

**Mémoire présenté par la Maison du Partage  
d'Youville de Pointe-St-Charles**

**À**

**l'Office de Consultation Publique de Montréal**

**concernant le**

**Projet Nordelec du groupe EI-AD**

**Le 6 novembre 2006**

La Maison du Partage d'Youville est un organisme à but non lucratif qui intervient depuis plus de 20 ans (1984) auprès des familles et personnes seules démunies en leur fournissant des aliments, des vêtements et des meubles. La Maison du Partage d'Youville est aussi un lieu d'action socio-éducatif orienté sur le développement des personnes. Nos objectifs sont d'offrir le support nécessaire à des individus pour cheminer vers l'amélioration de leurs conditions de vie d'abord comme utilisateurs, participants aux activités éducatives et s'ils le désirent comme bénévole. La Maison du Partage d'Youville favorise la création d'un réseau d'entraide, de soutien facilitant les rencontres, les échanges ainsi que l'émergence d'un lien d'appartenance.

Notre organisme est aussi membre de la Table Action Gardien ainsi que de l'Action Concertée en Sécurité Alimentaire et nous appuyons le contenu des deux mémoires déposés par ces deux concertations locales. Suite à la période de questions qui a suivi la présentation du projet le 16 et 17 octobre dernier, il nous semble pertinent d'intervenir sur les problématiques du transport en commun et sur la circulation automobile.

D'autant plus que Monsieur Stéphane Tremblay, chef de section au Service des Travaux publics de la ville de Montréal (arrondissement Sud-ouest) a précisé mardi le 17 octobre que la ville ne prévoyait pas faire d'autres études d'impact à celles déjà réalisées en 2005 et au mois d'août 2006 bien que ces études n'ont pas pris en compte l'ensemble du secteur qui devrait inclure les abords du pont Victoria. Pour les usagers fréquentant quotidiennement ce secteur, nous connaissons la situation à l'heure de pointe tant au niveau de la circulation automobile qu'au niveau du transport en commun.

### **Transport en commun – trajet de l'autobus 107**

Présentement, et ce, depuis plusieurs années, nous vivons un problème majeur concernant l'horaire de l'autobus 107 entre 16h00 et 18h00. La fréquence de cet autobus est de 30 minutes de jour comme de soir. À l'heure de pointe, la fréquence est majoritairement aux heures, et ce, non pas parce que l'horaire est prévu comme tel, mais plutôt à cause de l'incapacité des chauffeurs à respecter le planibus. Pour certains chauffeurs, cette situation est en partie reliée au mauvais chronométrage du parcours.

Ainsi, il est courant entre 16h00 et 18h00 de devoir attendre plus d'une heure le passage de l'autobus. Si l'été cette situation est déplaisante, l'hiver elle est particulièrement difficile à vivre au quotidien, surtout à des températures de plus de -20 degrés. Le 31 octobre dernier, des gens ont encore attendu plus d'une heure le passage de l'autobus prévu au planibus pour 16h30. Deux possibilités pour les usagers s'offrent, soit que l'autobus est en avance (de plus de 10 à 20 minutes – soit qu'elle est en retard de plus de 40 minutes)

Les démarches ont été multipliées par plusieurs citoyens du quartier auprès des chauffeurs d'autobus. Ceux-ci les réfèrent au Service des plaintes de la Société de transport en commun (STM) et en désespoir de cause au président de la STM. Mais la situation ne s'améliore toujours pas. Au service des plaintes, malgré les promesses

répétées de donner suite à la plainte et de recontacter le plaignant, les plaintes ne font l'objet d'aucun suivi et la situation perdure.

À l'automne 2003 nous avons entrepris d'expérimenter le Service des plaintes de la STM en déposant une plainte officielle. Nous avons également refait le même exercice à l'automne 2004 (toujours avant les grands froids) puis en 2005 sans obtenir les retours d'appel maintes fois promis par les réceptionnistes du Service des plaintes. En 2005 nous avons entrepris effectuer des relances à toutes les semaines sur une période d'un peu plus de deux mois. La STM a choisi de régler le problème à la «source» en retirant de l'horaire l'arrêt du métro Charlevoix.

