

Mémoire préparé dans le cadre des audiences publiques
Du Bureau d'Audiences Publiques en Environnement
à propos du projet de modernisation de l'Autoroute Ville-Marie (A-720), à Montréal,

**Penser les transports à Montréal autrement :
Vers un nouvel équilibre**

pour Madame Louise Boucher, Présidente
et Messieurs Alain Cloutier et Louis Dériger, Commissaires

par François Gagnon

En tant qu'étudiant au Doctorat en Communication, mon travail de recherche porte sur les pratiques de discours dans le domaine de la gestion des espaces urbains. Or presque inévitablement, lorsque l'on s'attarde aux enjeux auxquels ont à faire face les gestionnaires des espaces des villes et métropoles contemporaines, l'on se retrouve face à des pratiques qui rencontrent des problèmes importants liés de près ou de loin aux enjeux des transports – et ce sont non seulement les gens responsables de la circulation qui cherchent à intervenir à ce propos mais aussi les responsables de la santé publique, les responsables de la « santé économique » des villes, des groupes citoyens qui cherchent à influencer la façon dont on transformera leur milieu de vie, etc. Autrement dit, ceux qui participent à la fabrication de nos milieux urbains à travers les projets de transport sont des praticiens et des acteurs qui ont parfois des intérêts et des objectifs complémentaires, mais aussi souvent divergents et contradictoires. Ce qui m'a particulièrement interpellé dans ce projet est le peu de considération de la part du promoteur des alternatives à la transformation en autoroute ayant été produites ailleurs dans le monde – réalisations qui rencontrent beaucoup plus adéquatement le « consensus » sur la nécessité de réduire notre dépendance et notre utilisation de l'automobile tout en requalifiant certains espaces qui y étaient sacrifiés.

Mais mon intérêt pour ce projet qui nous est présenté n'est pas tellement celui d'un expert... de toute manière, je ne peux prétendre à ce statut et c'est donc en tant que citoyen que je suis préoccupé par ce projet de transport. C'est qu'il m'apparaît tout à fait contradictoire avec les objectifs louables et très justifiés de réduction de l'utilisation de l'automobile fixés par à peu près tout les intervenants dans les questions de transport et d'environnement en raison des conséquences environnementales, sociales et économiques importantes d'un développement urbain centré exclusivement abusivement sur ce mode de transport.

« Il y a des moments dans la vie où la question de savoir si on peut penser autrement qu'on ne pense et percevoir autrement qu'on ne voit est indispensable pour continuer à regarder ou à réfléchir. »
(Michel Foucault)

Le 20^{ème} siècle fut sans contredit celui de l'automobile. Mais à voir les cicatrices géantes qu'ont laissé toutes les autoroutes dans plusieurs quartiers de Montréal, leur indéniable inefficacité à assurer la fluidité du mouvement des personnes et leur fréquente perturbation du transport des marchandises, les dommages environnementaux et sociaux qu'elles ont causé et causent toujours en favorisant notamment l'usage de l'automobile et l'étalement urbain, il est fort surprenant de voir le Ministère des Transports du Québec nous présenter ce projet. Et qu'il nous le présente en plus comme une infrastructure qui va sauver l'Est de la métropole est d'autant plus ironique que les trois premiers ministres de l'est de Montréal élus sous la bannière du Parti Québécois avaient promis en 1977 que jamais une autoroute ne se serait construite dans cet axe exactement pour la raison inverse, c'est-à-dire qu'une telle infrastructure aurait des effets déstructurants pour les quartiers limitrophes. Les aménagements que propose le promoteur ne sont pas tous inintéressants et certains éléments devraient être conservés pour un projet alternatif de réaménagement (la réunification des parcs Champêtre et Morgan, par exemple – un aménagement déjà prévu dans le plan particulier d'urbanisme de la Ville de Montréal de 1995). Mais dans son état actuel, le projet d'autoroute demeure ce qu'il est : un projet d'autoroute en tranchée. Aucun aménagement ne pourrait être assez fort pour résister à - ou camoufler - la violence d'une autoroute en milieu urbain : c'est qu'il y a une limite à ce qu'un aménagement peut faire pour embellir ce qu'il cherche à dissimuler. Pour citer de mémoire un ami et voisin, il faut être drôlement optimiste pour penser que quelqu'un va se promener en vélo à côté d'une autoroute avec de tels débits et vitesses de circulation! J'ajouterais qu'il faut être bien hardi pour vouloir nous faire croire, comme le présentent les affiches que le MTQ a postées aux bureaux du Collectif en Aménagement Hochelaga-Maisonneuve (CAUHM) qui s'est chargé de la promotion du projet dans le quartier¹, que cette autoroute est une solution environnementale et « sociale » qui favorisera les gens du quartier : l'automobile est le mode de transport de loin le plus polluant et le plus coûteux – et si coûteux en fait qu'une très grande proportion des gens du quartier ne peut même pas penser en posséder une!

Nous sommes tous engagés ici dans un processus qui, d'une certaine façon, nous pousse à réfléchir à ce que nous voulons comme milieu de vie. Et nous devons partir de ce qui est aujourd'hui, des infrastructures existantes qui ont été mises en place par ceux qui nous ont précédé afin de faire quelque chose d'intéressant avec cette honte pour Montréal qu'est actuellement le boulevard Notre-Dame. Or depuis

¹ Je dis qu'il en a fait la promotion (au lieu de parler d'information) parce que aucun des aspects négatifs de ce projet n'est présenté à ceux qui se présentent sur les lieux. Non seulement les affiches du MTQ disent que c'est une solution pour revitaliser le quartier, améliorer la qualité de l'environnement, etc., mais ceux qui travaillent au CAUHM s'attachent activement à convaincre les quidams qui se présentent à ses bureaux – comme pour décourager toute dissidence. Pour bien faire sentir qu'il serait fou d'être contre un projet d'autoroute, à un de mes amis on a même dit qu'il était le 197^{ème} visiteur et qu'il était le seul qui s'y opposait! Aussi, lorsque l'on fait remarquer aux gens du CAUHM qu'il n'y a aucun effet négatif d'exposé sur leurs affiches promotionnelles, ils nous répondent qu'il n'y en a pas. Point.

les années 1940- 1950, au Québec et à Montréal, les rues, routes et autoroutes ont été pensées presque exclusivement comme des outils pour faire circuler les automobiles plus rapidement, pour assurer la fluidité de leur circulation: notre « expérience » du transport, centrée sur l'automobile, et les formes urbaines qui y sont liées et qui sont aujourd'hui les nôtres sont à ce titre sans contredit Nord-Américaine - avec un développement que l'on dit « car oriented » (AMT, 2001). Ce que je voudrai suggérer, à travers le développement de ce mémoire, c'est qu'il est plus que temps que l'on pense autrement nos façons d'organiser les modes de transport à Montréal parce que ce sont des personnes et des marchandises qu'il s'agit avant tout de faire circuler, et qu'il n'y a rien qui nous contraigne absolument à les faire circuler par automobiles ou par camion – deux modes de transport particulièrement mal adaptés aux quartiers centraux de Montréal et qui ont les désavantages notables d'être les plus onéreux pour les individus et la société québécoise, d'être polluants et agressants pour les résidents, les piétons et les cyclistes avec qui ils partagent les espaces de la ville. De plus, les infrastructures que l'on a dû mettre en place pour faire circuler ces véhicules (et qui sont paradoxalement une des causes importantes de la congestion que l'on peut constater aujourd'hui) se sont révélées particulièrement inefficaces à assurer la fluidité du mouvement des personnes et des marchandises. Comme de nombreuses villes en occident se sont rendus à cette conclusion, je ne voudrais pas laisser croire que mes propositions sont particulièrement originales : je voudrais simplement vous suggérer, bien humblement, une autre façon de voir les défis du déplacement efficace des personnes et des marchandises que celle qui nous est présentée ici dans le projet du MTQ.

Afin de parvenir à cet objectif, je voudrai dans un premier temps, puisque plusieurs me semblent d'une fragilité assez inquiétante, explorer certains arguments invoqués par le Ministère des Transports pour justifier son projet et justifier les choix qu'il a faits pour établir la forme qu'il nous présente. Ensuite, afin de voir partiellement comment et selon quels critères il est possible d'évaluer ce projet très précisément, j'essaierai de montrer que le projet d'autoroute en question est incohérent avec les critères et principes énoncés par le milieu à l'occasion des audiences publiques qui ont eu lieu dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve de plusieurs façon – malgré la prétention de certains individus et groupes qui veulent se présenter comme les représentants du milieu et qui donnent leur aval au projet. Enfin, puisque ce tour d'horizon devrait avoir permis de commencer à réfléchir aux critères et principes qui devraient guider l'élaboration d'un nouveau plan d'aménagement pour ce boulevard (à propos duquel le statu quo est inacceptable pour tous), je voudrai poser clairement ces critères et principes et indiquer à quelle forme, grossièrement, cela pourrait correspondre – non pas en essayant d'imposer ma vision des choses mais en essayant de dégager un certain consensus des documents produits par le MTQ, l'AMT, la Ville de Montréal et le « milieu ».

Justifier une autoroute, justifier l'A-720

De nombreux arguments sont invoqués pour justifier cette autoroute : certains sont particuliers à ce projet, mais certains autres sont aussi invoqués pour justifier de façon générale les projets de construction autoroutière. J'aimerais ici m'attarder à plus particulièrement à deux provenant de cette dernière catégorie qui me semblent particulièrement importants pour comprendre pourquoi l'on dit avoir besoin, aujourd'hui, de construire une autoroute (A-720 ou A-20, éventuellement) qui

traversera des quartiers densément peuplés (ce qui est d'une violence incroyable et qui devrait n'être qu'une solution envisagée qu'à défaut d'être capable d'imaginer autre chose, à mon avis). Puisqu'il me semble au cœur du projet du Ministère des Transports comme à celui des préoccupations des organismes, groupes et citoyens des quartiers limitrophes et de la mission de l'Agence Métropolitaine de Transport (AMT), je voudrais d'abord regarder d'un peu plus près l'argument qui pose l'autoroute et les autoroutes comme des moyens efficaces d'améliorer la fluidité de la circulation. Lié à cet argument, supporté par lui est celui de l'économie - cette boîte noire que l'on voudrait refermer sur ceux qui ne veulent pas d'une nouvelle autoroute. Je l'examinerai par la suite.

