

## Le militantisme local, nouveau mode opératoire : le Comité de citoyens Mont-Royal Avenue Verte

Par Owen Rose  
Comité Mont-Royal Avenue Verte

Loin des manifestations chaotiques des années '60/'70, aujourd'hui le militantisme local répond à la complexité de nos milieux urbains avec une sophistication de plus en plus accrue. Dans notre contexte actuel, il faut faire plus que lancer des revendications. Il faut plutôt sensibiliser la population et les instances de pouvoir, soit politique ou économique.

À Montréal, au printemps 2002, dans le Plateau Mont-Royal, un quartier en pleine mutation, un nouveau mouvement populaire de citoyens a vu le jour. Ce groupe s'est inspiré de l'idée de mettre la personne avant la voiture en réponse à l'omniprésence des voitures polluantes en ville. Mais l'enlèvement des voitures ne faisait qu'une partie du plan de ce qui est devenu le Comité de citoyens Mont-Royal Avenue Verte.

D'abord, cette « gang de radicaux » avait l'audace de remettre en question la notion, laquelle nous est proposée sans arrêt par les manufacturiers d'automobiles, que notre liberté de circuler en voiture serait un droit malgré les coûts écologiques et sociaux. En juin 2002, le comité, mieux connu comme Avenue verte, lance sa pétition pour une avenue du Mont-Royal sans voiture demandant « de transformer l'avenue du Mont-Royal en avenue piétonne entre Frontenac et l'avenue du Parc avec des aménagements pour un transport en commun efficace et écologique, pour les cyclistes, patineurs, planchistes et piétons avec des traverses aux grandes artères nord-sud pour les véhicules. » La pétition se termine en demandant à la mairie de Montréal de tenir des audiences publiques sur ce projet.

Un site Internet au [www.montroyal-avenueverte.org](http://www.montroyal-avenueverte.org) est lancé pour fournir de l'information au public et faire signer la pétition pendant que les membres d'Avenue verte passent les week-ends autour de la station de Métro Mont-Royal pour faire signer la pétition en personne. Le résultat, six mois plus tard, était impressionnant avec le dépôt de 18 500 signatures au conseil d'arrondissement du Plateau le 2 décembre 2002 !

On aurait cru qu'un tel dépôt et l'appui d'organismes comme, entre autres, le CRE Montréal, Greenpeace, Équiterre, le Conseil Central de Montréal CSN, Transport 2000, le Centre d'écologie urbaine, Option Transport durable, le Monde à bicyclette, Cyclo Nord-Sud, l'Association québécoise de lutte contre les pollutions atmosphériques (AQLCPA) et Vivre en ville, aurait eu un impact majeur sur les élus de l'arrondissement du Plateau, mais la

pétition est restée lettre morte devant les quatre conseillers de l'arrondissement.

Tout aurait pu en rester là, mais ce n'était, en fait, que le début d'une gamme d'activités entreprises par Avenue verte. En plus de sa pétition grandissante de plus de 20 000 signatures, au cours des deux dernières années, Avenue



Une vision d'avenir pour l'avenue du Mont-Royal

verte a déjà présenté des conférences publiques par des membres du comité et des conférences publiques par des experts invités. Le comité organise des manifestations à vélo appelées Les Randonnées vertes sur Mont-Royal qui ont débuté le 1er août 2003. Il a organisé seul la première Journée internationale sans voiture du 22 septembre 2003 dans le Plateau et contribué à celle de 2004. En mars 2004, Avenue verte a rédigé un mémoire dans le cadre du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, *Pour un quartier sain, prospère et vibrant : LA PERSONNE AVANT LA VOITURE !* et l'a présenté aux audiences publiques organisées par la Ville de Montréal et l'arrondissement du Plateau. Depuis, en attendant la sortie du Plan d'urbanisme avant la fin de 2004, le comité a lancé son DVD documentaire en octobre qui résume en images, textes et vidéos les activités du comité dès son début en 2002.