Une lettre a été adressée au président de la STM, Monsieur Claude Dauphin le 21 décembre 2005. La réponse a été reçue le 6 mars 2006. Elle est signée par Monsieur Michel Daigneault Chef de division – Service à la Clientèle de la STM. Monsieur Daigneault écrit :

*«.... Tout d'abord, vous comprendrez que la ligne 107 est une ligne très vulnérable puisqu'elle traverse des secteurs de la ville où la circulation est dense (aux abords du pont Victoria aux heures de pointe) et les conditions de la route sont parfois très imprévisibles (côté Peel et Sherbrooke en direction nord). De plus, puisque cette ligne n'a qu'un seul terminus à Verdun, il devient beaucoup plus difficile de régulariser le service.*

*Selon nos relevés de ponctualité, nous enregistrons des résultats d'environ 82% entre janvier et octobre 2005. Cette ligne est susceptible aux retards en après-midi et surtout en direction ouest à l'approche de la rue Bridge en raison de la circulation vers le pont Victoria.... Cette ligne est en déroutage entre 16h00 et 17h30 pour éviter la rue Wellington. Bien que ce déroutage soit plus long que le tronçon évité, il permet néanmoins de récupérer quelques minutes de retard...*

*..... Il est probable que la décision d'enlever l'horaire de passage à la station de métro Charlevoix sur les planibus soit reliée aux problèmes de retards en après-midi. Cependant, nous avons réintroduit l'horaire de cette station sur les planibus...*

Dans sa lettre monsieur Daigneault fait référence à des relevés de ponctualité entre janvier et octobre 2005. Nos démarches ont toujours été réalisées à l'arrivée de la période plus froide de l'année soit en novembre, décembre et janvier. Le temps d'attente de plus d'une heure sur un coin de rue à 30° sous zéro avec des jeunes enfants, c'est difficile. Il ne faut pas s'étonner non plus qu'à cette période de l'année en

tenant compte des périodes d'attente, les gens du quartier n'aient pas les moyens d'utiliser un service dont la fréquence est établie en fonction de l'achalandage.

Compte tenu de ces faits, il est particulièrement inquiétant de voir arriver une augmentation de la circulation automobile dans un secteur déjà très achalandé, surtout en période de pointe alors que la STM a déjà jugé que la situation actuelle, même si elle demeure problématique et préoccupante pour les citoyens du quartier, ne nécessitait pas d'autres interventions dans la recherche et l'application de solutions.

De son côté, la ville juge inutile, par la voix de monsieur Sébastien Tremblay, d'effectuer une étude d'impact de la circulation automobile. Ainsi, en ce qui a trait au transport en commun nous nous inquiétons à raison sur l'impact que ce projet aura sur un horaire d'autobus déjà problématique.

### **Circulation automobile**

Lorsque questionné à ce sujet, le promoteur répond que des études ont été faites et que les résultats sont satisfaisants. En fait, l'étude dont ils font mention a été faite dans un quadrilatère très restreint (ce qui entoure l'édifice existant de la Nordelec) et qui ne tenait pas en compte l'accès au pont. On nous a répondu que l'accès au pont était de juridiction régionale et ne regardait en rien le projet de la Nordelec. Pour ce qui est du flot de trafic, un comptage a été fait au mois d'août 2006, un jeudi après-midi entre 16h30 et 17h30. C'est ainsi qu'ils ont délimité l'heure de pointe, ce qui n'est absolument pas représentatif. Rappelons-nous qu'au mois d'août, plusieurs travailleurs sont en vacances. Le résultat était que 1 200 voitures ont utilisé cette portion de la rue St-Patrick. En aucun temps il n'a été question de la lourdeur du trafic sur la rue St-Patrick. Plusieurs centaines de poids lourds utilisent cette artère que ce soit pour de la livraison locale, pour l'accès au pont Victoria vers l'est et pour l'accès à l'autoroute 20 et au pont Champlain vers l'ouest.

Nous remettons en doute l'objectivité de cette « étude ». Aussi, l'étude ne tient pas en compte qu'avec le projet de la Nordelec, 1 200 nouvelles places de stationnement seront disponibles, donc, 1 200 autos de plus à utiliser cette artère. La solution proposée par le promoteur est de demander à la Ville de Montréal d'ajouter un feu de circulation aux coins des rues St-Patrick et Condé. Il est clair que cette solution est tout à fait inacceptable et insuffisante.

Pour toutes ces raisons, nous demandons que des études sérieuses soient faites concernant les impacts sur l'itinéraire de l'autobus 107 et qu'on tienne compte de l'accès au pont Victoria dans l'évaluation des impacts sur le trafic routier de la rue St-Patrick et des artères environnantes.

Daniel Harpin, pour Madeleine Daoust.  
La Maison du Partage d'Youville.