Améliorer la fluidité de la circulation par l'automobile: mission impossible

Pourquoi, pourrait-on se demander, est-il si important de s'attarder à la fluidité de la circulation? Pourquoi cela est-il au cœur des problèmes de ce projet d'autoroute que nous présente le MTQ? Elle est une question des plus importante à mon avis puisque, d'une part, c'est cette meilleure fluidité que devrait permettre l'autoroute qui sert de prémisse à tous les éléments non-négatifs que le projet engendrerait selon le MTQ (de la réduction de la circulation dans le quartier aux effets nuls sur la santé et l'environnement en passant par les gains économiques). D'autre part, c'est en croyant que le projet réglerait une fois pour toutes le problème de fluidité sur Notre-Dame que, comme je le montrerai plus en détail un peu plus loin, plusieurs résidents et organismes du quartier Hochelaga-Maisonneuve appuient le projet - ou sont dits appuyer le projet.

Or qu'est-il possible de penser à propos de la fluidité de la circulation sur la future autoroute? Sera-t-elle effectivement une solution au problème de fluidité de la circulation? S'il était permis de penser ainsi, l'on pourrait quand même se dire que la portion autoroute du projet pourrait être utile d'une certaine façon. Or je n'ai sans doute pas besoin de rappeler qu'aucune autoroute dans la région de Montréal n'a réglé quoi que ce soit au problème en question - même si elles devaient toutes être LA solution au problème de congestion au moment où on les a construites. La « Métropolitaine » (A-40) est chroniquement et de plus en plus congestionnée, l'autoroute Décarie (A-15) l'est tout autant avec 178,000 véhicules par jour (selon le site Web du MTQ lui-même) et l'A-13 (qui a été construite parce qu'elle devait régler la congestion sur Décarie) l'est également. À ce point de vue, le Québec n'est pas très distinct des autres provinces du Canada ni des Etats-Unis puisque l'on peut observer des problèmes de congestion chronique assez semblables dans toutes les grandes villes du Canada et dans le pays au sud du notre (pour les index de congestion aux Etats-Unis, cf. Surface Transportation Policy Project, 2001).

La solution d'augmenter l'offre routière via une autoroute serait peut-être malgré tout défendable si l'on pouvait constater certaines différences significatives dans les problèmes de congestion entre les villes qui ont fait le plus d'efforts pour augmenter leur capacité routière destinée aux automobiles et celles qui en ont fait le moins. Or dans une étude récente qui examinait toutes les plus grandes villes du pays, les chercheurs états-uniens du Surface Transportation Policy Project (ibid) n'ont pas pu le constater. Ils se sont ainsi demandés pourquoi... comment, en effet, expliquer un tel état de fait? Comment comprendre que malgré des Milliards de dollars supplémentaires investis dans la construction d'un système routier qui se voulait la solution au problème, aucune des villes ayant le plus investi n'a réussi à empêcher

une détérioration de la situation? La question est complexe et ne peut être réduite à un seul facteur, bien entendu, mais les chercheurs ont retenu pour facteur explicatif des plus important la demande « induite » par la construction de nouvelles infrastructures autoroutières :

« One of the reasons that road-building shows disappointing results in easing congestion is that adding capacity to highways doesn't just meet current travel demand : it actually spurs additional driving. When a road is widened, more people will also choose to drive on it – either switching from another route, time of day, or mode, or taking additional trips. Transportation engineers and planners call this « induced travel ». While there is debate about how much capacity is lost to induced travel, some studies of induced travel estimate that, in the short-term, up to half of the new roadway capacity on a given road is consumed by induced travel. Over time, as land uses around the new roadway change, the road becomes even more clogged. New and wider roads encourage new development, often on the fringe of urban areas. These new developments generate new traffic. Several recent studies document the effect of induced traffic. » (ibid, p.4)

Une de ces nombreuses études récentes qui confirment la théorie de l'induction est celle qui a été effectuée par Robert B. Noland du « Centre for Transport Studies, Department. of Civil and Environmental Engineering » du « Imperial College of Science, Technology and Medicine » à Londres et Lewison L. Lem du « US Environmental Protection Agency, Office of Transportation and Air Quality » aux Etats-Unis. L'objectif de cette étude était de voir comment ces relativement nouveaux savoirs étaient intégrés dans les politiques en matière de transport aux Etats-Unis et en Angleterre. C'est dans ce cadre que les deux auteurs ont tout d'abord fait une revue de la littérature qui supporte l'idée que l'augmentation de la capacité autoroutière est de moins en moins vue, à la fois par le public et ceux qui sont responsables de la planification des transports (comme ici le MTQ dans son plan de gestion des déplacements et l'AMT dans son plan de développement le reconnaissent), comme une solution viable ou durable à la congestion automobile. Ce faisant, ils montrent donc que la théorie de l'induction permet de comprendre pourquoi, malgré des efforts importants pour augmenter la capacité routière destinée à l'automobile, la congestion automobile n'a jamais semblé être un problème plus important qu'aujourd'hui :

« The theory of induced travel is consistent with Downs (1992) theory of "triple convergence". Downs (1992) formulated this theory to explain the difficulty of removing peak-hour congestion from highways. In response to a capacity addition three immediate effects occur. Drivers using alternative routes begin to use the expanded highway, those previously traveling at off-peak times (either immediately before or after the peak) shift to the peak (rescheduling behavior as defined previously), and public transport users shift to driving their vehicles. Mogridge (1987) extends this idea to the Downs-Thomson paradox whereby road capacity increases can actually make overall congestion on the road worse. » (Noland et Lem, 2000, p.6)

De nombreuses autres études récentes ont bien documenté cet effet d'induction que produit la construction de nouvelles infrastructures (cf. notamment Goodwin, 1996; Hansen et Huang, 1997; Johnston et Ceerla, 1996, Marshall, 2000; SACTRA, 1994; Noland et Cowart, 2000) Mais est-ce qu'il est possible de prétendre que cet effet n'aura pas lieu avec la construction de l'A-720? Après tout, beaucoup de facteurs contribuent à l'augmentation des débits de circulation et il pourrait être possible de croire que dans ce cas les débits ne dépasseraient pas éventuellement les prévisions du MTQ (qu'il a d'ailleurs lui-même qualifié de conservateurs dans la première partie de ces audiences). Autrement dit, certaines particularités propres au développement de Montréal pourraient peut-être faire en sorte que le désengorgement de Notre-Dame et des voies plus locales prévu par le MTQ se réalise vraiment?

Une telle éventualité semble fort peu probable. Premièrement, le pôle Nord-Est de la banlieue de Montréal est celui qui connaît une des plus importantes, sinon la plus grande croissance démographique dans la région. Et comme le parc automobile de la région est prévu croître de 300 000 voitures entre 1997 et 2007 par l'AMT (si l'on ne change rien à nos façons d'aménager notre ville), il n'est pas déraisonnable de croire qu'une bonne partie de la demande de déplacements vers le centre-ville, qui demeurera le pôle de destination principal, proviendra de ce secteur - et si l'on augmente l'offre automobile, la majorité de ces nouveaux déplacements se fera par ce mode. Deuxièmement, étant donné les prix significativement plus bas des terrains résidentiels dans les couronnes de l'île, il n'est pas déraisonnable de penser que les ménages iront s'y installer si un accès rapide au centre-ville leur est « garanti » (au moins pendant un certain temps!) par la connexion de l'A-720 au pont vers Laval sur l'A-25 promis par le Ministre des Transports et le maire de Laval - favorisant ainsi l'étalement urbain dans des régions presque totalement dépendantes de l'automobile et des déplacements toujours plus nombreux et plus longs, deux des facteurs principaux d'induction de déplacements automobiles². Troisièmement, la connexion de l'A-720 au pont tunnel Louis-Hyppolite Lafontaine aura presque assurément pour effet de faire en sorte qu'une partie des gens installés dans le Sud-est de la région Métropolitaine changera de parcours; plutôt que d'emprunter les ponts Jacques-Cartier ou Victoria pour se rendre au centre-ville (qui sont congestionnés au-delà de leur capacité théorique!), ils emprunteront le tunnel et l'A-720... un autre processus typique lors de l'ajout de nouvelles capacités autoroutières que prennent en compte les théories de l'induction mais qui n'est pas prévu par le MTQ.

Une boîte noire : l'argument économique... Il s'agit bien en bonne partie d'une « rationalité économique » qui organise et justifie ce projet car en fait, si la congestion routière est un problème auquel on doit remédier immédiatement c'est d'abord parce que, selon le MTQ et certains lobbys de transport, nous subissons des pertes économiques se chiffrant à quelques centaines de millions de dollars parce que les camions sont pris dans des embouteillages. Or lorsque l'on invoque

² Beaucoup de chercheurs et d'organismes soulignent cette relation de dépendance à l'automobile lorsque l'on développe nos villes et nos banlieues exclusivement en fonction d'elle. Environnement Canada (2001, p.4), pour ne prendre qu'un exemple, pose l'idée de cette façon : « Les modèles de développement urbain et de banlieue sont de plus en plus influencés par l'automobile. D'autre part, ce développement a encouragé la promotion de l'utilisation de l'automobile et rendu les Canadiens dépendants de ce moyen de transport, une dépendance dont les coûts environnementaux et de santé sont élevés. »

l'économie ces jours-ci, il semble régner un « léger fashisme » face à ceux qui s'opposent à un projet : cela a pour conséquence de créer une « boîte noire » alentour de l'impératif économique, c'est-à-dire quelque chose qui empêche de bien voir ce dont il est question lorsque l'on parle d'économie. Autrement dit, en invoquant l'économie pour justifier un projet, il se passe la chose très étrange que l'on se soustrait soi-même à une démonstration convainquante tout en disqualifiant ceux qui s'opposent à nous. C'est ce qui se passe ici : le MTQ n'a jamais démontré la nécessité économique d'un tel projet (autrement que par une vague référence à des études qui n'ont jamais été discutées qui montreraient que l'on perd 500 M\$ de dollars par année en ne faisant rien à propos de Notre-Dame) et le Ministre du Transport a déclaré publiquement que ceux qui s'opposaient à son projet d'autoroute étaient des « destructeurs » (en sous-entendant des destructeurs d'économie?).

Or cette rationalité économique ne va pas de soi, c'est-à-dire que pour plusieurs raisons elle peut et doit être remise en question. Je ne veux pas dire ici qu'il ne faut pas prendre au sérieux les pressions économiques continentales auxquelles sont soumises les villes et les compagnies de transport en raison d'une plus grande ouverture des marchés, mais qu'il est important de se poser des questions sur les gains économiques réels que permettrait concrètement cette nouvelle autoroute. Il nous faut donc remettre en question cette rationalité économique qui nous est présentée parce qu'un projet visant à assurer une meilleure fluidité de la circulation des marchandises n'est pas « par essence » un mécanisme économique viable et durable, il doit être évalué dans l'ensemble dans lequel il s'insère : Massey et. al. (2000), par exemple, ont montré comment la ville de Chicago avait perdu beaucoup de sa vitalité économique au profit d'autres villes en construisant les voies de chemin de fer qui ont permis de décentraliser les activités de *transformation* du bois.

