Allergan etc. D'autres ont déménagées, vers le centre-ville, notamment certains services gouvernementaux. Or, dépendamment de la spécialité (le dépanneur du coin de la rue n'engage pas de maîtrise ou de doctorat spécialisé en anticorps mono-clonaux par exemple), un autre travail ne se retrouve pas à proximité, mais dans des secteurs bien précis. Les familles doivent composer avec les déplacements des enfants, les lieux de travail du conjoint et la réalisation des tâches ménagères. La congestion augmente sans cesse, ce qui augmente le temps de transport de façon importante. À titre d'exemple, le temps de transport de mon domicile est passé de 30 minutes le matin et 50 minutes le soir en été vers 1998 à un minimum de 50 minutes le matin en été et une heure et demie le soir. Pour l'hiver, il faut compter une heure le matin et deux heures le soir, et cela en voiture. Le transport en commun ne permet pas d'arriver à une heure décente pour voir mon fils, réviser ses leçons avec lui, et le faire souper. D'ailleurs, même avec une voiture, cela est rendu difficile.

### **Les conséquences sur la famille**

Le temps passé dans les transports ne profite à personne. Il a des effets sur la pollution et il a aussi des effets sociaux. Il ne peut être utilisé pour les enfants, pour le bien-être, la préparation des repas, pour l'exercice physique. Cela se reflète bien dans les habitudes de vie. En effet, la piste cyclable, au coin de la rue s'est vidée avec les années, les parents rentrent fatigués. Ils ne ressortent pas le soir. À l'heure où ils arrivent, il y a d'abord le souper et les devoirs des enfants, puis il est temps de se coucher. Les plats préparés et les restaurants sont en grande expansion. On donne maintenant des contrats

de neige( qui n'existaient pas en 1984, mais dont le nombre de compagnies, ainsi que le nombre de tracteurs dans l'ouest-de-l'île peut vous donner une idée, ex : Syljack), des contrats pour couper la pelouse dont on n'a plus le temps de s'occuper, et avec un tel horaire en semaine, les courses sont passées le samedi et le dimanche. Il y a des embouteillages sur les boulevards principaux la fin de semaine. Aujourd'hui, il n'est pas rare d'être à la caisse d'un magasin la fin de semaine où on peut observer les clients parlant au conjoint (qui se trouve dans un autre magasin) avec leur cellulaire pour demander où il en est rendu avec les courses.

À la limite, actuellement, des personnes demandent à travailler à temps partiel ou remettent leur démissions à leur employeurs parce qu'elle n'arrivent plus à rencontrer à la fois leurs obligations familiales et professionnelles. La vie sociale diminue. Ainsi, les gens qui assistent aux conférences de la bibliothèque sont d'un âge plus avancé qu'auparavant. À l'école où mon mari prend une activité physique, la tranche 25-45 ans a complètement disparue. Les magasins du centre commercial Fairview sont vides le soir en semaine et ultra-pleins la fin de semaine. Celui de Laval a même un stationnement à étage. Il faut parfois circuler une heure dans le dédale du stationnement pour trouver une place, même en période calme. L'activité physique est réduite pour en pas dire inexistante. Le temps de repos est de moins en moins présent. Le temps de sommeil en souffre.

Et que dire quand on ajoute à cet horaire un soutien à des parents âgés ou encore des soins à prodiguer régulièrement à un enfant, ce qui gruge encore du temps. A-t-on pensé aux mères monoparentales qui sont seules pour s'occuper (et transporter) les enfants ?

### **Et le futur?**

#### *La réponse proposée par le plan d'urbanisme*

Un nouveau boulevard nord-sud (Jacques Bizard) et des mesures incitatives au transport public sur les trois grands boulevards nord-sud, et sur la seule artère est-ouest, Gouin, ce qui réduira drastiquement la place pour les automobilistes. Or, pour être efficaces, il faudrait que ces liens de transport public aillent où l'on a besoin d'aller dans le temps requis. Or, le matin, où vont les gens en voiture sur le boulevard Gouin? À sept heures, Laval est congestionné avant le pont, ce qui laisse une petite fenêtre de temps pour passer sur la 13 aux gens qui s'y dirigent en provenance du nord-ouest de l'île. J'estime à environ 1/5 qui vont vers le centre-ville, 3/5 vers Laval et 1/5 vers l'autoroute 40, vers l'ouest. Les voies du plan d'urbanisme ne conduisent pas là où ces gens ont besoin d'aller la semaine et ils sont inexistant la fin de semaine.