Un monde plein d'idées, mais le défi est de passer à l'action. Le projet d'une Avenue Mont-Royal verte propose un exemple concret qui concilie des aspects économiques, sociaux et environnementaux du développement durable. Le comité, dans l'optique de la démocratie participative, encourage les citoyens à s'impliquer personnellement dans leur communauté, entre autres de



Copenhague, une ville nordique adaptée aux piétons

façon décisionnelle, et non pas seulement dans un mode consultatif, comme c'est le cas à l'heure actuelle. Il s'agit de valoriser la santé communautaire et les vies actives. L'exemple a déjà fait ses preuves dans des centaines de villes européennes telles que Copenhague et Strasbourg. En particulier, le cadre nordique du climat montréalais ressemble beaucoup aux villes scandinaves qui sont déjà dotées des rues piétonnières et des systèmes très avancés de transports collectifs.

Pour réaliser ce changement de paradigme dans la mentalité nord-américaine, les outils de sensibilisation modernes sont de rigueur. La pétition, le site web, les conférences, le mémoire, les Randonnées vertes et le DVD sont tous utilisés pour montrer à la Ville que l'Avenue du Mont-Royal verte rassemble tous les critères de réussite : la densité de la population avoisinante; l'achalandage à pied par 80% des résidents du quartier; des commerces divers, prospères et attirants; l'accès par transport collectif (autobus/méto); le débouché sur le Parc du Mont-Royal; une échelle urbaine et humaine de 3 à 4 étages et une réponse concrète à l'accord de Kyoto.

C'est avec persévérance et détermination que le Comité continue à mettre de la pression sur les élus et à sensibiliser la population à l'idée qu'une qualité de vie urbaine en harmonie avec l'écologie locale commence par un projet comme Mont-Royal Avenue Verte. ◀

## Abstract

Mont-Royal Avenue Verte is a citizens' group devoted to returning the Plateau's main street to pedestrians, cyclists, and electrically powered public transit. After presenting a 20,000-name petition to the Plateau borough council in 2002 and encountering the council's refusal to begin formal discussion of the project, the group did not give up. They are in it for the long haul, organizing street festivities, public meetings, and seminars. Car-Free Day came to the Plateau in 2003 at the initiative of this group. The idea of a car-free shopping street is perfectly feasible, as hundreds of cities such as Copenhagen and Strasbourg have demonstrated.

## Consultation sur le plan des transports de la Ville de Montréal

*Ville de Montréal*

Le premier plan de transport de la Ville de Montréal prend forme. Montréal veut choisir de nouvelles voies afin de réduire la dépendance à l'automobile en misant sur un usage accru du transport en commun et des transports actifs.

La Vision constitue la première étape dans l'élaboration du Plan de transport et s'articule autour de six éléments :

- Offrir des conditions optimales de déplacement en termes de temps, de confort, de sécurité et de coût
- Soutenir l'économie montréalaise
- S'intégrer harmonieusement à l'espace urbain et contribuer à sa structuration
- Améliorer la qualité de vie des citoyens, notamment dans le domaine de la santé et de la sécurité
- Être conçu de façon à améliorer la qualité de l'environnement
- Être géré de façon responsable, efficace et équitable.

Dans le cadre des travaux de réalisation du Plan, la Ville a fait réaliser un sondage en janvier 2005 auprès des résidents montréalais sur leur perception du transport dans leur vie. Il se dégage de ce sondage les résultats suivants :

- 82% des Montréalaises et Montréalais sont d'accord avec la Vision d'avenir du transport;
- 89% des résidents montréalais sont d'accord avec le développement du transport en commun même si ça peut gêner les automobilistes;
- 78% des résidents montréalais sont d'accord avec le développement de pistes cyclables même si ça peut gêner les automobilistes.

Le projet de réaliser un Plan de transport pour la Ville de Montréal est issu du Sommet de Montréal de juin 2002 et prend en compte les orientations du Plan d'urbanisme récemment adopté par la Ville de Montréal. Il est élaboré avec la participation des arrondissements et d'une cinquantaine de partenaires du domaine du transport provenant du secteur privé, du milieu associatif (dont Transport 2000 Québec) ainsi que du secteur public. Il implique particulièrement des organismes comme le ministère des Transports du Québec, l'Agence métropolitaine de transport et la Communauté métropolitaine de Montréal. **Le Plan de transport fera l'objet d'une consultation publique en juin 2005** et doit être adopté par le conseil municipal au printemps 2006.