



# Sur la bonne voie?!? Des réserves...

par ARIEL HARPER

La voie réservée aux autobus sur l'avenue du Parc est très controversée. Beaucoup l'accuse d'être à l'origine du déclin économique du quartier. Ce sont peut-être des bavardages injustifiés.

Depuis trois ans, la fréquentation des autobus empruntant l'avenue du Parc a augmenté de 7%, réduisant ainsi la pollution automobile et le temps nécessaire pour les usagers en transit. Mais une coalition entre les commerçants du quartier et les résidents accuse la voie réservée aux autobus d'être la cause du déclin commercial chronique sur cette avenue.

L'avenue du Parc est une importante artère nord-sud. Elle comporte cinq voies de circulation dont deux sont réservées aux autobus, la voie du centre étant réversible. Aucun stationnement n'est autorisé pendant les heures de pointe. Ces mesures sont destinées à améliorer la circulation et régler la fluidité du trafic. Depuis sa mise en place en 1992, la voie réservée a causé des bouchons, et la controverse est née dans la communauté de Mile-End...

Les inquiétudes des citoyens sont multiples: l'augmentation de la vitesse, la pollution due à une circulation plus dense, la sécurité des piétons, le manque de stationnement pour les commerces, et l'impression générale que la qualité de vie dans le quartier a été compromise. Les commerçants se

plaignent du fait que les clients ne magasinent pas dans les boutiques sans stationnement, et que le nombre de piétons a diminué. Les résidents déplorent le bruit et craignent l'importance de la circulation qui traverse la ville. «Sécurité publique, circulation, développement économique, et qualité de vie: voilà les problèmes» selon Helen Fotopoulos, conseillère de Mile End. «Avec l'augmentation de la circulation, les gens ont peur de traverser la rue, et ils vont magasiner ailleurs. Ils changent leurs lieux habituels de magasinage.»

«Nous considérons les voies réservées avec une perspective de coûts/bénéfices.» dit Kevin Cohalan, résidant depuis long-

temps à Mile-End et membre de la coalition. «Le bénéfice est l'augmentation de la circulation en autobus. Mais le prix est la transformation du caractère de notre quartier, et c'est trop cher.»

Pierre Laporte, de la Société des transports de la communauté urbaine de Montréal (STCUM), refuse l'idée que les voies réservées sont responsables de ces changements. «C'est facile de faire de la voie réservée un bouc émissaire,» dit-il. «Il n'y a pas plus d'autobus dans les rues qu'avant et la fréquentation de ceux-ci augmente.»

«Cinquante cinq à soixante personnes dans un autobus au lieu

SUITE EN PAGE 15



Sebastien Bouchard

Une coalition entre les commerçants du quartier et les résidents accuse la voie réservée aux autobus d'être la cause du déclin commercial chronique sur l'avenue du Parc.

A coalition of local merchants and residents blames the reserved bus lanes for a continued commercial slump.

## Reservations About Bus Lane Row

by ARIEL HARPER

The much-maligned reserved bus lanes on Park Avenue — blamed by many for the area's economic decline — may be getting an unfair rap.

The three-year-old circulation project has increased bus ridership by 7%, thereby reducing automobile pollution, and has improved access for transit-users. But a coalition of local merchants and residents blames the reserved bus lanes for a continued commercial slump.

Park Avenue, a major north-south artery, is divided into five lanes of traffic, two of which are reserved for buses, with a reversible centre lane. At rush hours no parking is permitted. The reserved bus lanes were designed to improve transit service and regulate the flow of traffic; since their

inception in 1992, they have caused circulation bottlenecks and controversy in the Mile End community.

The citizens' concerns are several: increased speeds, pollution from greater traffic volume, pedestrian safety, lack of commercial parking, and an overall perception that the quality of life in the district has been compromised. Merchants complain that fewer customers shop where parking is unavailable, and that walk-in trade has decreased; residents deplore the noise and fear the ferocity of cross-town traffic. «Public security, public transit, economic development, and quality of life: those are the issues here,» according to Helen Fotopoulos, city councillor for the area. «With the increase in traffic circulation people are afraid to cross the street, so they shop

elsewhere. Shopping habits are changing.»

«We look at the reserve lanes from a 'cost-benefit' perspective,» said Kevin Cohalan, a long-time resident of Mile End and a member of the coalition. «The benefit is improved bus transit. But the cost — transforming the character of the neighbourhood — is too high.»

Pierre Laporte, of the Montreal Urban Transit Corporation, rejects the idea that the bus lanes are responsible for the changes. «It would be easy to use the reserved lanes as a scapegoat,» he said. «But we don't have more busses on the road than we did before, and our ridership is up.»