Certains ont par ailleurs avancé que la construction des autoroutes à Montréal n'a pas été un facteur d'enrichissement de la ville mais bien un des facteurs qui ont conduit à un endettement de plus en plus important de nos gouvernements – et donc de nous tous. Le Conseil du Patronat du Québec (2000), par exemple (qui peut difficilement être qualifié d'organisation de « gauche » opposée au progrès économique), a d'ailleurs émis des commentaires allant en ce sens dans le cadre d'une consultation sur la *Loi modifiant la loi sur l'organisation territoriale municipale et d'autres dispositions législatives*. Ces commentaires furent présentés à la « Commission de l'aménagement du territoire de l'assemblée nationale » en Mai 2000 et présentaient effectivement les infrastructures autoroutières comme des éléments ayant contribué de manière significative à l'étalement urbain, lui-même très coûteux :

« Les gouvernements ont encouragé l'étalement urbain au cours des cinquante dernières années par des politiques d'accès à la propriété et par la mise en place d'axes routiers et de nouvelles infrastructures publiques.

« Les inconvénients découlant de l'étalement urbain sont notamment les coûts importants entraînés par l'expansion du réseau routier, par l'ajout d'infrastructures nouvelles et par la sous-utilisation de celles qui existent déjà. Il est bien connu que l'étalement urbain produit un effet direct sur le coût des infrastructures scolaires. Ainsi, le gouvernement du Québec a alloué près de 1,3 milliard de dollars à la construction d'écoles primaires et

secondaires depuis 1980, alors que le nombre d'élèves diminuait et que les superficies excédentaires dans le réseau des commissions scolaires ne cessaient de croître (1,7 million de mètres carrés).

« Aucun incitatif ne contribue à utiliser les équipements scolaires existants; le citoyen qui cause l'étalement urbain ne se sent aucunement responsable des coûts supplémentaires qui en résultent. Cette situation a un impact réel sur l'importance du produit intérieur brut québécois consacré aux dépenses publiques. »

Par ailleurs, l'automobile est le mode de transport de très loin le moins économiquement intéressant. Selon le CAA lui-même, le coût d'acquisition et d'entretien d'une automobile personnelle est d'environ 7500\$ par année pour une voiture moyenne. Loin d'être un gage de liberté pour les familles, l'automobile est largement reconnue comme étant un des facteurs les plus importants d'endettement des foyers. Les conseillers financiers le savent bien d'ailleurs et ils sont fort nombreux à conseiller leurs « clients » de ne pas s'acheter de voiture (lorsqu'ils peuvent s'en passer) ou de seconde voiture (lorsqu'ils en ont déjà une). Par exemple, le chroniqueur Claude Chiasson du Devoir félicitait des clients assez aisés pour avoir adopté un style de vie qui avait réduit leur dépendance à la coûteuse automobile : « Malgré votre revenu familial élevé, vous n'êtes pas tombés dans le piège du grand rêve nord-américain: posséder un bungalow en banlieue avec deux autos à la porte... ». (Chiasson, 2001) Or, en construisant des autoroutes qui dégradent significativement la qualité de l'environnement urbain et qui favorisent l'étalement urbain et des développements en banlieue presque totalement dépendants de l'automobile, l'on force littéralement des familles à s'endetter lourdement pour se loger et se déplacer. Et l'établissement des familles dans ces banlieues (isolées des méfaits de l'automobile mais dépendantes d'elle) se fait d'autant plus « naturellement » que l'on sacrifie à la circulation automobile des espaces urbains qui pourraient pourtant devenir des milieux de vie fort agréables s'il n'y avait pas tant... d'automobiles!

Puisque la boîte noire est ouverte, il est peut-être intéressant de continuer encore un peu? Les chemins que l'on pourrait prendre sont nombreux pour montrer que des choix de transport qui sont centrés sur l'automobile sont des choix désastreux économiquement – presque aussi désastreux au Québec, en fait, que ne le serait la construction de plusieurs Stades Olympiques à chaque année (un autre grand projet qui devait sauver l'Est de Montréal!). En effet, au Québec, où nous nous retrouvons pratiquement sans industrie automobile depuis l'annonce de la fermeture de l'usine de General Motors à Boisbriand cet automne (un beau remerciement de la part d'une multi-nationale à qui l'on avait accordé une subvention de plus de \$500millions il y a quelques années), nous avons directement dépenser un peu plus de \$37 Milliards l'année pour nos automobiles – un chiffre en pleine croissance (AMT, 2001). Mais toujours en suivant ce même document de l'AMT, il faut surtout ajouter deux choses : 1) que \$17 de ces Milliards se retrouvent directement exportés vers des multi-nationales étrangères et; 2) que même qu'en ne calculant que les coûts directs assumés par notre système de santé liés à l'automobile, c'est-à-dire en excluant les soins pour des maladies respiratoires et pour des cancers qui seraient liés aux polluants rejetés par des automobiles (ce qui est assez difficilement calculable même s'il est assez facile de croire que ce sont des coûts importants, comme le suggère l'étude d'Atlanta dont nous avons entendu parlé lors de la première partie des

audiences et dont le Dr. Drouin viendra peut-être, je l'espère, vous entretenir) – il faut ajouter au moins \$1,5 Milliards.

Je ne vais pas continuer bien longtemps mais ajouterai simplement, et assez schématiquement, que: 1) depuis la période d'expropriation des années 1970 en vue de la construction de cette autoroute la Ville de Montréal a perdu des sommes considérables en revenus fonciers et qu'elle continuera d'en perdre si l'on ne reconstruit pas d'habitations le long de la rue Notre-Dame – ce qui sera impossible si l'on y construit une autoroute; 2) que les artères commerciales des quartiers limitrophes (comme la rue Ste-Catherine dans Hochelaga-Maisonneuve) ressemblent aujourd'hui à des zones bombardées en bonne partie à cause des milliers de consommateurs qui ont été expropriés à ce moment (ce qui a aussi fait perdre des sommes considérables à la Ville de Montréal) et quelles continueront de ressembler à cela si l'on ne repeuple pas les abords de la rue Notre-Dame – repeuplement qui sera impossible si l'on y construit une autoroute; 3) que plusieurs terrains en bordure du fleuve présentent un énorme potentiel de développement résidentiel étant donné la proximité du centre-ville, la beauté du fleuve à cet endroit, des terrains fort peu attrayants pour les activités et le développement du port, le déménagement envisageable de plusieurs activités du port vers Contrecoeur ou Varennes (l'appropriation de certains espaces du port peut sembler inimaginable pour certains mais cela a pourtant été réalisé dans des circonstances assez semblables à Paris) – développement qui sera à jamais rendu impossible par la construction d'une autoroute et qui empêchera la levée d'impôts fonciers importants pour la Ville de Montréal étant donnée la valeur des terrains en bordure de l'eau partout à travers le monde (Chicago, constatant cela, a par exemple apparemment libéré et réservé 22 kilomètres de ses rives à des activités non-portuaires, selon ce que m'a dit avec enthousiasme Mr. André Boisclair, le Ministre de l'Environnement du Québec); 4) que des projets semblables à celui qui nous est présenté ont coûté ailleurs au moins trois ou quatre fois plus cher que l'évaluation qui a été faite par le MTQ ; 5) que le MTQ dépense à lui seul déjà plus de \$1 Milliard par année pour construire et entretenir des routes- fardeau financier qui ne cessera d'augmenter étant donné la quantité de routes qu'il projette de construire dans les prochaines années. Bref, je ne suis pas économiste et ne doute pas que des camions qui sont ralentis par la circulation coûtent plus cher que s'ils roulaient plus rapidement – mais le calcul économique doit nécessairement dépasser les coûts de camions pris dans des bouchons de circulation. D'autant plus que les camions qui circuleront sur l'A-720, selon les prévisions (très) conservatrices du MTQ, seront pris dans bouchons de circulation au moins aussi importants que ceux qui les ralentissent aujourd'hui dès 2011.

Pour conclure sur l'aspect économique de mon intervention, je réitère ici que ceux qui invoquent l'argument économique pour justifier un tel projet se sont soustraits à la démonstration de la pertinence de leur argument. Une démonstration efficace aurait dû nous expliquer pourquoi des villes comme Strasbourg, Portland, San Francisco et même New York (symbole de puissance économique s'il en est un) n'ont pas tout simplement fait faillite en choisissant d'élaguer des autoroutes pourtant jugées essentielles, il n'y a pas si longtemps, à leur développement économique. Une démonstration convainquante devrait également nous expliquer pourquoi le Danemark³, qui n'a pas un seul kilomètre d'autoroute dans le pays⁴ (on ne parle

³ Le Danemark possède plusieurs similarités avec le Québec, notamment : 6 millions d'habitants, un pays nordique, il ne possède pas non plus d'industrie automobile.

même pas d'une ville mais bien d'un pays!) et qui présente le taux le plus bas de possession de véhicules automobiles de tout l'occident (300 par 1000 habitants comparativement à environ 450 au Québec), est un des pays les plus riches de toute cette région. Tellement riche, en fait, que chacun des citoyens de ce pays a 14 semaines de vacances par année! Est-ce qu'il n'est pas temps de considérer autre chose que le temps perdu par les camions dans des embouteillages qu'on ne règlera jamais en augmentant simplement la capacité autoroutière?⁵

Pour évaluer le projet : « la voix du milieu » (ou quelques questions de représentation et de représentativité)

L'époque où, au Québec, l'on construisait des autoroutes dans nos villes sans réfléchir aux conséquences qu'elles allaient avoir sur nos vies est bien révolue. L'exercice présent auquel nous nous astreignons en est d'ailleurs un signe évident et, à mon humble avis, encourageant. Mais le débat auquel nous participons tous ici, malgré le fait que certains voudraient bien qu'ils n'aient pas lieu⁶, ne permet pas de remettre à demain un choix difficile et complexe: ce projet est majeur et aura des effets structurant à long terme pour la population du quartier Hochelaga-Maisonneuve comme sur celles des autres quartiers limitrophes et de toute la région de Montréal. La tâche de « décider » est bien ardue et la responsabilité de la Commission est grande. Et comme tout projet, ce projet d'autoroute ne peut être analysé à l'aide de critères absolus : il ne peut être jugé qu'avec ce que nous nous fixons comme critères pour départager ce qui est bien et ce que nous ne souhaitons pas aujourd'hui. Cela est bien embêtant parce que nous ne pouvons faire reposer nos jugements sur des « vérités » intemporelles, sur aucune « nécessité » – soit-elle économique ou autre. Pour compliquer encore davantage les choses, le projet et la problématique ou les problématiques auxquelles il s'adresse sont relativement complexes, de sorte qu'il est presque impossible de rejeter ou d'accepter en bloc le projet auquel nous réfléchissons présentement. Mais comme il faut bien décider, et puisque ce projet va affecter plus ou moins directement diverses communautés à divers niveaux, j'aimerais ici soumettre que juger ce projet nécessite de prendre en compte à la fois la volonté qui a été exprimée dans Hochelaga-Maisonneuve, le plan de gestion des déplacements produit par le MTQ, la cadre d'aménagement de la métropole, les objectifs de l'Agence Métropolitaine des Transports et le plan particulier d'urbanisme de la Ville de Montréal. Par contrainte de temps, je ne

⁴ Informations sur le Danemark données par Richard Bergeron (auteur d'un livre sur les coûts reliés à l'automobile) lors d'une entrevue effectuée dans le cadre de la réalisation d'un documentaire sur les effets des infrastructures autoroutières au sein des zones urbanisées.