Fait à noter, depuis environ cinq ans, la congestion sur l'autoroute 20 à cette heure est vers l'ouest et non vers l'est. Le soir, à quatre heures, la congestion commence avant l'autoroute Ville-marie (du côté est). Quand on arrive vers les grands boulevards de l'ouest, la congestion est dans le sens ouest-est, non l'inverse.

En outre, le plan d'urbanisme ne contient pas de mesure pour permettre aux gens défavorisés en mobilité, de pouvoir se transporter.

On propose d'ajouter dans ce même secteur des habitations de plus grande densité, ce qui ajoutera encore des voitures dans le même petit périmètre.

### **Mes propositions**

- Pour le transport en commun :

D'abord, construire le stationnement incitatif à la place de la nouvelle gare. Ne pas construire cette gare, mais l'utiliser comme stationnement incitatif pour des navettes arrêtants uniquement aux gares, en direction de la station de métro Henri-Bourassa, pour accélérer le temps de transport et permettre de sortir les gens qui circulent est-ouest. Pour les gens se dirigeant vers Laval, une navette vers le Centre commercial Carrefour Laval pour rejoindre le centre de l'île et le carrefour des affaires. Une autre se dirigeant vers la 13 sud et l'ouest de l'île et un dernier pour un lien direct avec la rive-sud.

Pour les centres commerciaux, instaurer des navettes directes à partir des stationnements de co-voiturage, la fin de semaine, doublé de navettes entre les centres. Ces autobus devraient être équipés de place pour mettre les paquets. Cela ferait sans doute l'affaire des centres commerciaux parce que cela éviterait peut-être l'installation de stationnement à étages qui coûtent cher, et l'affaire des clients qui n'auraient pas à se promener une heure avant de trouver une place. Cela diminuerait de beaucoup la congestion de fin de semaine. Je suggère que ces navettes soient gratuites pour favoriser leur implantation, mais aussi parce que cela pourrait transférer les frais d'entretien de stationnement et donnerait une bonne image corporative au niveau de l'environnement aux centres commerciaux qui décideraient de se doter d'une telle mesure.

Ensuite, instaurer un système de co-voiturage dans l'ouest de l'île. Le co-voiturage de fortune est déjà instauré. Avec un peu d'aide, il serait sans doute plus performant. Il ne devrait surtout pas se limiter aux travailleurs. Beaucoup de gens autres que ceux-là ont besoin de transport et ils dépendent de gens possédant des voitures, ce qui rend les contraintes en temps encore plus difficile pour ces derniers.

Finalement prendre exemple des Easy bus, des call-a-bus, et des services de routes qui existent entre autres en Europe. On pourrait par exemple relier les différents centres d'achats par une navette rapide qui éviterait d'avoir à changer la voiture de stationnement. Les services call-a-bus permettent de réserver un minibus habituellement une journée à l'avance à une heure précise, à certains arrêts prédéfinis. S'il n'y a pas de réservations pour un secteur donné, le minibus n'y va pas, ce qui fait gagner du temps. Les services de route sont des services répondant aux besoins précis d'une population. Il n'est habituellement pas disponible tout les jours, par exemple le circuit magasinage, mais fait un circuit des endroits ou une catégorie de personnes a besoin d'aller. À titre d'exemple il existe un service pour personnes âgées qui relie les différents services médicaux. On pourrait penser à une navette qui fait le service de lieux de loisirs pour

l'ouest de l'île, ce qui éviterait aux enfants de faire plusieurs correspondances et qui libéreraient les parents de leurs voitures la fin de semaine au lieu de faire le taxi. Des services précis de route pourraient être instaurés pour les travailleurs pour des secteurs précis.

Ces suggestions seraient, je pense, particulièrement applicables dans l'ouest de l'île où il n'y a que trois grands boulevards nord-sud.

- Pour augmenter la fluidité du transport est-ouest

Construire un viaduc pour éviter de former des bouchons à l'intersection du passage à niveau et du boulevard Gouin. En effet, le boulevard Pierrefonds ne débouche pas à la gare Roxboro-Pierrefonds. Il décrit une courbe pour rejoindre le boulevard Gouin avant le passage à niveau. Le stationnement de la gare se trouve de l'autre côté du passage à niveau.

