

Mémoire sur le Plan d'action famille 2007 de la Ville de Montréal

Les transports collectifs, la technologie, la démocratie et le bien-être des familles

Mémoire présenté aux membres de
l'Office de Consultation Publique de Montréal (OCPM)
par Francis Lapierre à titre individuel

Novembre 2007

Table des matières

Introduction	3
Les différentes études et statistiques	4
Sciences et techniques	5
De la démocratie, s'il-vous-plaît.....	7
Et de l'humanité surtout! (conclusion).....	7

Mémoire politique familiale

Introduction

Le but avoué de cette commission est de retenir ou même de faire s'établir ou revenir de nouvelles familles sur le territoire montréalais en proposant **une politique familiale maximisant la qualité de vie pour ces familles** et évitant le plus possible toutes nuisances. **Mais lorsque l'on parle d'établir des autoroutes en milieu urbain**, on ne parle pas de nuisances mais bien d'**impacts négatifs majeurs sur la santé et la sécurité humaine**.

On parle **de morts supplémentaires** par accidents de la route, **de décès** suite à des complications cardio-vasculaires et respiratoires, d'îlots de chaleurs provoquant les conditions propices à **des coups de chaleurs mortels** (rappelons-nous les décès survenus en France en août 2003) et finalement la libération de tonnes de GES engendrant le réchauffement climatique et la probabilité croissante d'**épisode de chaleur accablante**.

On parle aussi d'**impacts négatifs majeurs sur la santé humaine** par la **perturbation du sommeil** et les **atteintes** provoquées **au système nerveux** et de destruction du milieu de vie et de laideur urbaine et finalement d'insécurité chez les populations. Sans oublier les **handicaps** et les **blessures** résultants des accidents de la route.

Vous comprendrez donc, face à tout cela et à plus encore, que la Ville de Montréal aura beau énoncer la meilleure politique familiale qui soit, **le fait d'établir des autoroutes en milieu urbain aura pour effet dans le concret de la vie de tous les jours de saboter radicalement et irrémédiablement toute politique familiale**, aussi séduisante soit-elle pour les arrondissements touchés par les conséquences de la création de ces structures de béton et d'asphalte.

Par contraste, l'**établissement d'infrastructures de transport en commun rapides, confortables et de grande capacité a un effet structurant sur les milieux de vie des familles comme le tramway, le tram-train ou le train léger** leur permettant de se déplacer rapidement à travers la ville, comme par exemple entre leur domicile et leur lieu de travail ou de loisir, sans compromettre l'établissement de rapports riches et sains avec leur environnement de quartier immédiat. **Des quartiers verts avec limitation de vitesse à 30 km/h** plutôt que 40 km/h comme mentionné dans le Plan de transport de la ville, pourraient être implantés un peu partout en ville. **Quant au cas spécifique du centre-ville, la fermeture de quadrilatère aux véhicules individuels avec ajout de véhicules électriques automatisés et autonomes (CyberCar) serait une avenue à explorer.**

C'est pourquoi **la Table d'Aménagement du Quartier Hochelaga-Maisonneuve (TaqH-M) et d'autres organismes ont proposé un moratoire sur tout ajout de nouvelles structures routières et autoroutières en milieu urbain** et du même souffle **la TaqH-M propose des investissements majeurs en transport en commun** soit deux lignes de tram-trains, **une sur l'axe de la rue Notre-Dame de la pointe Est de l'île jusqu'au centre-ville** et **l'autre sur l'axe du boulevard Pie-IX de la 440 à Laval jusqu'à la rue Notre-Dame**. Et je suis d'avis que la commission soutienne cette position dans ses conclusions auprès des élus montréalais.

Les différentes études et statistiques

La DSP indique qu'en 2003 à Montréal seulement, il y a eu de 50 à 70 morts et 12806 blessés répertoriés par urgences santé.¹ Et le nombre de blessés est en augmentation depuis 1997. À ces statistiques déjà accablantes s'ajoutent les souffrances et les vies abrégées des nombreux malades cardio-vasculaires et respiratoires par le smog et la pollution (plus de 1500 décès prématurés par an à Montréal²) ainsi que les coups de chaleurs provoqués par le changement climatique et les îlots de chaleurs.

Dans le plan de transport, on vous annonce plusieurs mesures favorisant le transport en commun (TC) et le transport actif (TA) mais en totale contradiction avec ce plan pour le centre-sud et le sud-est de l'île, on nous annonce l'autoroute à huit voies de la Notre-Dame dans l'Est qui ajoutera une capacité de 50000 véhicules supplémentaires par jour au coût de 750M\$ et avec la construction du pont de la 25 qui nous amènera des milliers de véhicules par jour.

La DSP³ nous indique clairement que la première mesure par ordre d'importance est la réduction du nombre de véhicules suivi seulement en deuxième et troisième lieu par des mesures d'apaisement de la circulation et d'aménagement sécurisant les déplacements à pied ou à vélo et en on constate que d'agir sur les comportements par l'éducation ou la répression n'est même pas indiqué comme mesure pour la réduction du nombre d'accident.

Rappelons que René Lévesques est celui qui avait instauré le moratoire sur la construction de nouvelles autoroutes en ville mais même lui ne pouvait prévoir l'essor du nouveau tramway non seulement en Europe mais aussi un peu partout en Amérique. Un autre visionnaire, le maire Drapeau, a bien compris les avantages à l'époque du métro pour Montréal et les retombées économiques engendrées.

L'institut de la statistique du Québec⁴ indique que le nombre de personnes vivant dans des familles à faible revenu a augmenté de 3,1 % à Montréal entre 2001 et 2005. Ce taux de pauvreté est le plus élevé avec 21,5 % en 2005. La Chambre de Commerce du Montréal Métropolitain indique dans son étude datant de 2004⁵ que le transfert de 2% de la part modale de l'auto vers le TC ou le TA représente 150M\$ en retombées économiques et que la construction d'une ligne de tramway coûte seulement le tiers en moyenne du coût de construction d'une ligne de métro au km.

Dans le sondage BAROMÈTRE sur les habitudes de déplacement des montréalais⁶, plus de 80% des répondants sont d'accord pour réduire la dépendance à l'auto en misant sur les TC et TA, pour développer les pistes cyclables. Près des 2/3 des répondants estiment que les gouvernements devraient investir dans les TC (52%) ou les TA (11%). Près de la moitié (43%) seraient prêt à payer plus de taxes et impôts pour réaliser ces investissements. Même dans le sous-groupe des automobilistes 41% estiment que les gouvernements devraient investir dans les TC ou les TA. Pour réduire la congestion sur l'île (49%) privilégient le TC, (29%) privilégient

¹ J'ai des données légèrement différentes selon les sources sur le nombre de blessés de la route en 2003 à Montréal : **la DSP** dans le document « Distribution géographique des blessés de la route sur l'île de Montréal » en p.1 **dit 12806**, le Plan de transport de **la Ville de Montréal** p.113 **dit plus de 12000** et **la SAAQ** « Dossier statistique bilan 2006, accidents, parc automobile, permis de conduire » en p. 16 **dit 11086**. Quant au nombre de morts, ils concordent entre la SAAQ et la Ville de Montréal.

² **400** sont liés aux **pics de pollution** et **1140** à une **exposition chronique** : « Le transport urbain, une question de santé, rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise » de la DSP en p. 32.

³ **Mémoire à la Commission de l'agglomération montréalaise sur l'environnement, le transport et les infrastructures. Plan de transport de Montréal.** Richard Lessard, Louis Drouin, Direction de santé publique de Montréal. 2007

⁴ http://www.stat.gouv.qc.ca/donstat/societe/famls_mengs_niv_vie/revenus_depense/donn_regionale/mfr_nbr_pers.htm#Ensemble_Quebec

⁵ Secor conseil « Transport en commun : un puissant moteur de développement économique de la région métropolitaine de Montréal » en p.35 et 36

⁶ Baromètre, 2005, Sondage auprès des Montréalais, Plan de transport, Ville de Montréal, 66 pages.

Mémoire sur le Plan d'action famille 2007 de la Ville de Montréal par Francis Lapierre

le développement du réseau routier et (20%) privilégient le développement des TA. Même dans le sous-groupe des automobilistes (49%) privilégient le TC.

Sans être économiste, j'ai calculé⁷ que la construction de deux lignes de tramway, une sur l'axe de la rue Notre-Dame de la pointe Est de l'île jusqu'au centre-ville et l'autre sur l'axe du boul. Pie-IX de la 440 à Laval jusqu'à la rue Notre-Dame engendrerait un transfert de part modale variant entre 1% et 3% en autant que 35% des gens empruntant ces nouvelles lignes de tramways étaient d'anciens automobilistes délaissant leur voiture.

Quant à la vieille excuse du camionnage, elle ne tient pas non plus la route puisque trois mesures simples suffiraient à réduire de 50% les 14 000 camions circulant sur la Notre-Dame. D'ailleurs, on ne s'entend même pas sur les chiffres puisque d'autres parlent de seulement 5000 camions. Voici ces mesures :

1. Envoyer via oléoducs les produits pétroliers à Varennes (retire entre 1200 à 1500 camions des rues)
2. Créer une voie réservée entre le port de Montréal et l'autoroute 25 ayant une bretelle d'accès allant au pont-tunnel Hyppolite-Lafontaine (retire entre 2000 à 3000 camions des rues)
3. D'autres camions sont de types de transit provenant de l'Ouest et n'ayant pas à passer par la Notre-Dame pour aller vers l'Est (retire entre 4000 à 6000 camions des rues)
4. Des camions de livraisons qui pourraient passer ailleurs. Nombre à déterminer.

On retire donc entre 7200 et 10500 camions et plus encore avec les camions de livraisons⁸.

Le choix est donc simple : la continuation d'un scénario catastrophe avec morts et blessés à la carte ou le choix du nouveau tramway et de la qualité de vie avec des retombées économiques intéressantes pour l'investissement.

Sciences et techniques

Une fois cet écueil de l'ajout de nouvelles structures routières ou autoroutières évitées, on peut songer à un avenir plus radieux pour Montréal où la science et la technologie pourraient jouer un rôle important. Afin de réduire notre dépendance aux combustibles fossiles, on aurait tout intérêt à électrifier les transports terrestres soit directement, soit indirectement.

Pour les autobus, on pourrait utiliser des volants d'inerties afin de stocker l'énergie comme le suggère Raymond Deshaies⁹. Une autre invention intéressante est la Quasiturbine¹⁰. C'est un moteur rotatif pouvant fonctionner en deux modes soit pneumatique soit combustion interne. En mode pneumatique, elle peut utiliser l'air comprimé pour engendrer le mouvement d'un véhicule, par exemple, sans engendrer ni pollution, ni vibration. En mode combustion interne, qui pour le moment n'est pas encore au point, on pourrait utiliser presque tout combustible avec une remarquable économie de carburant même sur l'autoroute. Une fois le mode combustion interne mis au point, la Quasiturbine pourrait servir de génératrice ultra compacte autant pour les autobus que les autres véhicules électriques.

Comme je le mentionnais en introduction, il serait intéressant de tester au centre-ville les projets européens CyberCar et CyberMove¹¹. Il s'agit de véhicules électriques automatisés. Circulant à faible vitesse (moins de 30

⁷ En me basant sur le fait qu'une ligne de tramway peut effectuer 80000 déplacements par jour et que 2% de part modale est 19 millions de déplacement annuellement (2 lignes X 80000 dépl./jour X 365 jours/an X 35% = 20440000 dépl./an).

⁸ Chiffres fournis par le Groupe en Recherche Urbaine d'Hochelega-Maisonnette (GRUHM)

⁹ <http://www.promci.qc.ca/banqueqt/deshaies/>

¹⁰ Voir sur le site de la Ville de Montréal le document intitulé « Objectif zéro pétrole 2020 » de l'Association pour la Promotion des Usages de la Quasiturbine (APUQ) : http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/greffe_fr/media/documents/cag_apuq_2007.pdf

¹¹ Vidéo en français : <http://www.inria.fr/MULTIMEDIA/Vidéotheque/2-Listes-Videos/CC8-fra.html>. Site en anglais page de la Foire aux questions : <http://www.cybercars.org/cyb-faq.html>

km/h), ils sont dotés de nombreux équipements leur permettant de se positionner, de se déplacer, d'éviter les gens et les obstacles, le tout de façon entièrement automatisée. Pour utiliser ces véhicules, vous n'auriez qu'à utiliser un téléphone cellulaire donnant votre position par GPS dans le quadrilatère réservé, pour qu'un de ces véhicules se stationne devant vous. Vous entrez à l'intérieur, sélectionnez sur un écran tactile la destination où vous désirez vous rendre et automatiquement le véhicule se rendra à l'endroit sélectionné à l'intérieur du quadrilatère.

Une autre invention, encore au stade expérimental est la Witricity¹². En provenance du MIT (Massachusetts Institutes of Technology), la Witricity consiste en la transmission du courant électrique à distance par le principe physique de la résonance magnétique. Ce principe est analogue à la résonance sonore qui permet lorsque deux pianos parfaitement accordés sont à proximité de faire vibrer la corde correspondante du deuxième piano lorsque l'on actionne une touche du premier piano. Ce principe de transmission de l'énergie électrique est totalement inoffensif pour les êtres vivants contrairement à celui utilisant les micro-ondes. Cette invention pourrait être utilisée pour recharger à distance tout véhicules électriques à proximité ainsi que tous les appareils électroniques portables réalisant ainsi le sans fil intégral : énergie et données.

Dans un registre plus terre à terre, une ville en Europe est en train de tester l'utilisation des gaz générés par la transformation en compost de la collecte sélective des matières organiques pour faire rouler leurs autobus. Ces gaz peuvent aussi servir à chauffer les édifices municipaux. Rappelons que les municipalités au Québec se traînent les pieds en ce moment dans ce dossier de la collecte sélective des matières organiques et Montréal ne fait pas exception. Montréal avait pourtant innové avec le complexe environnemental Saint-Michel¹³. De savoir qu'ils peuvent non seulement réduire leurs coûts au plan de l'enfouissement mais aussi au plan du transport ou du chauffage pourraient les stimuler à aller de l'avant.

Toujours au plan de l'énergie, il existe toute une panoplie de moyens afin de produire de l'énergie qui semble actuellement relever de la pure utopie. Si certaines avancées de la physique quantique se révèlent exploitables comme la controversée expérience de Pons et Fleishman de fusion froide¹⁴, les théories de l'énergie du vide comme l'exploitation de l'effet Casimir¹⁵, certaines théories de Nicolas Tesla¹⁶, certains sites web parlant de l'énergie libre¹⁷ et de l'exploitation d'un phénomène de transmutation nucléaire partielle et momentanée alors on aurait accès à une énergie quasi-illimitée et gratuite.

Concernant les écueils à éviter, je crois qu'on aurait tout avantage à ne pas encourager l'utilisation des modes de déplacements aériens individuels encore à naître. Que ce soit les ceintures volantes à propulsion par fusée ou à hélice, les motocoptères, le vol ionique ou « lifter » par utilisation de l'effet Biefeld-Brown¹⁸ ou le « bugfly ou beefly » avec six ailes ou membranes actionnées par des moteurs électriques, ces moyens de déplacements aériens individuels ne devront pas se généraliser car si l'on croit avoir des problèmes avec la multiplication des autos individuelles au niveau du sol; on a encore rien vu.

¹² <http://www.pcinpact.com/actu/news/36900-Witricity-transfert-electricite-sans-fil.htm> ou encore http://electronique.branchez-vous.com/2007/06/witricity_lelectricite_sans_fi.html

¹³ http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=916,1607265&_dad=portal&_schema=PORTAL

¹⁴ http://fr.wikipedia.org/wiki/Fusion_froide

¹⁵ http://fr.wikipedia.org/wiki/%C3%89nergie_du_vide

¹⁶ http://fr.wikipedia.org/wiki/Nikola_Tesla

¹⁷ <http://www.onnuscachetout.com/themes/technologie/tesla2.php> aussi <http://quantomme.free.fr/energielibre.html>

¹⁸ <http://lifters.online.fr/lifters/index.htm>

De la démocratie, s'il-vous-plaît

Mais toutes ces merveilles ne peuvent se réaliser correctement et ces périls ne peuvent être évités si l'on ne peut faire participer les familles au processus décisionnel. Actuellement à la Ville de Montréal, on est encore à l'âge de pierre! Imaginez, un citoyen ne peut même pas proposer un projet à la Ville.

Il peut tout juste poser une question à l'Hôtel de Ville ou encore à l'arrondissement et lorsque cette question est embarrassante pour les élus, croyez-moi; on va s'arranger pour ne pas l'entendre! J'ai moi-même subis ce que j'appelle la politique des trois singes : le maire ne te répondra pas, le responsable du dossier va te répondre à côté de la plaque et le président d'assemblée va essayer de te déstabiliser allant jusqu'à couper ton micro. Consultez à cet effet les enregistrements des différents conseils de ville disponible aux archives de la Ville. Dans d'autres villes canadiennes dont Toronto, la vie démocratique est beaucoup mieux encadrée et en même temps encouragée. Entre autre, le rôle des commissions a beaucoup plus d'ampleur et permet d'influencer la création de l'ordre du jour pour la tenue du conseil de ville ou d'arrondissement. Ici, le comité exécutif, quelques élus seulement, concentrent la majorité du pouvoir décisionnel pour toute la ville. Or, ce comité exécutif siège le plus souvent à huit clos.

Un autre sujet préoccupant au plan de la démocratie est le mode de fonctionnement avec des partis politiques qui est calqué du modèle britannique. C'est Mario Dumont qui disait : « on est l'opposition officielle alors on va s'opposer. ». S'opposer pour s'opposer ne mène à rien. Ainsi, il faudrait s'interroger sur la pertinence d'avoir des partis politiques au niveau de gouvernement municipal. On éviterait alors, sans doute, plusieurs débats stériles et ne servant pas l'intérêt des familles.

Et de l'humanité surtout! (conclusion)

Dans le contexte de l'intégration des technologies et de structures démocratiques ou politiques à la vie en ville, il ne faut surtout pas oublier le côté simplement humain. Sinon, on risque de se retrouver avec une ville déshumanisée par la technologie ou les procédures administratives comme c'est malheureusement parfois déjà le cas. Il faut réserver des espaces autant à l'intérieur de bâtiments publics afin que les familles puissent se parler de vive voix mais aussi simplement dans les parcs ou sur la rue. Pour cela, il faut que les familles et les citoyens en général aient un grand sentiment de sécurité. Des rues fermées à la circulation automobiles comme la rue Prince Arthur ou encore des quartiers verts où la vitesse serait limitée à un maximum de 30 km/h pourraient aider à atteindre ces objectifs. Mais le facteur primordial est la réduction de l'envahissement de l'auto individuelle partout en ville.

Cet effort d'humanisation devra se poursuivre aussi au plan des services offerts aux familles afin de prévenir la délinquance. Si l'on doit faire intervenir la répression, c'est déjà le constat que l'on a en partie échoué à promouvoir un développement harmonieux de l'enfant dans toute ses dimensions. La promotion des arts, des sports et de la culture avec des volets d'exploration de ses comportements et de ses émotions pour le jeune est primordiale. La ville se doit d'encourager de toutes les façons possibles ces démarches; c'est dans son intérêt.