⁵ Pour le transport des marchandises et la limitation de l'obligation de recourir à des camions pour tout transporter, toutes sortes de solutions sont imaginables. Pour diminuer le nombre de camions dans les centres urbanisés, on peut implanter des centres de distribution régionaux par exemple. Pour diminuer les longs trajets en camion, plusieurs projets tels l'Expressway du CP sont en voie d'implantation et comme plus de 50% du transport par camion quittant le port vers les Etats-Unis est à destination du Mid-West, selon le porte-parole du port de Montréal, les avantages du transport par train devraient soulager les voies autoroutières d'un nombre important de camions dans les années à venir. Cela est d'autant plus vrai qu'il y a actuellement beaucoup d'efforts déployés pour développer des projets concurrentiels au camionnage de transport sur rails des conteneurs sur des distances entre 500 et 750 km (distances pour lesquelles le camion semble toujours plus avantageux) – comme l'ont laissé entendre des intervenants à la Commission Nicolet lors de la session consacrée au transport des marchandises : ce qui permettrait de transférer vers le train encore plus de camions, plusieurs marchés importants pour Montréal étant effectivement dans cette zone (New York, Boston, Toronto notamment...).

⁶ Mme Harel, la Ministre et députée de Hochelaga-Maisonneuve, nous a dit à la dernière réunion du Parti Québécois dans le quartier que le Ministre Chevette, s'il n'en tenait qu'à lui, aurait bien passé outre les audiences publiques du BAPE.

m'attarderai ici qu'à quelques aspects du consensus apparent établi dans Hochelaga-Maisonneuve.

Le quartier Hochelaga-Maisonneuve. Une consultation publique a eu lieu dans le quartier il y a quelques temps, avant en fait que le projet ne voit le jour - contrairement à ce qui avait été prévu au départ⁷. Quelques critiques sévères ont été faites à l'égard de la démarche du MTQ pendant cette consultation⁸, comme celle-ci du CLSC Hochelaga-Maisonneuve :

« Alors que les gouvernements supérieurs nous annoncent des projets sur le plan du transport, de l'environnement et de l'aménagement du territoire sans que soit prévue en même temps une consultation sérieuse de la population concernée, la tenue de ces audiences peut sembler vaine aux yeux de plusieurs. Les résidents du quartier Hochelaga-Maisonneuve ont, à tort ou à raison, nettement l'impression d'être mis devant le fait accompli face à des enjeux complexes et des intérêts diversifiés. En effet, les pressions se font très grandes pour débouchonner le goulot à quatre voies de la rue Notre-Dame dans lequel s'engouffrent les camions de marchandises et les automobiles des banlieusards, empressés d'arriver à destination. Défilant et arrivant de toutes parts sur des boulevards limitrophes à six et huit voies, les camionneurs et les automobilistes se font de plus en plus nombreux à se plaindre du manque de fluidité de la circulation dans notre secteur. Résister et faire valoir des points de vue qui soulèvent des préoccupations par rapport à la qualité de vie et la santé des gens du quartier, peut donc nous faire ressembler à ces irréductibles Gaulois qui, de leur village, résistent à l'envahisseur romain. Au lieu de se percevoir comme des personnes réactives marquées du syndrome « pas dans ma cour », les résidents du quartier Hochelaga-Maisonneuve doivent plutôt se considérer comme des citoyens à part entière. Traversés par cette question depuis 1970, ils sont très bien placés, selon nous, pour apporter des réponses nouvelles et modernes qui valent pour tout ce qui concerne la qualité de vie de l'ensemble des Montréalais, tout en ne se cramponnant pas à une forme de statu quo. » (p.1)

⁷ La consultation publique devait à l'origine porter sur un projet de « boulevard urbain » du Ministère des Transports. Pour des raisons qui sont demeurées inexplicables, de nombreux retards sont survenus dans le dépôt du projet et la consultation publique a dû être tenue sans que les participants ne connaissent ce dont il en retournait. Ils ne se sont donc pas prononcés sur le projet actuel d'autoroute du MTQ mais ils ont dû plutôt expliquer quels principes devraient à leur avis « guider » le réaménagement en en connaissant seulement les grandes lignes (cf. première partie du rapport du CAUHM, 2000).

⁸ Je n'en ajouterais que deux : 1) il est un peu étrange et inquiétant qu'une consultation publique puisse avoir lieu sur un projet que son public ne peut évaluer puisqu'il n'existe pas... la consultation aurait dû être menée après que le projet soit déposée, c'eût été la moindre des précautions qu'auraient dû prendre le CAUHM et le MTQ; 2) le quartier possède l'un des taux les plus élevés de personnes analphabètes au Québec... il aurait été bien de leur présenter, comme cela s'est fait ailleurs dans le monde (cf. la consultation publique qui a eu lieu à par la firme d'urbanistes Dover Kohl (Dover kohl, 199x), des modèles visuels du type d'aménagement qu'ils préféreraient. On aurait ainsi pu présenter publiquement des modèles d'aménagement autoroutiers en milieu urbain (donc des modèles centrés sur l'automobile comme mode de transport privilégié) et des modèles d'aménagement de boulevards urbains comme à Barcelone, San Francisco ou autre – avec une place centrale accordée au transport en commun, un cadre bâti environnant intéressant, un fleuve adjacent, etc. On aurait ensuite pu leur demander de choisir dans quel type d'environnement ils préféreraient vivre..

Les citoyens et intervenants du quartier se voyaient donc comme des intervenants qualifiés et souhaitaient que l'on prenne en compte leurs préoccupations et leur point de vue dans l'élaboration de ce projet... ce sont eux qui allaient, après tout, être les premiers – même si pas les seuls - affectés. Mais quels étaient-ils ces acteurs, et qu'ont-ils dit exactement? Quelles volontés et quels principes ont été affirmés à ce moment? Ce détour semble ici nécessaire parce que certains voudraient aujourd'hui laisser croire que « le milieu » souhaite ardemment cette autoroute⁹, que tous sont unanimes dans ce quartier. Mais d'autre part, ce détour est aussi nécessaire parce qu'il me semble y avoir eu une dynamique dans ce quartier par laquelle on a cherché à faire taire et à marginaliser certains opposants et ceux qui avaient des réserves sérieuses à l'endroit du projet (alors qu'ils sont bien souvent des résidents de longue date du quartier et qu'ils ont voix au chapitre autant que d'autres) et à présenter certains organismes comme étant favorables au projet alors qu'ils ne le sont pas vraiment – ou qu'ils le sont à des conditions qui ne sont pas respectées par le projet présenté.

Je ne vais pas ici faire l'examen exhaustif des Mémoires qui ont été déposés : j'en ai un seul en ma possession (pour les obtenir tous il faudrait sans doute que vous les demandiez aux responsables du CAUHM) et cela serait un exercice fastidieux qui dépasserait de loin mes capacités de toute façon. Je vais simplement reprendre certains propos du Mémoire dont j'ai copie, celui du CLSC Hochelaga-Maisonneuve, et souligner certains éléments qui m'apparaissent cruciaux du rapport final (constitué de trois parties) du CAUHM. Dans ce Mémoire du CLSC, les auteurs établissent énoncent clairement qui vont guider leur position officielle :

« Le mémoire que nous vous présentons constitue une contribution par laquelle nous tenons, en tant que membres du conseil d'administration du Centre local de services communautaires (CLSC) Hochelaga-Maisonneuve, à réaffirmer des principes de santé publique, de qualité de vie et d'environnement sain et durable à respecter. Le CLSC, faut-il le rappeler, a pour mission de répondre aux besoins de la population en offrant divers services de santé, services sociaux et d'action communautaire de nature préventive ou curative. Le geste que nous posons aujourd'hui s'inscrit dans la continuité de cette mission qui consiste notamment à impliquer les citoyens dans la prise en charge de leur santé physique, psychologique et sociale. C'est donc avec le regard d'une institution ancrée dans son milieu et participant avec ses diverses composantes aux actions et aux stratégies d'un milieu en développement que nous formulons ici certaines recommandations. »

⁹ Bien entendu, je vais suggérer que tous ne souhaitent pas voir une autoroute passer dans le quartier. Mais je voudrais aussi suggérer que le MTQ et ceux qui font la promotion du projet dans le quartier savent aussi très bien qu'il serait inacceptable pour beaucoup plus de gens si on le « vendait » comme un projet d'autoroute – comme la dernière partie (III) du rapport du CAUHM le souligne aussi, d'ailleurs. Il n'est pas innocent que l'on ait nommé ce projet « Modernisation de la rue Notre-Dame » alors qu'il s'agit bel et bien d'une autoroute. Subtilement, nous avons pu voir dans les dernières semaines un changement de terminologie dans la promotion du projet faite dans le quartier : il ne s'agit plus d'une rue mais d'un boulevard urbain... ce qui est encore bien loin de rendre justice au projet et à la violence d'une autoroute et qui ne suscite pas la même réaction que lorsque l'on dit qu'il s'agit d'une autoroute.

Mais quelles étaient donc ces préoccupations? Que voulaient les organismes et citoyens du quartier? Je ne peux bien entendu faire un exposé exhaustif de ce qui fut présenté comme position – par manque de temps et d'accès à la plupart des documents. Mais les documents qui me sont accessibles, ceux du CAUHM et du CLSC, permettent aussi d'avoir accès à certains autres et me semblent suffisants pour dire que le projet actuel d'autoroute ne répond pas aux principes et volontés du quartier à plusieurs niveaux fondamentaux.

