

La stratégie du centre-ville

Le centre-ville de Montréal a toujours eu la part du lion de sa vie économique, administrative, sociale, culturelle. Ce fait se reflète aussi dans le transport. Le fleuve lui donne le transport maritime mais en même temps ne lui permet pas de s'étendre vers le sud. Le Mont-Royal est le joyau des parcs de Montréal, sur ses pieds on trouve les meilleures maisons et édifices de la ville, mais en même temps il est un obstacle à son expansion vers le nord. Par conséquent le centre-ville est aplati. Des hôpitaux ont été forcés de déménager, le port aussi en partie. À l'est se trouve l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, le plus pauvre de la ville après Montréal-Nord, notre arrondissement le plus connu au niveau international, tristement célèbre. Vers l'ouest la situation est moins pire et tend de s'améliorer.

Pour faciliter le trafic de voitures on a construit le tunnel Ville-Marie, à grand coût et d'une qualité de l'air dont personne ne parle. C'est indispensable pour le trafic terminant au centre-ville et transitant, c'est tout ce qu'on puisse dire ici. L'alternative pour transiter sont Décarie, la A40 et la A25. Ça marche avec la vitesse et le style d'une caravane, e g dans la direction est-ouest le matin sur la A40 et l'inverse le soir. Dans notre ère de ville intelligente, le GPS envoie parfois les voitures partant de Hochelaga via la A25 (7,5\$ pour le pont et disons + 12.5\$ de frais de dérangement pour aller les payer), à Laval, pour prendre la A440 et c vers l'ouest, pour éviter le tronçon lent de la A40 et améliorer, d'après une vision de tunnel, les GES. En même temps nous limitons les places de stationnement au centre-ville, ce qui limite l'utilisation des voitures, une réussite qui coûte cher mais utile.

Un regard sur le réseau du métro confirme qu'une panne à la station Berri-UQAM bloque ses 1.25 million de passagers par jour, laissant juste la ligne bleue embryonnaire. Dans la direction est-ouest de toute l'île il ne reste aucune alternative crédible pour prendre la charge du transport publique.

Juste pour souffrir dans le métro on n'a pas besoin d'une panne. Les lignes orange de Laval et la ligne verte sont toujours congestionnées, aux heures et directions intéressantes. On peut tout simplement dire que tout est congestionné au centre-ville, même les voies cyclables en été et les trottoirs des rues e g Ste-Catherine. Encore plus si vous avez un carrosse de bébé. Dans de centre-villes très lointains, les nouveaux immeubles sont construits avec leur rez-de-chaussée en retrait, pour augmenter le trottoir sans diminuer la chaussée. Les plus soucieux au point de vue énergie vont jusqu'à chauffer les trottoirs. Que penseraient nos ancêtres s'ils voyaient des trottoirs sans glace, ni gadoue, ni neige, ni sel et partiellement sans pluie ? Une vision difficilement réalisable chez-nous, à cause des sans abri qui s'y abriteraient.

En ce qui concerne les jeunes enfants, on ne les veut tout simplement pas aux grands immeubles du centre-ville, ni d'ailleurs. Ils dérangent quand ils courent, comme tous les jeunes enfants. Avant on avait un tapis qui absorbait le bruit et encore plus efficace, sous le tapis, un

matériau qui absorbait encore plus le bruit, celui des pas en particulier. Pour limiter la pollution de toute sorte, les tapis ont été remplacés par du bois, du plastique ou de la céramique, collés directement sur le ciment. Même les pas d'un petit chien sont maintenant audibles. La Société Canadienne d'Hypothèque et de Logement a publié depuis plus de 30 ans des instructions pour avoir un " isolement acoustique" suffisant en utilisant des planchers flottants. Au niveau international il y a même des normes comment mesurer cet isolement acoustique. Voilà la possibilité pour une ville de régler, offerte sur un plat. Chez nous on n'en parle même pas. On dit que les jeunes couples, la partie la plus active de notre société, s'en aillent ailleurs, dans des maisons individuelles de plus en plus loin, plus de trente km pour Deux-Montagnes, dans les champs agricoles. Les spéculateurs les attendent avec impatience. C'est l'action combinée du charme d'un jardin enneigé et inutilisable quand on en a le plus besoin qui les attire et de la frustration des voisins d'en bas qui les poussent pour quitter. Qui a donné des instructions aux architectes de la ville de Montréal pour se pencher sur le sujet et quelle a été leur suggestion ? Le sujet vaut apparemment pour tout le Québec et tout le Canada mais qui veut profiter de ce bon travail déjà disponible ?