Surtout ne pas procéder à la construction d'habitations de plus grande densité dans le secteur, et ne pas implanter, dans un court délai, de voies réservées au transport en commun.

- D'autres avenues à explorer :

Puisqu'il faut aller toujours plus loin pour les biens et services, y aurait-il moyen d'étudier une façon que les biens et services se rendent de nouveau soit à domicile le soir ou sur les lieux de travail. Pourrait-on utiliser le service téléphonique et faire livrer des bas d'enfants au même titre qu'une pizza ou du poulet? Un garage de pare-brise se rend maintenant chez vous ou sur les lieux de travail. Pourquoi pas les mitaines pour enfants?

Pourrait-on tenir compte de la congestion dans les mesures de conciliation travail-famille? En effet, travailler une demie-heure de plus par jour pour gagner une journée est impossible si vous rentrez plus tard que le service de garde de l'école. Et il n'est pas souhaitable que les enfants restent de plus en plus tard à l'école.

Par ailleurs, y aurait-il moyen de favoriser un assemblage de magasins de proximité fonctionnels, ouvrant tous à la même heure (ce qui n'était pas le cas, même au sein d'un même centre commercial, du moins quand j'ai fait l'exercice en 2001) et en faire la promotion auprès de citoyens?

Il serait intéressant d'instaurer un bureau des temps comme ils existe actuellement en Europe, en Italie, en Allemagne et en France. Cela permettrait de visualiser les lacunes entre les horaires des gens et les horaires des services. Couplé à une visualisation du système de transport public, et des ententes avec les distributeurs de services (centre commerciaux), cela permettrait non seulement d'identifier des lacunes et d'y remédier, mais aussi d'éviter d'ouvrir les commerces sur des heures d'ouverture toujours plus étendues et de permettre du repos aux gens du secteur du commerce.

## **Les efforts de relance du transport en commun**

Les raisons pour lesquelles les efforts pour relancer le transport en commun n'ont pas les effets souhaités résultent, selon moi, de deux problèmes :

D'une part, les gens qui souffrent de la pollution des voitures et qui prônent des mesures visant à décourager son utilisation, ne sont pas exposés aux mêmes informations que ceux qui les utilisent

De plus, ils n'occupent pas le même espace-temps dans leurs activités. Ils ne se rencontrent donc pas et ont une mauvaise perception, soit celle que les gens sont sensibles aux prix, alors que la raison fondamentale de l'utilisation de la voiture est la contrainte des soins à apporter à la famille.

Je m'explique :

- Pendant que le banlieusard est dans sa voiture à sept heures le matin, le résident du centre-ville dort encore. Il n'écoute donc pas les informations de circulation sur les postes qui privilégient les informations routières sur le pourtour de l'île. Un autre exemple de la différence d'exposition aux informations est la pénétration d'une pub radio récente de plats préparés pour quatre personnes qui passait le matin très tôt. On y décrivait la journée de fou en transport d'un couple la fin de semaine, chacun en voiture de son côté pour transporter les enfants et qui arrivaient à se retrouver à six heures, mais pouvaient enfin s'asseoir parce que le plat congelé pour la famille était dans le four. La pub était hilarante. Nous nous sommes tous reconnus, mais personne parmi mes collègues du centre-ville ne l'avait entendue.
- Le banlieusard qui est membre d'une famille à double revenu n'a plus le temps de lire les journaux quotidiennement. Il ne lit souvent plus que le journal local où il retrouve les annonces de service de proximité et où il retrouve les articles correspondant à ses problèmes. La personne du centre de l'île ne lit pas les journaux locaux des arrondissements sur les pourtours de l'île et vice-versa.
- Les journaux nationaux couvrent des sujets intéressants le plus grand lectorat possible, donc le centre de l'île où se trouve la grande majorité de la population.
- Les statistiques aussi. De tels effets comme je viens de mentionner n'apparaissent donc pas dans des analyses de données agglomérées, qu'elles soient sociales, de transport ou autres, d'autant plus qu'on les contrôle habituellement pour la quantité de population, donc défavorise les extrémités de l'île et des banlieues (parce qu'il y a moins de gens dans ces secteurs au détriment de ceux du centre.)

Les différents types de famille (monoparentale, à simple revenus, à double revenus, couple seul ou personne âgée occupent des lieux différents ou les mêmes lieux dans des espaces-temps différents. Ils ne se rencontrent donc pas :

- Le parent qui va conduire ses enfants à l'école ne rencontrera pas celui qui travaille loin, puisqu'il n'ira pas à la même heure conduire les enfants.
- Le parent qui travaille de façon non-rémunérée fera son épicerie la semaine pour éviter la cohue de la fin de semaine, au contraire de celui qui travaille de façon rémunéré, puisqu'il n'a plus le temps de la faire en semaine.