1. Le nombre de voitures sur Notre-Dame. Le consensus, très clairement établi dans le quartier, était que le nombre de véhicules automobiles circulant sur Notre-Dame ne devait pas augmenter par rapport à ce qu'il est aujourd'hui. Le CLSC l'a explicitement stipulé comme condition essentielle à tout réaménagement :

« La modernisation de la rue Notre-Dame ne devrait pas ajouter de facilités pour le transport automobile individuel; ainsi tout ajout de travée supplémentaire devrait servir exclusivement au transport en commun (et, entre les heures de pointes, au transport des marchandises).

« Le déplacement d'une partie du camionnage vers cette voie réservée réduisant l'achalandage sur les deux voies actuelles, l'une d'elles devrait être réservée, durant les heures de pointe, au co-voiturage. »

La TAQHM, pour sa part, a même préconisé une solution cherchant à « diminuer le volume de circulation sur la rue Notre-Dame en transformant cette dernière en véritable boulevard urbain », comme on peut le lire dans le rapport final du CAUHM (2000, partie II, p.17) Cette condition fondamentale (i.e. qu'il n'y ait à tout le moins aucune augmentation du volume de voitures sur Notre-Dame) sur laquelle tout projet de réaménagement devait être basé ne semble pas avoir été contestée puisqu'elle se retrouve clairement énoncée dans le rapport du CAUHM qui synthétisait ainsi les audiences publiques sur cet aspect du problème:

« La très grande majorité des commentaires sur les effets négatifs envisagés par rapport aux volumes de circulation portent sur l'accroissement tant des voitures que des camions et ces derniers, endommageant la route encore plus que les voitures, ne sont pas souhaités dans le paysage routier à proximité des résidences de Hochelaga-Maisonneuve (...)

On peut donc affirmer que l'augmentation du nombre de véhicules empruntant la rue Notre-Dame représente une menace et nombreuses sont les manifestations faisant état de la nécessité de diminuer ces volumes de circulation.» (CAUHM, 2000, partie II, p.17)

Ceux qui disent représenter la volonté du milieu de Hochelaga-Maisonneuve aujourd'hui en s'appuyant sur les audiences publiques locales et qui appuient un projet qui doublera le nombre de véhicules qui circulent quotidiennement sur la rue Notre-Dame actuelle le font de manière abusive au moins à ce niveau. Qu'ils appuient le projet pour des raisons mystérieuses qui sont les leurs, cela est une chose. Qu'ils disent respecter le document issu des audiences publiques locales, cela en est une autre. Il y a une limite à ce que l'on peut faire dire à ce consensus et

ce que vous disent aujourd'hui ces gens qui se posent en représentants du milieu l'ont ici largement franchie.

2. La fluidité de la circulation. La volonté du quartier de voir s'améliorer la fluidité de la circulation a été aussi l'objet d'un consensus – mais un peu moins solide quand même que le premier point abordé¹⁰. Mais ce consensus ne s'est pas formé pour n'importe quelle raison : parce que l'on croyait, comme l'ont bien entendu prétendu les experts du Ministère des Transports (pas parce qu'ils sont de mauvaise foi mais parce qu'ils le croient vraiment), que l'autoroute allait réellement être une solution aux problèmes de circulation et une partie de la solution à d'autres problématiques préoccupantes vécues dans le quartier – comme la qualité de l'air, le bruit, moins d'achalandage dans les rues du quartier, etc. Autrement dit un certain consensus, comme le fait remarquer le CAUHM, semble se dessiner alentour de cette position parce qu'elle est vue comme quelque chose qui doit limiter les dommages causés au quartier par la circulation sur Notre-Dame et favoriser le développement économique de la région.

Je ne reviendrai pas sur la question de autoroutes comme solution aux problèmes de congestion ni non plus sur le degré de fluidité « F » déjà prévu par le MTQ en 2011 malgré de calculs conservateurs; je prends pour acquis que l'on a suffisamment compris ma position et que l'on m'a accordé l'argument. Je ferai simplement remarquer avant de passer au point suivant qu'il me semble douteux que l'on ait pu donner son appui à un projet si l'on avait su qu'il allait avoir pour résultat des bouchons de circulation aussi importants mais avec des conséquences environnementales, sociales et de santé d'autant amplifiées (en raison de l'augmentation importante du débit de voitures) - et des gains économiques nuls pour les camionneurs puisqu'il seront aussi embouteillés qu'aujourd'hui! D'une autre façon que pour le point précédent donc, sans doute par une mauvaise appréciation de ce que peut être la qualité d'une solution autoroutière pour régler à long terme un problème de fluidité de circulation, la représentation des intérêts du quartier semble encore une fois mise de l'avant de façon inappropriée. En 2011, on se retrouvera avec des – au moins – aussi importants problèmes de fluidité mais avec le double de véhicules (automobiles ou camions) pris dans des embouteillages monstrueux. Il est fort douteux que ce soit la solution à laquelle les organismes et résidents ont donné leur appui.

3. Les transports en commun. De larges extraits du Mémoire du CLSC ont inspiré ceux qui ont rédigé le rapport du CAUHM parce qu'il posait très bien la problématique en question et qu'il résumait bien les choix que nous avons à faire dans l'élaboration de solutions aux problèmes de transports de personnes – particulièrement à l'occasion d'infrastructures majeures comme celle proposée, ajouterais-je. Je me permets de faire de même pour les mêmes raisons, c'est-à-dire que nous avons à mon avis à faire des choix d'aménagement d'infrastructures routières qui limitent le nombre de véhicules de type automobile et camion sur nos routes afin de favoriser un système de transport en commun efficace et performant –

¹⁰ Contrairement à la question des débits de circulation, ici, des voix discordantes se sont quand même fait entendre – comme celle de la TAQHM qui, préconisant un boulevard urbain du type St-Joseph (avec des feux de circulation nombreux, donc), semble au contraire vouloir limiter la fluidité de la circulation. (CAUHM, 2000, partie II, p.17)

en gardant bien en tête que l'ajout d'une offre routière nuit directement aux transports collectifs :

«Même en l'absence d'un modèle de développement urbain, les investissements prévus en matière de développement des transports en commun sont un pas dans la bonne direction. Il faut cependant éviter que la faiblesse ou l'ambiguïté des mesures assurant l'utilisation de ces moyens rendus disponibles ne corresponde à un pas en arrière.

« Suivant le recensement canadien de 1996, 64% des femmes et 48% des hommes se rendent au travail par d'autres moyen que l'automobile (transport en commun, bicyclette, à pieds) dans Hochelaga-Maisonneuve. Pour Montréal, les chiffres correspondants sont de 48% et 39%.

« Pour la région métropolitaine, il s'agit de 33% des femmes et 21% des hommes seulement qui utilisent d'autres moyens que l'automobile. Et trois fois sur quatre (75%) les utilisateurs masculins de l'automobile le font comme conducteurs (2 % comme passagers).

« L'utilisation du transport en commun est une pratique urbaine. C'est normal, la densité assurant une plus grande rentabilité de l'investissement. Mais l'investissement dans le plan de transport est-il proportionnel à la densité de population ? Vient-il servir, construire le cœur de l'agglomération ou s'il en retire encore un peu plus de vie pour soutenir la même courbe de développement centrifuge connue depuis 30 ans ?

« Le cœur de la métropole, incluant Laval et une partie de la Rive-Sud, compte pour 19 % du territoire et 63 % de la population. À l'inverse, les 37 % de la population périphérique occupent 81 % du territoire. C'est ce qu'on appelle l'étalement urbain...

« Une action coordonnée en TC avant des autoroutes – pour un équilibre dynamique:

« Avec 762M\$ pour l'« optimisation » de l'autoroute métropolitaine, 165M\$ (mais plus probablement 225-250M, selon nos informations) pour la « modernisation » du tronçon Notre-Dame, en plus des quelques 400M\$ de parachèvements divers... Ce sont de gros morceaux du plan d'aménagement des transports du ministre.

« Il y a bien, du côté du transport en commun quelques morceaux substantiels : métro Anjou, métro Laval... mais on a l'impression que du côté des projets de transport en commun il y a plus d'improvisation (on a ressorti, pour l'occasion, des projets laissés longtemps sur les tablettes), et des projets qui sont à un stade moins avancé de développement. Ce qui nous fait craindre que les projets les plus réalisables à court terme soient les projets favorisant l'automobile et l'étalement urbain.

« Nous avons même cru comprendre, non pas entre les lignes mais bien en clair dans le plan du ministère, que la réfection (modernisation) de la rue Notre-Dame serait une priorité - afin de compenser notamment pour la pression accrue qu'engendreront les travaux d'aménagement, notamment ceux du boulevard Métropolitain. Il nous semble que ce moment des grands travaux, qui amènera inévitablement son lot de contraintes pour les voyageurs, devrait être stratégiquement planifié afin de favoriser les changements d'habitudes.

« Afin d'utiliser ce moment critique (la période de travaux routiers) pour induire les changements d'habitudes souhaités chez les voyageurs,

chaque intervention majeure visant à « moderniser », « optimiser » ou « accroître la fluidité » automobile devrait être précédée par la mise en place d'offres compétitives, tant en termes de vitesse que de confort, en matière de services de transport en commun.¹¹ Ainsi ces périodes seraient favorables à l'expérimentation, puis l'adoption de nouveaux modes de transport. » (CLSC Hochelaga-Maisonneuve, 2000, p.20)

Comment peut-on, après avoir adopté une telle position, et en se posant en tant que représentants du milieu, dire aujourd'hui qu'une autoroute doublant la capacité automobile et ayant peut-être comme résultat un transfert de modalité de 1195 (alors qu'on ajouter des milliers de nouveaux automobilistes supplémentaires) est une solution acceptable? Et ce, d'autant plus que les projets de transport en commun (comme les prolongements vers Anjou, Laval, etc.) se font toujours attendre et sont de moins en moins certains en raison du dépassement prévu des coûts. La position est claire : avant de penser à des solutions qui augmenteraient l'offre automobile, il faut offrir des solutions de transport en commun efficaces et performantes qui incitent les automobilistes qui n'en ont pas absolument besoin à les utiliser pour se rendre au centre-ville.