Un immeuble et un voisinage intergénérationnel ont des avantages grâce à la complémentarité, le support mutuel, la densité et la possibilité d'étalonner les utilisations dans l'espace et le temps. Bâtir en hauteur libère de l'espace au sol, permet la création d'espaces verts et de loisir et aussi l'intégration des habitants originels. Une progression bien pensée dans les quartiers pauvres est possible et en plus les pauvres bénéficieront de nouvelles opportunités d'emplois, grâce à la concentration de personnes. Les lois du marché ne réaliseront jamais cet exploit, ce sont les experts de toute sorte qui travaillent pour la ville qui doivent orchestrer la progression et la Caisse de Dépôt pourrait mener par ses moyens et son exemple. L'économie d'énergie et d'infrastructure d'un grand immeuble moderne comparée aux vieux petits immeubles existants est indispensable et évidente.

La qualité de l'air au centre-ville deviendra exceptionnelle, grâce au remplacement des énergies fossiles par l'électricité et aussi la plantation d'arbres aux espaces libérés au sol et même sur les toits. La cité souterraine est un joyau précieux et rare et un refuge pendant le froid montréalais. Une concentration accrue facilitera son expansion et même en dehors du centre-ville on pourrait répliquer le concept, en utilisant l'expansion du métro et la construction de grands immeubles tout le long. Idéalement tout le monde devrait n'utiliser que ses pieds et le métro comme mode de transport en commun, sans être incommodé par le climat montréalais. Le coût par passager du métro est de loin inférieur à tout autre mode de transport en commun, après un certain niveau, déjà trop dépassé sur toutes les lignes sauf l'embryonnaire ligne bleue. Il est grand temps de les concurrencer pour leur laisser juste le bon nombre de passagers et créer des alternatives en cas de problèmes.

Le niveau de bruit produit par les voitures électriques est une petite fraction du bruit des voitures à combustibles. Avec des arbres et peut-être une architecture soignée nous pourrions diminuer encore plus le bruit ambiant. Il va nous rester le bruit et la pollution visuelle éventuellement générés par l'équivalent du sky train du "Vancouver East End" ou du train (partie du métro surélevée) de Molenbeek de Bruxelles, les deux arrondissements qui ont fait le plus de bruit au niveau mondial. La solution est simple, ne les répliquons pas à Montréal.

Le meilleur transport est quand on habite proche et on va au travail à pied. Les parcs industriels de l'Ouest et de l'Est n'offriront jamais, par définition, cette possibilité à l'exception d'un petit nombre de leurs voisins immédiats. Le centre de la ville doit l'exploiter au maximum. La Caisse de Dépôt est l'outil par excellence pour ce but. Elle est supposée de considérer les avantages directs et indirectes de ses propriétaires, tous les Québécois, ce qu'une autre compagnie ne pourra jamais faire. Il y a encore des espaces vides ou sous utilisés au centre. Utilisons-les pour y garder la population la plus active, en les subventionnant au besoin. Un exemple sont les étudiants qui vivent une vie d'ascète et étudient inhumainement fort. Ils ne "travaillent" pas ils "passent leur temps à se préparer pour le travail". Personne n'appelle "décrocheur" quelqu'un qui abandonne son doctorat pour faire une vie normale et encore moins celui qui ne va jamais s'orienter vers la recherche. Pourtant les vrais héros potentiels se cachent souvent entre leurs rangs. Sans les héros inconnus il n'y a pas de compagnies réussies. En génie, les professeurs de nos universités qui ont fait leur bac en Amérique du Nord sont rares, la plupart viennent de pays "en développement". Les universités offrent des logements à un nombre très inadéquat d'étudiants, nous devons les aider.

Malheureusement la Caisse de Dépôt et Placement du Québec veut faciliter le départ de la population active et aisée. Pour Deux-Montagnes nous avons besoin de 27 km minimum en ligne droite et devons passer un couple de ponts et de rivières. Pour le point le plus lointain à l'est de notre Île 18 km en ligne droite suffisent. Les trains légers vers Deux-Montagnes qui passeront tous les 3 ou 6 minutes, expulseront plus loin ceux qui se trouvent le long du parcours et veulent le calme de la campagne. Chacun aura sa voiture pour prendre le train, avec un stationnement à la maison, un autre à la gare et des stationnements partagés aux centres d'achat et toute autre activité culturelle et sociale. Les voitures sont indispensables dans ces voisinages de basse densité. Ceux qui ne peuvent pas en avoir, qu'ils restent à Montréal. Voilà un mur contre les pauvres, invisible mais totalement efficace. Un modèle de suburbanisation des villes américaines, qui crée des couronnes riches autour d'une ville mère appauvrie et dans la criminalité.