- La personne au foyer ira au centre sportif dans la journée où il existe un service de gardiennage le jour seulement. Le travailleur de retour chez lui le soir ne pourra pas y aller (il est occupé avec les devoirs des enfants). Et même s'il le pouvait, l'absence de cette tranche de population dans les centres sportifs a conduit à l'absence de services pouvant les accommoder (Il n'y a pas de service de gardiennage au centre sportif le soir). De toute façon, les enfants doivent se coucher, et un adulte doit rester dans la maison.
- Un service qui pourrait passer pour être accessible à tous est un abonnement à la piscine d'une rue avoisinante pour l'été. À 230\$ pour la famille dont la mère est au foyer, c'est une affaire puisque l'abonnement inclus les cours de natation pour les enfants (du lundi au jeudi), des réceptions etc. Pour la famille à double revenus, les enfants ne sont pas à la maison, mais au camp de jour. Les cours de natation inclus leur sont donc inutiles. Ils ne peuvent y aller que le soir après le travail si les parents arrivent tôt, ce qui est rarement le cas. Si l'on tient compte également qu'il pleut parfois l'été, le service est très économique pour la famille dont un des parents est au foyer et inabordable par baignade à la famille à double revenus. Il y a donc peu de chances que les enfants des deux types de familles s'y rencontrent, et les parents par conséquent.
- La personne âgée ne se déplace pas à l'heure de pointe. Elle n'en a pas besoin et elle évite la circulation dense. Ses déplacements sont effectués souvent l'après-midi et elle rentrera chez elle pour le souper, tôt pour éviter la circulation de l'heure de pointe.
- La personne en perte de mobilité, qui ne peut prendre le transport en commun, qui n'a pas de permis de conduire ou qui ne peut conduire dépend entièrement d'autres personnes ayant des voitures. Elle limitera donc ses déplacements parce qu'elle réservera ses demandes pour les choses essentielles comme par exemple l'épicerie.
- Les conférences le soir ou des consultations au centre-ville sont très difficiles pour les travailleurs ayant des enfants, et demeurant dans les extrémités de l'île, particulièrement des familles à double revenus. On y tient des réunions sur les méthodes de contraindre la voiture la semaine, alors que ceux qui pourraient expliquer pourquoi ils en ont une ne sont pas là. Ils retournent dans les banlieues pour les enfants ou pour arriver à une heure décente pour souper. Dans le cas d'une famille mono-parentale, elle devrait encore en plus aller chercher son enfant à l'école et le reconduire à la maison, payer une gardienne et revenir en ville. Pour les personnes âgées, le transport collectif est déficient le soir. Il est alors difficile ou très long de revenir en banlieue après les réunions. Finalement, les enfants jeunes peuvent difficilement expliquer leurs problèmes de transport (oui, les enfants ont d'autres besoins en transport que ceux pour aller à l'école, et donc assuré par le transport scolaire). À cette heure là, ils sont couchés. Le problème existe même avec des consultations sur place, à cause des contraintes de temps. L'assistance lors de l'audience du 25 me paraît éloquente : je n'ai vu aucun enfant dans la salle, ni personne en perte de mobilité. Il y avait aussi peu de femmes et je ne pense pas qu'il y avait de mères monoparentales. D'où la nécessité de revoir le processus de consultation et les sondages d'opinion, car les gens en manque de temps ne sont jamais au rendez-vous parce que leur première préoccupation avec le peu de temps qu'ils ont est leur propre famille. Il en reste même peu pour dormir.

Je recommande donc à la commission de tenir des groupes de discussion pour résoudre le problème de transport par type de famille, par arrondissement, en tenant compte des fenêtres de temps: personnes seules, couple à simple revenus, couples à double revenus, mères monoparentales, couple âgé, personnes en perte d'autonomie, ce qui correspond aux cycles de vie.