4. Questions de santé. Selon le rapport du final du CAUHM (op.cit, p.12), « ...il apparaît important pour plusieurs de mettre en place des mesures facilitant l'amélioration des conditions de vie ayant un impact sur la santé publique... ». Comme je ne suis pas un expert en santé publique, encore une fois, je vais laisser la place à la voix du CLSC Hochelaga-Maisonneuve qui explique comment l'on peut chercher à améliorer les conditions qui influencent la santé des gens. Les responsables du CLSC expriment d'abord leur scepticisme face aux effets bénéfiques sur la population du quartier :

« Nous sommes cependant préoccupés de savoir comment les ministères de l'Environnement, de la Métropole, de la Santé et services sociaux arrivent à concilier leurs responsabilités premières avec les effets sociaux déstructurants inhérents au passage d'une autoroute dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve ? » (p.11)

Et ils poursuivent ensuite ainsi leur argumentation (que je vous laisse suivre en lisant ces commentaires significatifs du CLSC tirés d'un peu partout dans son Mémoire) qui laisse entrevoir de sérieux doutes et critiques quant à la proposition du MTQ:

« Nos efforts, quoique considérables, pourraient être amenuisés, voire même anéantis, par la planification d'un aménagement aussi considérable qui ne tiendrait pas compte d'une vision à long terme (...)

« Incidemment, nous avons été surpris et demeurons perplexes devant le peu de préoccupations manifestées dans le plan de transport du ministère à propos des enjeux environnementaux et de santé publique que posent les modalités actuelles et passées de gestion par le marché de nos besoins de transport des personnes et des marchandises(...)

¹¹ Souligné dans le texte.

« Nous sommes préoccupés des conséquences qu'aura sur l'environnement et la santé de la population la poursuite du développement urbain, basé principalement sur l'usage de l'automobile (et du camion pour le fret)¹². On prévoit encore une augmentation de 25% du transport automobile d'ici 2016. Nous croyons qu'un plan de développement des transports urbains devrait tenir compte des contraintes environnementales et de santé qui se posent, non seulement à Montréal mais à toute la population de la planète, à l'heure des accords sur la réduction des gaz à effet de serre signés à Kyoto. Des contraintes qui, si elles sont bien gérées, peuvent devenir habilitantes plutôt que de freiner le développement économique et social de la région. Viser le maintien de la compétitivité économique régionale, notamment en matière de transport par camions, sans identifier aujourd'hui les objectifs que nous devons atteindre en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, c'est reporter le problème à plus tard... et se priver de l'occasion que représente l'investissement majeur du plan de transport régional pour amorcer des transformations nécessaires (...)

« Le premier pas à faire pour transformer une contrainte en facteur de réussite, c'est de l'inclure dans son plan. Nous n'avons pas vu une telle inclusion des contraintes environnementales et de santé publique posées par la pollution et les gaz à effet de serre (GES). Nous n'avons pas, non plus, perçu dans le plan du ministère une intention ferme de freiner la tendance lourde à l'étalement urbain qui sous-tend, dans la structure actuelle de « gestion de la demande », la croissance rapide de l'usage de l'automobile (...)

« Comme nous l'illustrerons dans les pages qui suivent, nous croyons que la situation appelle un changement d'attitude de la part de nos gouvernements, un changement qui devrait être visible au moment où ceux-ci nous annoncent des investissements TRÈS importants et structurants touchant la source la plus importante de GES (...)

« Il s'agit d'un problème qui, à l'évidence, ne se règlera pas dans Hochelaga-Maisonneuve. Nous croyons cependant que le petit bout d'autoroute qui passera ici fait partie d'un plan qui n'a pas intégré les contraintes environnementales qui pèsent sur la région, et la planète. Une telle intégration changerait, à notre avis passablement d'éléments du plan régional de transport (...)

« L'ouverture, dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve le mois dernier, du premier centre d'enseignement sur l'asthme dans la région, témoigne de l'état précaire de la santé respiratoire de la population. Le directeur-général du CLSC, M. Paul Leguerrier, déplorait à cette occasion le fléau de « cette maladie qui affecte environ 5 000 personnes dans notre quartier, dont au moins 1 000 enfants ». Cela occasionne, notait-on encore, plus de 2 500 visites annuelles à l'urgence de l'hôpital et près de 500 hospitalisations, reliées à l'asthme, dans Hochelaga-Maisonneuve seulement. On peut estimer que les coûts financiers afférents à cette situation sont considérables (...)

¹² Suivant la dernière « Enquête origine-destination » de 1998, la région a connu de 1987 à 1998 une hausse du déplacement en automobile de 30% alors que les transports en commun connaissaient une baisse de 14% durant la même période.

« Mis à part ces effets généraux, qui se mesurent à l'échelle des agglomérations urbaines, on commence à mesurer de façon plus spécifique les effets sur la santé des voies de circulation rapide et intense. Dans une étude récente (février 2000) réalisée à Denver au Colorado, on a évalué que le risque de cancers pour les enfants (y compris la leucémie) vivant à proximité de corridors connaissant une circulation de 20 000 véhicules ou plus était de six fois supérieur ¹³ (...)

« Les études accumulent des résultats accablants : à Birmingham, où l'on constate une augmentation de 29% du risque d'hospitalisation pour asthme près d'une artère (< 500 mètres) où la densité de trafic était supérieure à 24 000 véhicules par jour; à Tokyo (N : 5 000), où l'on a montré une augmentation significative des symptômes respiratoires chez les résidentes demeurant près d'artères où la circulation était de 50 000 par jour¹⁴...

Qu'en sera-t-il du corridor élargi de la route Notre-Dame faisant passer au minimum le niveau de circulation actuelle de 50-60,000 véhicules par jour à 80,000 véhicules par jour. Ceci sans compter l'augmentation encore plus grande prévisible durant la réfection du boulevard Métropolitain, ou encore dans l'hypothèse de la construction d'un autre pont sur la rive sud ?

« Nous croyons que le plan de transport régional proposé par le ministère devrait intégrer clairement les objectifs que le gouvernement du Québec vise en matière de transformation des habitudes de transport automobile, ceci afin de permettre aux utilisateurs de mieux planifier leurs propres investissements, tant en matière de moyens de transport qu'en ce qui concerne le choix de leurs lieux de résidence.

« Il nous semble qu'on ne peut pas proposer de développer de façon majeure le système de transport régional sans se prononcer, par le fait même, sur le problème de l'étalement urbain, sans prendre parti dans cet enjeu stratégique. Le Ministère des transports du Québec prévoit une augmentation de 2 millions de déplacements par jour d'ici 2016, soit 25% de plus. « Si rien n'est fait ces déplacements se feront principalement en automobile et entraîneront de graves problèmes de congestion (...) plus de circulation, plus de bruit, plus de poussière, moins de sécurité »¹⁵. Le ministère semble conscient des impacts négatifs qu'entraînera l'accroissement du nombre de déplacements et de la pression accrue que cette demande exercera sur le réseau routier. Quelles solutions propose le ministère? Un peu de tout : plus de routes, plus de ponts, plus d'autobus et de métro...

« Pourtant chaque artère que l'on ajoute, chaque élargissement des artères existantes, ce sont des espaces enlevés à la qualité, des empiètements sur l'humain. Entre les modèles opposés de développement urbain que représentent Portland et Chicago, Montréal se situe plutôt très près du « modèle » de Chicago. À Portland, la superficie de la ville s'est accrue de 2% au cours des vingt dernières années et de 46% dans le cas de Chicago. Alors que cette dernière stagnait en terme de population (+4%) et l'autre accroissait sa population de près de 50%. Est-ce vraiment le modèle de Chicago que nous désirons suivre ?

¹³ <http://ens.lycos.com/ens/mar2000/2000L-03-01-03.html>

¹⁴ Lajoie, Dr. Pierre « Pollution de l'air reliée au transport en milieu urbain : impacts sur la santé de la population »

¹⁵ Ministère des transports, Plan de gestion des déplacements, avril 2000, p.1

« Le nombre de voies de circulation automobile sur le tronçon d'autoroute qui traversera le quartier dépendra du modèle de développement urbain régional dont la métropole se dotera. Les instances régionales montréalaises sont actuellement en débat et des conflits divisent les acteurs. Il serait malheureux qu'à cause de cela la communauté montréalaise ne tire pas le maximum des investissements annoncés par le Ministère des transports. (...)

« Le ministère reconnaît lui-même qu'il manque un plan, définissant des priorités de développement :

« La planification et la gestion du développement urbain, par ailleurs, relèvent de l'aménagement du territoire, et celui-ci est planifié et géré localement et régionalement par les plans et la réglementation d'urbanisme des municipalités, ainsi que par les schémas d'aménagement des MRC et de la CUM. Il n'en demeure pas moins que pour l'ensemble des acteurs de la région, et en particulier pour le ministère des Transports, la mise en place d'un cadre d'aménagement métropolitain faciliterait le choix des interventions à privilégier, en définissant des priorités claires en matière de développement. »¹⁶

« Que les acteurs régionaux ne soient pas encore réunis autour d'une ou quelques tables bien ordonnées – fusions de municipalités – ne devrait pas empêcher les communautés locales de se mobiliser autour de projets de développement et d'amélioration de la qualité de vie dans les quartiers et la région. Peut-être même ces différents projets sous-régionaux favoriseront-ils l'émergence d'une appartenance régionale renouvelée ?

« Nous n'avons pas l'impression que le ministre Chevrette a en main toutes les cartes qu'il lui faudrait pour développer une offre cohérente de services de transport complémentaires: les rails relèvent du fédéral, le stationnement des municipalités et la planification de la CUM.

« C'est à l'entité politique régionale d'établir les axes de son développement et non au bureau régional d'un ministère. Notre problème, en matière de développement urbain durable c'est que l'entité politique régionale est outrageusement dominée par les banlieues. Le cœur de la métropole, où vivent les trois-quart de la population, se fait difficilement entendre.

« Nous avons bien compris que la fluidité du transport par camions est un principe important pour le ministère, au nom du développement économique. À ce niveau, on ne nous a pas démontré que les moyens ont été pris pour minimiser les impacts environnementaux importants de cette perspective (...)

¹⁶ Plan de gestion des déplacements, p. 5 (<http://www.mtq.gouv.qc.ca/regions/montreal/plan.htm>)

« Le seul scénario [au niveau du transport des marchandises] permettant d'approcher les objectifs de Kyoto consiste à détourner au moins un tiers des marchandises transportées par camions sur une distance de plus de 500Km vers le transport ferroviaire intermodal. Il est donc clair que pour passer du grand essor prévu dans les transports routiers commerciaux à une importante diminution (de 33 à 40 pour cent), le gouvernement fédéral va devoir apporter des changements rapides et audacieux à sa politique des transports. ¹⁷ »

Le ministre du transport a-t-il inclus cette contrainte dans son modèle ? (...)

« On entend mal, cependant l'autre principe qui devrait guider le ministre: ne pas induire une plus grande utilisation de l'automobile pour le transport individuel. Sur cet aspect, l'intention du ministre est plutôt contradictoire : on souhaiterait que les voyageurs passent au transport en commun, mais on ajoute des ponts et des travées...