En même temps nous signons des accords à Paris, une ville qui n'a aucun train dans son territoire sauf deux gares à son côté nord-est et dont les rails passent par l'équivalent de Montréal-Nord, le faubourg St-Denis, aussi tristement célèbre. Tout le monde y circule presque exclusivement en métro, il y a même un métro express pour juste transiter avec une seule station, au centre de la ville et l'expansion du métro ne prend jamais une pause. Notre climat favorise encore plus le métro. À Paris le point de congélation n'est pas dépassé seulement 4 jours par an, à Montréal l'équivalent serait dans les -20C. Le 8 décembre 2010 ils ont eu 11 cm de neige, un record depuis 1987. Avec le métro ils n'ont aucun besoin de grand centre d'achat ni d'énorme stationnement. Tout le Québec pourrait entrer dans la ville de Montréal, si on avait la densité de Paris et il y aurait encore d'espace pour une expansion.

Nous aimons nous comparer avec les Étatsuniens qui ont besoin de plus de 4 fois par habitant de ce que les Chinois, les grands accusés, nécessitent en GES. En plus ce sont les Chinois qui fabriquent des produits pour les EU et pas l'inverse, inclus dans leur compte de GES. Nous avons fait des promesses de limiter nos émissions et nous avons même déménagé le point de référence pour prétendre que nous pourrions les remplir. Ça signifie quoi la signature d'un

premier ministre du Canada concernant la lutte aux GES quand Montréal veut faire sortir son monde sur les terres agricoles de ses banlieues, de plus en plus loin ?

Pour le centre-ville en particulier, les nouveaux ou semi-nouveaux trains vont emmener encore plus de passagers directement dans l'œil de la congestion. Même ceux qui n'ont pas l'intention de rester au centre-ville mais veulent juste transiter. En cas de neige abondante ou de verglas ils seront paralysés, loin du métro.

Deux études ont déjà été présentées par l'auteur sur l'utilisation de l'extension de la ligne bleue mentionnée plus bas.

http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P80/6.4_ocpm-160309_pm.pdf concerne la "réduction de la dépendance montréalaise aux énergies fossiles" OCPM 9 mars 2016. Elle donne des détails techniques et économiques et présente les alternatives à la proposition, qui sont peu pratiques. La Caisse de Dépôt n'avait pas encore présenté sa proposition.

http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Reseau_electrique_m%C3%A9ropolitain/documents/DM1.pdf

concerne l' "Enquête et audience publique sur le projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif par CDPQ Infra Inc" BAPE sur le REM du 27-9-2016 . Elle fait la comparaison de la proposition de la Caisse de Dépôt avec l'extension de la ligne bleue mentionnée ici.

Un survol très rapide a aussi été publié le 6 mai dans le journal La Presse et a récolté plus de "likes" et "shares" que le reste des articles, grâce à la simplicité des vérités présentées.

http://plus.lapresse.ca/screens/ce45eca5-352a-4086-827d-45da60b10e9c%7C_0.html

L'extension de la ligne bleue doit commencer à l'ouest de l'aéroport dans l'espace vide disponible déjà, pour ramasser le trafic des autobus de l'ouest, ainsi que du Technoparc et de l'aéroport. Le voisinage a 340 mille travailleurs qui doivent voyager. Suivant Côte-de-Liesse, elle passera devant CAE, Bombardier et ira vers le sud avant d'atteindre Décarie, dépassera Ericsson et rejoindra la station du métro Snowdon. De St-Michel, l'autre côté de la présente ligne bleue embryonnaire, elle va continuer sous Jean-Talon, passera proche des 240 mille travailleurs du parc industriel de l'est et finira juste à l'est de la A25 et avec un passage piétonnier sous la A40. À ces deux points arriveront les autobus qui briseront l'isolement des 200 mille habitants de l'est de l'île, présentement isolés par la A25 et la A40 qui laissent trop peu de possibilités pour les traverser, vestige du temps d'une population de loin inférieure. Même Côte-de-Liesse sera moins encombrante, puisque les piétons et les cyclistes pourront utiliser les stations juste pour passer de l'autre côté, été comme hiver.