## **En conclusion**

Je vous ai brossé ici un portrait de l'évolution de mon quartier et des contraintes des familles qui y habitent. Contrairement à la pensée répandue, il n'y a pas que des personnes fortunées et qui apprécient la liberté de prendre une voiture dans ce secteur. J'y vois au contraire beaucoup de parents fatigués, qui passent beaucoup de temps dans leur voiture pour remplir leurs besoins, pour qui les dépenses en transport sont une lourde charge, mais où il n'y a aucune autre solution. La plupart ne demanderaient pas mieux de la délaissier, en autant que l'on pense à accommoder les besoins des gens en transport.

La raison pour laquelle les gens ne prennent pas le transport en commun n'a pas dans mon quartier de lien avec le revenu, mais seulement avec l'impossibilité pour une famille de rencontrer ses besoins en transport dans le temps requis. C'est aussi la raison de l'insuffisance des revenus du transport en commun : Ne pas offrir un service qui corresponde aux besoins des gens qui varient selon les arrondissements (les compositions des familles ne sont pas les mêmes, leurs besoins non plus et la localisation des lieux pouvant remplir leurs besoins non plus).

Si l'on ne change pas l'organisation de nos transports collectifs, il y aura trois conséquences : des coûts indus de transport pour toutes les familles (en voiture par obligation), une congestion et une pollution monstre (déjà présente) et une perte d'accessibilité aux destinations de travail spécialisé et d'autres destinations (notamment les lieux d'études supérieures, les hôpitaux spécialisés etc.) souvent centralisées au centre-ville, mais où la combinaison voiture-train-métro-autobus prend trop de temps ou encore que le service, avec ses horaires, ne permet pas d'arriver où on a besoin d'aller et d'en revenir dans le temps requis.

Mentionnons finalement que les enquêtes de déplacements ne peuvent mesurer que l'effet final, c'est-à-dire les déplacements qui peuvent être effectués après que l'individu ait tenu compte des contraintes qu'il a, et non de déplacements qu'il veut, qu'il voudrait effectuer ou encore qu'il a besoin d'effectuer.

Pierrefonds, 28 mai 2004

Bonjour madame ,

Je vous transmet une copie finale de mon mémoire (Version corrigée) que vous pouvez mettre ne ligne.

Vous recevrez par la poste les documents suivants: une liste des heures d'ouverture des commerces (effectuée en 2001, mais qui n'a pas été revue), une copie de l'article intitulé: "Que pensez-vous de la journée sans voiture?", ainsi que "Taxi à la grandeur de l'île" (pour l'île Bizard) dont j'ai parlé à l'audience.

Dans l'article de la journée sans voiture, je souligne que deux femmes sur quatre prennent la voiture à cause des enfants (Elles arriveront donc sur leur lieu de travail seules en voiture) et qu'une troisième rapporte que cela lui prend deux heures retourner chez elle en transport en commun.

Dans l'autre article, l'auteur attribue au fait que la population est plus en moyen (financier)et donc moins encline à opter pour le transport en commun. Pour ma part, je souligne que la population de l'île Bizard est jeune, souvent avec enfants et que la durée du trajet serait la suivante:

5 minutes pour attendre le taxi

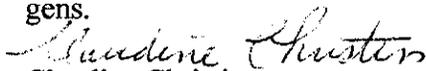
23 minutes pour aller jusqu'au train

5 minutes pour descendre du bus et aller sur le quai

27 minutes pour atteindre la gare centrale

ce qui donne un total de 60 minutes.

Si nous ajoutons à cela 8 heures de travail, une heure de pause pour le lunch et une autre heure pour le retour, nous sommes déjà rendus à onze heures pour aller travailler et revenir à la maison et cela, si le lieu de travail est à la gare centrale. Cela fait donc un grand temps de transport, même si on n'a pas de dépendants. Je ne pense donc pas que la raison majeure de la non-utilisation du service est le revenu des gens.

  
Claudine Christin











1550, rue Metcalfe  
bureau 1414  
Montréal (Québec) H3A 1X6  
Téléphone : (514) 872-3568  
Télécopieur : (514) 872-2556  
ocpm.qc.ca

---

Montréal, le mardi 6 juillet 2004

**Mémoire de Mme Claudine Christin déposé dans le cadre de la consultation publique sur la révision du Plan d'urbanisme de Montréal**

Les articles de journaux déposés ne sont pas reproduits, et ce, afin de ne pas transgresser la loi sur les droits d'auteur. L'original du mémoire, incluant ces articles, est toutefois disponible pour consultation au bureau de l'Office de consultation publique de Montréal, situé au 1550, rue Metcalfe, bureau 1414 à Montréal.

Merci de votre compréhension.