« Si le ministre du transport affirmait clairement qu'il n'entend pas faciliter la fluidité du transport individuel automobile, il contribuerait à dissiper le smog qui entoure encore ses intentions (...)

« Sans un tel rééquilibrage de la représentation le développement de Montréal se fera toujours vers l'extérieur - en fonction de sa banlieue - au détriment de ses quartiers centraux : ceux qu'on traverse au matin, pour aller travailler, et au soir pour retourner vers le bon air de sa campagne, après avoir déversé au passage quelques kilogrammes de polluants. »

Je n'ai rien à ajouter à ce que dit le CLSC – cela me semble tout à fait adéquat pour décrire la dynamique d'aménagement autoroutier dans laquelle l'on est engagé à Montréal - au détriment de la santé des populations des quartiers centraux. En effet, même si l'on a depuis ce temps adopté un cadre d'aménagement pour la métropole qui prône clairement une réduction des déplacements en automobile au profit du d'un système de transport collectif permettant d'assainir les conditions de vie des habitants des quartiers en question (cadre qui devrait normalement engager tous les ministères), nos responsables de transports sont déterminés à faire passer leurs priorités avant toute autre chose – quitte à trouver des façons de présenter les projets de façon à les faire entrer, de gré ou de force, dans le cadre – en invoquant une nécessité économique qu'ils n'ont pas démontré.

Pour terminer à propos des enjeux de santé liés à cette autoroute pour les quartiers limitrophes, il peut être intéressant de noter que l'on parle dans le rapport du CAUHM (comme dans celui du CLSC) d'améliorations des conditions de vie de la population: l'on ne dit pas qu'il faut chercher à avoir des effets nuls sur la santé des gens. C'est ce que dit le CLSC quand il écrit en inscrivant les conditions à respecter dans l'élaboration du projet Notre-Dame dans une perspective régionale: « Les objectifs de diminution de la pollution atmosphérique et à la pollution par le bruit (par une réduction de l'utilisation des véhicules conventionnels) devraient être inclus comme vecteur déterminant du plan de transport (...) Des objectifs précis visant à limiter la croissance du nombre de véhicules automobiles devraient être fixés (...) Toute intervention majeure visant à « moderniser », « optimiser » ou « accroître la fluidité »

¹⁷ Fondation Suzuki, « Prendre la grand-route », p.8.

automobile devrait être précédée par la mise en place d'offres compétitives, tant en termes de vitesse que de confort, en matière de services de transport en commun [et encore :] Le ministère devrait examiner sérieusement la possibilité d'une remise sur rail de trains de surface et assurer le redéploiement de trains légers à grande vitesse sur l'Île de Montréal, notamment dans l'Est.¹⁸ »

En ce sens aussi, donc, le projet ne répond pas aux exigences du milieu – et surtout pas lorsque l'on considère que les calculs sous-estimés du ministère sous-estiment aussi les impacts sur la santé des gens, nécessairement, puisque ces deux variables sont intimement liées. S'il ne m'en manquait pas, je prendrais un peu plus de temps pour m'attarder à d'autres aspects de cette mystérieuse volonté du milieu que certains vont ou vous ont dit représenter alors que, on a pu le voir, cela est beaucoup moins clair, vrai et simple qu'on veut bien le faire croire.

Voilà pour le quartier Hochelaga-Maisonneuve, la volonté et le souhaits qu'ils ont exprimé et qu'ils souhaitent voir « incorporés » dans les principes d'élaboration du projet du MTQ. Mais les citoyens et organismes du quartier sont aussi des Montréalais, il appartiennent aussi à la communauté montréalaise – et en ce sens,

« Nous insistons également pour que ces questions d'aménagement urbain, de transport des biens et des personnes, de santé publique et d'environnement soient éventuellement débattues à une échelle régionale avec tous les acteurs et les citoyens de l'Île de Montréal. » (CLSC, op.cit., p.2)

Or, et je ne m'étendrai pas là-dessus très longtemps parce que j'en manque, encore une fois. Mais il me semble adéquat de dire que tous les intervenants qui ont à gérer et à aménager le territoire et les transports dans la métropole privilégient une densification de la population et une réduction de la dépendance à (ou du déséquilibre en faveur de) l'automobile comme mode de transport en faveur d'un renforcement clair du réseau de transport en commun. Il ne me semble pas que ce soit là quelque chose de bien étrange à dire : peu de gens réfuteraient ce que j'avance en disant cela. En fait, c'est un peu cette volonté commune qui s'est exprimée à travers le cadre d'aménagement de la métropole. Or de deux chose l'une : ou bien l'on devrait chambarder le cadre d'aménagement pour faire une place au projet proposé par le MTQ, ou bien l'on reformule le projet actuel pour le rendre conforme aux priorités exprimées dans le cadre.

«Oui mais... qu'est-ce que l'on fait alors? »

L'objection est courante et un peu redondante – mais elle est répétée à chaque fois que quelqu'un qui avait tendance à croire qu'une autoroute est la solution appropriée devient à court d'arguments. Mais avant de tenter de répondre à cette question,

¹⁸ Pour diverses raisons, ce projet d'autoroute risque de compromettre fortement ces projets forts porteurs pour la région montréalaise – et inscrits dans le « Rêve 2010 » de l'AMT (cf. AMT, 2001). D'abord, il serait techniquement impossible de bâtir un SLR dans l'emprise de l'autoroute. Ensuite, l'étalement urbain provoqué par cette nouvelle autoroute et le plan d'ensemble de gestion des déplacements du MTQ auquel il doit se rattacher empêchera une densification des quartiers centraux – condition essentielle à la réalisation de ce projet selon l'AMT elle-même.

j'imagine que l'on me concède l'argument qu'il n'est pas possible par ce projet de réduire le problème de congestion automobile en termes de fluidité de la circulation sauf à très court terme (pour le répéter encore une fois, le MTQ, malgré des calculs très conservateurs de son propre aveu, prévoit déjà un degré de fluidité « F » dès 2011). J'imagine aussi que l'on m'a concédé, au moins en partie, l'argument que pour beaucoup des exigences cruciales du « milieu » (que ceux ainsi désignés proviennent des quartiers limitrophes ou de Montréal), le projet n'est pas une réponse satisfaisante.

À partir de ce moment, l'on peut et il faut chercher une autre façon de concevoir le problème de la rue Notre-Dame actuelle: au lieu de se demander comment il est possible d'y faire circuler plus rapidement plus de voitures (ce qui donne la spirale sans fin dans laquelle nous sommes engagés avec tout le réseau autoroutier qui a des conséquences désagréables pour tous les banlieusards supplémentaires pris dans la congestion comme pour tous les résidents des quartiers traversés devant subir cet achalandage automobile supplémentaire), il faut plutôt se demander comment il est possible de faire en sorte que le moins de gens voient leur qualité de vie affectée par la congestion – comme le proposent les chercheurs du Surface Transportation Policy Project (op.cit.). Autrement dit, plutôt que de continuer obstinément à vouloir régler le problème de congestion sur Notre-Dame par l'ajout d'une plus grande capacité automobile, il faut reformuler le problème et se demander plutôt comment il est possible de faire en sorte que le moins de gens possible soient immobilisés dans leur automobile dans la congestion et comment il est possible de faire en sorte de ne pas détériorer davantage la qualité de vie de ceux qui vivent dans les quartiers centraux – deux facettes d'un problème qui appellent le même type de solutions. Ces solutions qui doivent être imaginées pour régler le problème ainsi formulé, on le pressent, ont les avantages notables d'être à la fois intéressants pour les automobilistes qui seront moins nombreux, toutes proportions gardées, à devoir faire du surplace dans leur véhicule soir et matin, pour les usagers du transport en commun (parce qu'on arrête de développer le transport par automobile aux dépens des transports collectifs), pour les résidents des quartiers limitrophes (qui ne voient pas le nombre de véhicules augmenter sur l'artère, et donc qui ne subissent pas une augmentation de l'agression des automobiles de ceux qui veulent se rendre à leur travail) et, enfin, pour les autres usagers des routes que sont les cyclistes, les piétons, les enfants qui jouent, etc. (qui voient pour leur part le nombre de véhicules cesser d'augmenter et l'espace qui lui est sacrifié enfin limité).

Le statu quo, pour tous, est inacceptable. Mais toute transformation n'est pas bonne en soi, c'est-à-dire qu'elle n'est pas nécessairement positive. Certains principes devraient guider le réaménagement, émanant à la fois et notamment des résidents et organismes des quartiers limitrophes, du cadre d'aménagement de la métropole, du plan d'urbanisme de la ville de Montréal, des objectifs du MTQ et de L'AMT en termes de gestion des déplacements, des objectifs de développement d'un système de transport durable et viable :

- 1) Une forme n'augmentant pas l'achalandage automobile sur la rue Notre-Dame;
- 2) Une forme qui, lorsqu'elle ajoute une capacité de déplacement, le fait en transport collectif (ce qui maximise le transfert de modalité);
- 3) Une forme atténuant le bruit pour les résidents des quartiers limitrophes;
- 4) Une forme favorisant la fluidité du transport par camion;

- 5) Une forme ne favorisant pas l'étalement urbain et qui permettrait d'entreprendre des efforts de requalification et de densification des quartiers centraux (ce qui est conforme aux plans de l'AMT);
- 6) Une forme permettant la reconstruction des habitations expropriées dans les années 1960-70 en vue de la revitalisation des quartiers limitrophes ;
- 7) Une forme permettant de réunifier les parcs Morgan et Champêtre et d'en faire un espace vert viable et agréable;
- 8) Une forme qui permettrait de réaménager la piste cyclable à côté d'une artère qui soutiendra des débits de circulation acceptables pour les cyclistes;
- 9) Une forme qui permettrait d'intégrer la rue Notre-Dame aux quartiers limitrophes;
- 10) Dernier mais surtout pas le moindre, une forme qui permette de se réapproprier des espaces de grande valeur lorsque le port de Montréal déménagera certaines de ses activités vers Contrecoeur ou Varennes;

Les trois premiers points sont des demandes fortes et centrales qui sont ressorties des audiences publiques locales dans Hochelaga-Maisonneuve, comme je l'ai montré plus haut. Les organismes et citoyens du quartier ont été clairs : le projet ne devrait pas augmenter les débits de circulation sur Notre-Dame, tout ajout de voies dans le projet de réaménagement devrait être réservé au transport en commun et l'on devrait bien entendu réduire le plus possible le bruit qui est un problème sérieux pour les résidents qui habitent près de la rue actuelle. Le projet actuel ne répond à aucun de ces principes : le nombre de véhicules par jour sera à toute fin pratique doublé (100 %); il y a ajout de voies réservées pour le via-bus mais le projet ne fait rien pour améliorer l'offre de transport en commun dans le quartier et, surtout, on ajoute deux voies destinées à l'automobile dans la tranchée; enfin, les calculs d'évaluation du bruit du MTQ ont été faits pour des véhicules circulant à 70 km/hre alors que l'expérience des autres autoroutes urbaines à Montréal et le tracé en ligne droite laissent facilement croire que beaucoup d'autos et de camions circuleront à plus de 100-110km/hre (si ce n'est 120-130!).

Une forme qui permettrait de respecter tous ces principes beaucoup plus adéquatement que l'autoroute proposée serait un boulevard urbain en surface (avec vitesse limitée à 50 km/heure) à deux voies dans chaque direction et avec deux voies réservées pour le transport en commun (et le transport par camion hors des périodes de pointe). Un tel boulevard n'augmenterait pas l'offre pour le déplacement en automobile et maintiendrait l'achalandage à son niveau actuel. Ce faisant, l'on favoriserait au maximum le transfert de modalité vers le transport en commun (tout en ayant aussi pour avantage de permettre, contrairement à une tranchée, de mettre sur pied un réseau de SLR si la demande le justifiait un jour – même si l'AMT ne soutient pas un tel projet aujourd'hui, ce qui se comprend assez facilement dans la situation actuelle, il n'est pas possible de dire que cela ne deviendrait jamais efficace si la situation changeait, c'est-à-dire si l'achalandage augmentait de façon importante et si l'on construisait suffisamment d'habitations dans les quartiers limitrophes le long du boulevard).

Par ailleurs, comme la vitesse est une source très importante de bruit (à la fois par le déplacement et les arrêts des véhicules), le fait qu'elle soit limitée à 50 km/hre sur un boulevard (par des feux synchronisés par exemple) permettrait de régler en grande partie le problème actuel et le problème éventuel d'une voie rapide pour laquelle le MTQ se sent obligé de faire une tranchée. Le boulevard urbain tel que proposé (qui

permet l'utilisation des voies réservées aux camions en hors-pointe) serait aussi une forme qui permettrait aux camions de ne pas être pris dans la circulation – un avantage net sur le projet actuel qui, dès 2011, verra les camions immobilisés dans la circulation comme aujourd'hui. Ce boulevard urbain permettrait aussi de respecter le caractère résidentiel des quartiers limitrophes. Comment? D'abord, un boulevard urbain permettrait éventuellement de « recoloniser » l'espace exproprié dans les années 1970 en construisant des nouvelles habitations à ses abords; contrairement à ce que beaucoup en pensent, cela n'est pas une chose impossible car il y a actuellement à peu près le même volume de circulation sur le boulevard Notre-Dame que sur la rue St-Denis, à Montréal. Il n'y a aucune raison pour laquelle, alors que St-Denis est une artère commerciale et résidentielle pleine de vie, la rue Notre-Dame ne pourrait pas le devenir si l'on maintient les débits à leur niveau actuel et si l'on y limite la vitesse – pour peu que l'on s'intéresse à l'avenir un peu plus éloigné que 2011. Ce repeuplement aurait aussi pour avantage de permettre d'entreprendre des efforts de densification et de requalification des quartiers centraux, de permettre la réalisation du « rêve 2010 » de l'AMT (et peut-être même l'implantation d'un SLR dans cet axe) si l'on en planifie l'aménagement intelligemment sur le modèle du TOD – et donc de réduire la dépendance à l'automobile et les problèmes qui y sont associés pour tous en raison du volume et de la longueur toujours croissante des déplacements en automobile¹⁹ induites par les modèles de développement urbain « car oriented ».

On l'a dit et redit mais il faut le redire, une autoroute favoriserait le développement urbain dans les banlieues (et sous des formes d'aménagement dépendantes de l'automobile) au détriment, encore une fois, de la qualité de vie des populations des quartiers centraux et de celle des banlieusards puisqu'ils seront encore plus nombreux à être pris dans des bouchons de circulation, à devoir dépenser une proportion toujours plus grande de leurs revenus et à s'endetter pour assurer leurs déplacements en automobiles, à devoir s'installer de plus en plus loin et à consacrer plus de temps à leurs déplacements quotidiens vers leur travail, etc. Un boulevard urbain n'offrirait pas un accès plus rapide au centre-ville pour plus d'automobilistes. En soi, cela ne veut pas dire que ce projet est bon et il devra bien entendu être combiné à d'autres mesures pour atteindre des objectifs plus régionaux – notamment la mise sur pied urgente d'un système de transport en commun efficace pour des gens provenant de régions actuellement mal desservies qui peuvent et veulent se

¹⁹ Les avantages d'une densification des quartiers centraux de Montréal ne sont pas reconnus seulement par l'AMT, le Gouvernement du Québec (à travers son cadre d'aménagement pour la métropole) et le CPQ; plusieurs maires de la couronne Nord de Montréal (la région qui a le plus profité de l'exode de Montréal) ont affirmé leur soutien à de telles initiatives en disant à ce propos que l'on ne pouvait être contre la vertu. Le 24 juillet 2001, voici d'ailleurs ce qu'écrivait Éric Desrosiers du Devoir à ce propos :

« Principale bénéficiaire de l'étalement urbain à Montréal, la couronne nord se dit pourtant favorable à la volonté du gouvernement de s'engager au cours des vingt prochaines années dans un vaste effort de « redéveloppement » du centre. La banlieue se dit prête à aider le gouvernement à freiner l'étalement urbain à Montréal. Principale bénéficiaire au cours des dernières années du fameux phénomène du trou de beigne, la couronne nord dit souscrire aux objectifs proposés par le nouveau cadre d'aménagement auquel Québec soumettra bientôt la grande région de Montréal. « Le gouvernement prêche un peu pour la vertu, alors c'est difficile d'être contre, a commenté hier Yvan Deschênes, maire de Rosemère et porte-parole des maires et préfets de la couronne nord. Mais ça reste un point de vue assez théorique et technocratique de la réalité. Il reste à voir si l'on se fiera seulement à des éléments de contrainte pour réaliser ce projet ou si l'on tiendra compte de l'aspect humain en misant sur l'amélioration de la qualité de vie dans le centre urbain. Si on compte juste sur la contrainte, ça ne fonctionnera pas. Sinon, ça pourrait très bien marcher et on sera heureux de collaborer. »

rendre quotidiennement au centre-ville en transport en commun. Mais pour y revenir, ce projet a le mérite de ne pas faire en sorte que les indices de qualité de vie à Montréal continuent à se dégrader en raison de la croissance démesurée du parc automobile et des déplacements automobiles vers ces espaces qui ne sont pas seulement des voies de transport pour des centaines de milliers d'être humains – ce que ferait l'ajout d'une autoroute tel que proposé actuellement. Ce choix aurait donc pour avantage de permettre une requalification et une densification des quartiers centraux en ne favorisant pas l'accès rapide pour davantage d'automobiles mais plutôt en transport en commun, de réduire le volume et la longueur des déplacements (en admettant une densification) et d'accroître l'usage des transports collectifs qui sont les mieux adaptés à des milieux densément peuplés. Les critères qui devraient guider le choix à faire ne sont pas tellement compliqués.

Lorsqu'on est gentils, on qualifie ceux qui s'opposent à la construction d'infrastructures lourdes de transport autoroutiers d'utopistes ou d'idéalistes. Mais ceci n'est pas un appel nostalgique à un retour à une ère idyllique et mythique qui aurait précédé l'arrivée de l'automobile. C'est plutôt une suggestion pour que nous puissions trouver un meilleur équilibre entre nos besoins de transport des personnes et des marchandises et nos milieux de vie. Cet équilibre est d'autant plus nécessaire ici que les milieux les plus directement concernés sont, pour dire le moins, dans des états précaires – et que les plus démunis de ces quartiers n'ont pas l'occasion de s'échapper d'un milieu qui est souvent très violent envers eux par son aménagement, ce qui serait renforcé par une autoroute malgré les efforts déployés pour dissimuler cette violence.

Références :

AMT (2001) **La rencontre du transport et de l'aménagement : l'avenir du transport collectif à Montréal**, Montréal.

CLSC Hochelaga-Maisonneuve (2000) **Une occasion d'agir**, Mémoire déposé aux audiences publiques menée par le CAUHM dans Hochelaga-Maisonneuve, Montréal.

Chiasson, C. (2001) **VOS PLACEMENTS: Pour s'enrichir, ils ont d'abord acheté un triplex**, Le Devoir, 01 Décembre 2001.

CAUHM (2000) **Rapport final suite aux audiences publiques dans Hochelaga-Maisonneuve (parties I, II et III)**, Montréal.

Conseil du Patronat du Québec (2000) **La réforme municipale proposée profitera-t-elle au contribuable? Commentaires sur le projet de loi 124**, présentés à la Commission de l'aménagement du territoire de l'assemblée nationale dans le cadre du projet de Loi 124 (Loi modifiant la loi sur l'organisation territoriale municipale et d'autres dispositions législatives).

Desrosiers, E. (2001) **La banlieue est prête à freiner l'étalement urbain de Montréal**, Le Devoir, 24 juillet 2001, Montréal.

Environnement Canada (2001) **Sortons du brouillard : guide sur la pollution par les transports**, Direction générale de la prévention de la pollution atmosphérique, Gouvernement du Canada, Ottawa.

Goodwin, P. (1996) **Empirical Evidence of Induced Traffic**, Transportation, Vol. 23, No.1, Février, pp.35-54.

Hansen, M., Huang, Y. (1997) **Road Supply and Traffic in California Urban Areas**, Transportation Research A, no 31, pp.35-50.

Marshall, N. (2000) **Evidence of induced demand in the Texas transport Institute's Urban Roadway Congestion Study Data Set**, paper presented to the Transport Research Board, Washington, D.C.

Massey, D. et al. (2000) **City Worlds**, Open University Press, Londres.

Noland, R.B., Lem, L.L., (2000) **Induced Travel: A Review Of Recent Literature And The Implications For Transportation And Environmental Policy**, Paper presented at the European Transport Conference 2000 and the 2000 Conference of the Association of Collegiate Schools of Planning.

Standing Advisory Committee on Trunk Road Assessment (1994), **Trunk Roads and Generation of Traffic**, Department of Transport (UK), HMSO, Londres.

Surface Transportation Policy Project (2001) **Easing the burden : a Companion Analysis of the Texas Transportation Institute's Congestion Study**, Publié par le Surface Transportation Policy Project, Washington.