D'après les coûts de construction historiques, toutes les lignes du métro ont coûté, en dollars d'aujourd'hui, aux alentours de 150 millions \$/km, corruption incluse. Pour 19 km d'expansion la facture serait 3 milliards \$. L'histoire pertinente donne la meilleure prédiction.

Dans le passé les trains commençaient avec une évaluation et le prix réel était 250% ou 300% de cette évaluation e g le train de Mascouche. Évidemment cette fois on nous promet que ce sera différent. Du déjà vu, entendu et démenti par les faits, chaque fois. De quoi faire évaporer le

moral et la volonté de faire une expansion du métro, après une nouvelle déception, de l'argent et du temps perdus.

Depuis sa présentation la proposition de la Caisse de Dépôt a fait des changements radicaux à sa traversée du St-Laurent, sa connectivité, son parcours et elle ne dit même pas quelles rues et voisinages seront bloquées, quels seront les revenus et c. Les ministères de l'Occupation du territoire et de l'Environnement provinciaux et aussi le ministère de l'Environnement Fédéral, qui s'est engagé à limiter les GES, n'ont pas participé à l'élaboration du projet dès sa conception comme "sponsors", d'après la spécification de bonnes procédures pour un projet, telles que spécifiées par l' " International Standards Organisation", ISO9001. Beaucoup de compagnies montréalaises publicisent le fait qu'elles s'y conforment, depuis des décennies. Rappelons-nous que le Québec détient le douloureux record olympique pour le dépassement du coût pour la construction des installations olympique. Elles aussi avaient été faites lentement au début et après vite, vite, vite. En plus cette fois le bâillon est imposée pour protéger contre l'adversaire, le peuple québécois et mêmes ses représentants de tous les niveaux. Il s'agit pourtant de l'argent de notre pension, notre provincial et notre fédéral et la survie de la planète. Les dirigeants nous demandent de poser un acte de foi aveugle à leur égard. Une fois la somme initiale engagée, la foi ne sera plus nécessaire, la solution des problèmes au fur et à mesure qu'ils se présenteront ne sera plus juste un problème de la Caisse mais surtout de nous, qui aurons le dilemme de continuer à payer ou abandonner le tout. On l'a fait pour le petit train du Nord, quelques tramways et quelques lignes de train mais ce n'était ni facile ni gratuit.

À part la partie humaine, le futur de nos entreprises est en jeu. Toutes les compagnies cherchent farouchement des employés créateurs et motivés. Pour cela ils doivent arriver en bonne condition au travail, disons en moins d'une heure. Les 800 mille habitants à l'est de la rue St-Laurent contribuent seulement 3% au personnel de Bombardier et ce pourcentage va baisser au profit des couronnes sud, ouest et nord, qui ont déjà 36% des travailleurs de Bombardier, avec une fraction des habitants, si l'idée de la Caisse de Dépôt se matérialise. Évidemment si Bombardier, qui passe une période de grandes turbulences, suit l'exemple de Nortel, qui elle aussi n'avait pas de racines dans l'est de l'Île, les pourcentages garderont juste un intérêt historique.

Le métro étant la colonne vertébrale du trafic de Montréal et en partie de Laval et de Longueuil, il reste un 10% environ qui habite la couronne et qui ont besoin de transport vers l'Île, surtout vers les jobs du centre et des 2 parcs industriels. La solution serait semblable à celle de Ste-Thérèse. De la station du métro Montmorency on se trouve à Ste-Thérèse en 12 minutes en autobus via la A15, sans bloquer de rues ou enlever de stationnements.

Le contournement d'une partie du trafic de transit et le remplacement partielle de la ligne verte par la ligne bleue comme colonne vertébrale du trafic sur l'Île, cette fois à son axe, à première vue vont limiter le rôle dominant du centre-ville. Si on ne le fait pas et encore pire si en plus on fait venir d'autres lignes de train au centre-ville, il sera encore plus asphyxié. Pire encore, il va cesser de l'être quand nos deux pôles industriels, à l'ouest et à l'est vont voir leurs compagnies diminuer ou disparaître, en partie par manque d'accès aux ressources humaines de l'est de l'Île pour le parc de l'ouest et l'inverse pour le parc de l'est. Une économie basée entièrement sur le commerce et l'administration, sans production de biens, ne peut pas prospérer. Au centre-ville

les bureaux et mêmes les beaux appartements verront leur valeur fondre, peut-être juste un peu après le reste de l'île.

Avons-nous le luxe de continuer d'ignorer ces vérités apparentes ?

Dimitrios Raptis