

**Mémoire sur le projet de
« modernisation de la rue Notre-Dame »
du Ministère des Transports du Québec**

Rue Notre-Dame ou Autoroute 20 ?

**Présenté par un comité de
résidents de Centre-Sud à Montréal**

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

Mercredi 16 janvier 2002 à 19h.

EXERGUE : À quoi ressemblait la rue Notre-Dame avant les démolitions ?

INTRODUCTION : Une, deux, trois, quatre, cinq autoroutes et ponts

ILLUSTRATION : Vue du fleuve devant le quartier Maisonneuve (1936)

SYNTHÈSE : La rue Notre-Dame, une rue de Montréal comme toutes les autres

1. LES 4 HYPOTHÈSES D'AMÉNAGEMENT DU COMITÉ

1.1. Conserver le statu quo

1.2. Projet du MTQ : autoroute en tranchée dans l'axe de la rue Notre-Dame

1.3. Tunnel en grande profondeur et à péage pour achever le réseau supérieur

1.4. Aménagement de la rue Notre-Dame tel qu'une rue de quartier

2. ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

2.1 Pollution

2.1.1. Projet du MTQ

2.1.2. Considérations des citoyens

2.1.3. Aménager la rue Notre-Dame tel qu'une rue de quartier

2.2 Espaces verts

2.2.1. Projet du MTQ

2.2.2. Considérations des citoyens

2.2.3. Aménager de la rue Notre-Dame tel qu'une rue de quartier

2.3 Environnement bâti

2.3.1. Projet du MTQ

2.3.2. Considérations des citoyens

2.3.3. Aménager de la rue Notre-Dame tel qu'une rue de quartier

3. ENJEUX ÉCONOMIQUES

3.1 Coûts

3.1.1. Projet du MTQ

3.1.2. Considérations des citoyens

3.1.3. Réaménagement de la rue Notre-Dame tel qu'une rue de quartier

4. ENJEUX POLITIQUES

4.1 Acteurs et pressions politiques

4.1.1 Projet du MTQ

4.1.2 Considérations des citoyens

4.1.3 Réaménagement de la rue Notre-Dame tel qu'une rue de quartier

5. URBANISME

5.1 Aménagement du territoire

5.2. Circulation

5.2.1 Automobile

5.2.2 Transport des marchandises

5.3 Transport en commun

5.3.1 Bonification de l'offre en transport en commun

5.3.2 Trains de banlieue

5.3.3 Systèmes légers sur rails

5.3.4 Voies réservées

5.3.5 Automobiles : covoiturage, stationnements incitatifs et auto-partage

Programmes et développement selon le transport en commun

5.3. Étalement urbain

CONCLUSION

ANNEXE : Dépôt et demande de documents

- Gérard Bérubé, Ottawa veut forcer le CP à vendre Cast, *Le Devoir*, 21 décembre 1996
 - Dossier de la manœuvre urbaine du 13 octobre 1999 : **PONT - PAYS = RUINES**
 - Dépliant annonçant l'**assemblée publique** du 13 juin 2001, une page recto-verso
 - Dossier portant sur le Mémorial des Patriotes dans la vieille Prison des Hommes (1836) préparé par la **Fondation du Patrimoine de l'Amérique Française et l'Atelier du patrimoine urbain de Montréal**. Ce cahier relié comprend la résolution de l'assemblée générale de la CDEC Centre-Sud/Plateau Mont-Royal de juin 2001 en faveur de l'établissement d'un Pôle urbain et patrimonial au Pied du Courant.
 - Sommaire décisionnel **Quartiers ciblés 2000-2003** pour le district Ste-Marie, 5 pages
- Nous demandons à la Commission le dépôt par la Ville de Montréal des études du programme Quartiers ciblés du quartier Ste-Marie ainsi que l'étude architecturale et patrimoniale de l'ensemble conventuelle St-Vincent de Paul.**

Avant les démolitions, à quoi ressemblait Notre-Dame ?

Pour y répondre partiellement voici des extraits d'un récit de Colette Tougas «Le porphyre de la rue Dézéry». Le récit se passe vers 1957-61 dans le coin du Parc Dézéry - au coeur ancien du Village d'Hochelaga - et désormais à proximité de la nouvelle sortie/entrée Alphonse D. Roy :

1957 - AVRIL :

Moi, je vais à l'école chez les soeurs Jésus-Marie (...). L'école est proche du bord de l'eau, en face du parc où il y a des robineux, mais je les ai jamais vus, il y a juste des vieux. (...) J'haïs pas trop ça l'école parce que je suis bonne. Ça fait que quand les soeurs ont des commissions pour le couvent sur la rue Notre-Dame, c'est moi qui y vas. Ça, j'aime ça.

C'est une grande rue Notre-Dame, la rue Notre-Dame. Il y a toujours des vans qui passent vite, vite, vite. Ça me fait penser quand on va à la campagne, il y a pas beaucoup de maisons, puis on voit les bateaux dans le fleuve.

1961 - JUIN :

Ce que j'aime le plus, c'est quand Pierrette vient me chercher, avec ma mère, au parc Darling, dans sa petite M.G. rouge convertible, après le souper. (...)

On va se promener sur la rue Notre-Dame parce qu'on peut aller plus vite. Elle conduit bien, Pierrette, pour une

femme ; même mon père le dit. Elle dépasse les gros camions. Ma mère crie, puis elle rit. C'est le fun.

*Colette Tougas, «Le porphyre de la rue Dézéry»
éd. de la Pleine Lune, Montréal, 1984, pp. 12-13 et 45*

INTRODUCTION

Une, deux, trois, quatre, cinq autoroutes et ponts ?

La rue Notre-Dame occupe une place importante dans l'histoire de l'île et de la Ville de Montréal. Cependant, au cours du siècle dernier, elle a subi de graves transformations dans le Centre-Sud, Hochelaga, Maisonneuve et Mercier qui ont nuit considérablement à la qualité de vie des résidents vivant à proximité. Tous les gouvernements ont élaboré des scénarios de corridor de transport pour cette rive du fleuve bordée maintenant de vastes friches autoroutières, industrielles, portuaires.

En mai 1999, le Ministère des transports du Québec (MTQ) a présenté dans le quartier Centre-Sud un projet visant à « *moderniser la rue Notre-Dame* ». Depuis, le MTQ a précisé son projet d'autoroute qui dans l'axe de la rue Notre-Dame serait entièrement en tranchée. Le MTQ propose de rendre irréversible un corridor de transport entre l'échangeur Souigny (A-25) et l'autoroute Ville-Marie (A-720).

Pourtant entre 1996 et 1998 le MTQ négociait avec la Ville de Montréal un projet de boulevard urbain correspondant au plan directeur de la municipalité et dont l'étude est déposée au BAPE par le promoteur. Un projet urbain dont nous n'avons jamais eu connaissance Pourquoi ce virement secret pour une autoroute en milieu urbain ?

Nous croyons maintenant comprendre que la proposition du MTQ d'achever – nommons-là – l'autoroute 20 engage fatalement la continuation du réseau routier supérieur dans la région de Montréal.

Nommons 5 projets qui pourront se réaliser à moyen ou long terme :

- Trois nouveaux ponts :
 - celui de la 25 vers Laval
 - celui de la Rive-Sud vers la 132
 - celui de l'autoroute de contournement 30
- Deux autres autoroutes dans l'île de Montréal :
 - continuation de l'A-20 à l'Est de l'échangeur Souigny
 - construction de l'A-19 vers le Nord le long de la gare de triage du CP jusqu'à rejoindre le boulevard urbain Papineau situé au Nord de la Métropolitaine (A-40).

Depuis la présentation du MTQ, des résidents du Centre-Sud se sont regroupés et ils ont étudié le projet du ministère tout en examinant des alternatives à l'autoroute afin de présenter un mémoire au BAPE.

Nous débutons ce mémoire, par une synthèse en faveur d'une rue Notre-Dame au niveau du sol car nous sommes foncièrement en désaccord avec la nouvelle prolifération d'autoroutes que va permettre la construction de l'autoroute 20 dans l'Est de Montréal.

Notre mémoire traitera ou survolera une des 4 options examinées par le comité pour l'aménagement de la rue Notre-Dame :

- **conservation du statut quo**
- **autoroute en tranchée partiellement recouverte de dalles**
- **tunnel en grande profondeur entre l'A-720 et l'A-25**
- **requalification urbaine des abords de la rue Notre-Dame avec une offre conséquente de transport public.**

Notre argumentation sur la proposition du MTQ d'achever en tranchée l'autoroute 20 dans le corridor exproprié de la rue Notre-Dame est analysée au niveau environnemental, économique et politique. Chaque niveau est articulé en 3 étapes : analyse des impacts du projet du MTQ, considérations des citoyens et alternative suggérée par le Comité.

Finalement, la dernière section favorise l'aménagement durable du territoire montréalais et porte sur les orientations à adopter pour favoriser la mobilité des personnes et des marchandises dans le quartier et dans la région métropolitaine.

Notre mémoire a été travaillée, développée et discutée dans la foulée de l'assemblée de quartier du 13 juin 2001 qui présentait au public la proposition du MTQ.

La soirée locale d'information portait sur une autoroute en tranchée qui comportait dans le Centre-Sud une entrée/sortie à Frontenac et Iberville et diffère donc de la proposition examinée par le BAPE.



Vu du fleuve à la hauteur probable de la rue Létourneux en 1936

Égout : Posés du bord de l'eau à Maisonneuve pour M. Lamarche.
11 août 1933. - 6 photographies : négatifs sur nitrate n&b ; 12,5 x 17,5 cm.

Reportage photographique sur l'égout installé dans le quartier Maisonneuve à la suite de la demande de M. Lamarche. On y aperçoit les berges du fleuve Saint-Laurent ainsi que des canots et des chaloupes.

Archives de la Ville de Montréal : **VM94/Y1,17,103**
Numéro original du reportage photographique : **Z-104.**
Instrument de recherche : planches-contacts **Z-104..**

Réf. : <http://www.ville.montreal.qc.ca/archives/seriez/pages/z104-1.htm>

Synthèse

Avantages de l'aménagement au niveau du sol de la rue Notre-Dame

Environnement :

- