

# Le Comité Citoyen pour la mobilité à Bordeaux-Cartierville

## ou le CCM vous dit BONJOUR !

Petit comité de réflexion sur la mobilité des citoyen.ne.s de Bordeaux-Cartierville, nous sommes quatre à nous intéresser à la question de ce qui aide ou freine les gens dans leurs déplacements de tous les jours. C'est à la suite du nouveau [Plan de quartier](#) 2019-2024 de Bordeaux-Cartierville « Des possibles aux réels » en octobre 2019 que ce comité s'est créé.

**Notre objectif** : Donner une voix aux besoins des citoyen.ne.s du quartier en matière de déplacement, et transmettre nos préoccupations auprès d'acteurs concernés afin d'avoir un impact concret pour améliorer la mobilité sur le territoire.

Laissez-nous vous sensibiliser à cette question de la mobilité en vous offrant *une lecture* de la situation. Cette *lecture* est issue de recherches, d'articles ainsi que d'échanges et de réflexions. Cette démarche a bonifié et a alimenté notre vision de la mobilité. Elle donne lieu à un premier texte qui se décline ainsi :

- 1) En guise d'introduction
- 2) Montréal et son modèle de développement
- 3) L'attraction de la ville
- 4) Tout cela nous dit quoi ?
- 5) Crise sanitaire et Covid-19
- 6) Comment repenser notre mobilité pour l'améliorer

Bonne lecture !



### 1) En guise d'introduction

Partant d'un article paru dans La Presse le 10/092020, « Montréal ne sera jamais une ville de chars » ! » <sup>1</sup>, écrit par Louis-Benoit l'Italien-Bruneau, Urbaniste, on y relate l'histoire du développement des moyens de transport public en fonction de la densité de la population. L'auteur mentionnait ceci :

→ [Montréal : un centre fort](#)

« Montréal a un centre fort, et ce, tant du point de vue résidentiel qu'économique [...] Cette concentration de densité et de centre fort est particulière sur notre continent et nécessite de considérer le problème de manière très pragmatique (et non idéologique, comme le

<sup>1</sup> <https://www.lapresse.ca/debats/opinions/2020-09-10/montreal-ne-sera-jamais-une-ville-de-chars.php>

*pensent certains) : comment, dans un tissu urbain serré, peut-on transporter un maximum de gens en prenant le moins d'espace au sol possible ? [...] La triste vérité pour les tenants de l'automobile, c'est qu'une automobile, ça consomme considérablement plus d'espace par personne déplacée par rapport à la marche, au vélo ou aux transports collectifs. »<sup>1</sup>*

→ [Le Réseau Express Vélo \(REV\)](#)

*« Face aux réactions courroucées face au Réseau express vélo (REV) de l'administration Plante ! Un projet qui, répétons-le, faisait partie de la plateforme électorale de son parti en 2017 [...] Ces réactions trahissent malheureusement une certaine idée qu'on puisse gérer la place de l'auto à Montréal comme on le ferait dans sa troisième couronne de banlieue. Alors, pour tous ceux qui croient posséder un droit inaliénable à se promener dans la métropole en voiture, certains faits jouent malheureusement en votre défaveur ».*

1

## 2) Montréal et son modèle de développement

Ce que cet article ne mentionnait pas, c'est la chose suivante : L'idée d'un centre-ville où sont concentrés les emplois de bureaux et où les stationnements sont rares et chers, a justement été pensée pour concentrer des activités humaines à un endroit déterminé. On y voulait un « centre dynamique ». Alors on a pensé le transport en commun POUR ce centre d'activités dynamiques, POUR que le travail s'y trouve et s'y concentre.

En octobre 1966, sous l'ère du maire Jean Drapeau, ce dernier s'inspirant du métro de Paris, on inaugure le réseau du métro de Montréal comptant 26 stations réparties sur trois lignes. Une grande ville a besoin de son métro. Ainsi, le transport de tous ces travailleurs a été pensé et organisé avec des moyens lourds et coûteux... Métro souterrain, complété d'un axe du service autobus allant dans un sens: de la périphérie vers le centre-ville. Ce projet ambitieux répond à certains besoins de l'époque. Maintenant, avec le projet du REM, on poursuit l'idée d'un « Centre-ville dynamique ». Ce nouveau projet de transport du REM est dans la même lignée. Son développement est pensé en termes d'y amener tous les matins une foule de travailleurs.

Mais cette idée de centre dynamique est, avec le temps et son développement, une idée qui comporte ses revers. L'ajout d'autres stations de métro à Laval et à Longueuil occasionne une surutilisation, voire un engorgement du réseau du transport souterrain lors des heures de pointe<sup>2</sup>.

## 3) L'attraction de la ville ou son contraire... l'étalement urbain

On doit penser à « l'effet siphon » des grandes villes, où pour plusieurs l'attrait de s'y rapprocher est pragmatique. On veut éviter de passer des heures à se déplacer pour se rendre au travail dans le trafic et habiter en ville implique aussi se rapprocher de plusieurs services. L'idée de concentrer

---

<sup>2</sup> Voir les nouvelles tours d'habitations construites autour des stations-métro de Laval : Stations Cartier, de la Concorde et station Montmorency. Il est inimaginable à quel point, la construction explose. Un flot d'humains aux heures de pointe emprunte cette route souterraine. On aurait du mal à les imaginer tous empruntant les voies terrestres.

les activités a tout de même eu un intérêt et comporte des avantages si ce n'est celui de freiner l'étalement urbain.

---

#### 4) Quoi penser de tout cela?

---

À moins d'organiser autrement l'arrivée de milliers d'employés aux heures de pointe pour désengorger le métro à des heures identifiées ou par un « étalement de l'heure de pointe », nous nous questionnons sur la meilleure façon d'acheminer ce flot de personnes sans repenser et même remettre en question l'idée même d'un « centre-ville dynamique ». Si l'on soutient l'idée d'un « centre dynamique », avec une concentration de travailleurs, nous sommes condamnés à engloutir des sommes pour l'amélioration de ces infrastructures qui vieillissent... et dont l'entretien nous coûte cher.

Ainsi, ce développement axé sur un centre a ses limites et les administrations municipales s'en rendent compte. *En résumé, cela ne résout aucunement l'aspect de la mobilité en général.* La fonction première du service d'autobus est principalement de faire le pont entre la périphérie et les stations-métro. Et le métro nous mène au centre-ville où nous en sort.

*Ce réseau de transport tel qu'actuellement structuré ne répond pas à tous les besoins en termes de déplacements fluides, caractérisés comme multidirectionnels et permettant une souplesse de mobilité.* Et cela explique pourquoi tant de citoyens éprouvent toujours le besoin d'utiliser une automobile et de s'en procurer une. Il faut comprendre que l'accès rapide et facile à un moyen de transport comporte certains avantages que bien des résidents ne sont pas loin de vouloir perdre. *Faute d'option alternative, plusieurs se retranchent vers l'acquisition de véhicule personnel qui, pour certains d'entre eux, grève le budget familial.* Tout n'a pas encore été pensé et nous sommes rendus à un point où d'autres options doivent être mises de l'avant.

Ainsi lorsqu'on favorise les déplacements via un réseau de piste cyclable (voir le Plan local de déplacement de l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville<sup>3</sup>) et cela est tout à l'honneur de l'administration municipale actuelle, il ne faut pas oublier les espaces nécessaires aux usagers de moyens de locomotion légers comme les supports pour stationner les vélos<sup>4</sup>. On parle également de déneiger les pistes cyclables, mais on oublie que la population est vieillissante et qu'elle ne se risquera pas dehors par des temps froids, voire glacials, des températures incertaines, du temps pluvieux et maussade.

*Ainsi les pistes cyclables dans notre Montréal, où on voudrait tant voir une baisse drastique de l'usage automobile circulant dans nos rues, sont loin de pouvoir répondre aux besoins de tous les résidents. Les besoins étant multiples et se faisant sentir de plus en plus sur le plan d'une fluidité des déplacements, pourvus de souplesse multidirectionnelle.*

---

<sup>3</sup> <https://www.realisonsmtl.ca/6399/documents/21630/download>

<sup>4</sup> Lettre d'une cycliste à l'hôpital Sacré-Cœur

## 5) Crise sanitaire – Covid-19

---

Le centre-ville, tel que plusieurs le prévoient avec cette période Covid ne sera peut-être plus aussi animé et densément rempli de travailleurs de bureau. La pandémie aura sûrement l'effet de nous faire repenser l'organisation du travail, ainsi que les milieux de travail. Cette tendance au télétravail se généralisera probablement, surtout lorsqu'on pense que ce réaménagement d'espaces rendu possible représente des économies de temps et d'argent.

## 6) Comment repenser notre mobilité pour l'améliorer ?

---

Mobilité active, facilitée et sécurité des déplacements, souplesse dans les trajets, moyens de transport respectant les budgets des utilisateurs et moyens de transport limitant toute détérioration de la qualité de l'environnement (air, bruit, etc.) sont autant de facteurs dont il faudra tenir compte dans les options et les choix à envisager.

Les voies publiques comportant des coûts d'entretien, celles-ci sont dorénavant considérées comme devant être partagées par plus d'un type d'utilisateurs. Et, pour des principes de sécurité et de qualité d'environnement, la diminution d'une circulation automobile est dorénavant l'objectif.

Que penser qui puisse alors compléter le réseau de transport actuel à Montréal? Qu'inventer de judicieux qui puisse répondre aux besoins de mobilité des résidents? *Quoi imaginer d'assez génial et attrayant pour que ces derniers puissent faire le calcul de l'arrêt de paiements sur des dépenses automobiles pour les transférer sur l'usage d'un moyen accessible, peu coûteux, et comblant en grande partie leurs besoins de déplacements tout en respectant les principes de sécurité et d'une qualité de notre environnement?*

Dilemme ou défi? Nous préférons être de celles qui croient en notre imagination pour résoudre cette problématique.

---

**Sonia Mathieu**

**Valérie Perrault**

**Louise Laberge, toutes résidentes de Bordeaux-Cartierville**

**Lou Delestre (en soutien)**