«Fifty-five or sixty people on a bus instead of in their cars makes a lot less pollution, and the reserved lanes mean fewer starts and stops.» Safety? «There are still

CONTINUED ON P. 15

## Au Conseil de ville

Par ARIEL HARPER

Le maire Pierre Bourque a reconnu au conseil de ville du 8 août que les bombes nucléaires étaient de mauvaises choses et que, personnellement, il ne les aimait pas. Cela dit, il refuse d'appuyer la requête de Marvin Rotrand, conseiller de Snowdon, pour que la ville de Montréal condamne les actions de la Chine et de la France qui poursuivent leurs essais nucléaires. Le maire pense qu'un tel geste serait «inopportun». Il pense que, en organisant une exposition, de bon goût, sur Hiroshima à l'hôtel de ville, et en dépensant la somme de 14 000 \$ pour déléguer un membre du Comité exécutif aux cérémonies commémoratives qui se sont déroulées au Japon, Montréal en a assez fait.

Dossier pesticides. Selon les propos du cousin de Jean-Dominique Lévesque-René, âgé de 9 ans et venant de France, les roses n'ont pas besoin d'être traitées avec des produits chimiques. Il cite André Eve, le plus célèbre spécialiste des roses au monde, qui a mené à bien la restauration de la fameuse roseraie de Napoléon III. Il ne traite JAMAIS ses fleurs avec des pesticides. Monsieur Bourque a déclaré au conseil qu'il avait consulté à ce sujet les plus hautes personnalités des jardins botaniques de Paris (dont monsieur Eve fait partie). Quelqu'un, quelque part, se serait-il trompé...?

Attention! Attention! On vaporise des pesticides sur la Montagne! Pendant la session des questions publiques, Sam Teitelbaum a rapporté qu'il avait observé des camions de pesticides en action sur la Montagne près du lac aux Castors.

Les danses à 10\$: Monsieur Bourque est contre. Cela a provoqué une vague d'applaudissements de tous ceux qui étaient présents. Toutefois, la question demeure de savoir ce qui se fera concrètement à ce sujet. Pourquoi pas une loi d'interdiction comme à Toronto? Enfin, c'est toujours un début. Belle démonstration!

En terminant, encore les pesticides: Helen Fotopoulos, conseillère de Mile-End s'est levée pour demander à ce propos quand la ville de Montréal aurait des lois comme celles de Westmount, qui applique un moratoire sur les pesticides en attendant la mise en place d'une législation. Le maire Bourque a répondu, avec une logique magistrale, que Montréal ne peut pas être comparée à Westmount. Michael Applebaum, conseiller de NDG, a alors annoncé qu'il avait observé une compagnie privée en train de répandre du Killex (2-4D) à haute dose sur 37 000 pieds carrés de gazon municipal, près de la résidence de Monkland. C'est un complexe d'appartements pour les aînés. Quand on l'a interrogé, le technicien de Nature Plus a répondu que «les aînés sont moins enclins à jouer dans l'herbe.» Ils sont également souvent malades. Devons-nous y voir une relation?

Mayor Pierre Bourque acknowledged on August 8th in council that nuclear bombs were a bad thing and that he doesn't like them personally; that said, he refused to comply with Snowdon Councillor Marvin Rotrand's request that Montreal condemn France and China's actions, who continue to test them. The Mayor feels that such a gesture would be "inappropriate", adding that by organising City Hall's admittedly tasteful Hiroshima exhibition and by spending \$14,000 to send a member of the Executive Committee to Japan for remembrance ceremonies, Montreal was doing enough.

According to Jean-Dominique Lévesque-René's 9-year-old cousin visiting from France, Montreal's roses don't have to be treated with chemicals. He cites André Eve, the foremost rosarian in the world, credited with reviving Napoleon III's famous rose garden, who NEVER sprays his flowers with pesticides. M. Bourque has stated in council that he has consulted with the heads of the Paris Botanical Gardens (of which Eve is one) on the subject; could it be that someone, somewhere, was mistaken?

Attention! Attention! Pesticide spraying on the Mountain! During public question period, Sam Teitelbaum reported that he had seen pesticide trucks spraying on the Mountain near Beaver Lake. Nothing, it appears, is sacred.

Lap-dancing: Bourque's against it. This drew a round of applause from everyone present. Questions remain, however, as to what will actually be done about it—possibly a banning bylaw, as in Toronto?—but it's a start. Good show!

And, again, of pesticides: Helen Fotopoulos, Councillor for Mile End, rose to ask pointedly when Montreal will have bylaws like those of Westmount, which has a moratorium on pesticide use until legislation is drafted. Mayor Bourque replied, with masterly logic, that Montreal cannot be compared to Westmount. N.D.G. Councillor Michael Applebaum then announced that he had observed a private company spraying Killex (2-4D) in megadoses on 37,000 square feet of municipal lawn near the Monkland Residence, an apartment complex for seniors. When the question of safety was raised, the Nature Plus technician replied that "older people are less likely to play in the grass". They are also frequently in ill health. Do we see a connection?

## Inside City Hall

By ARIEL HARPER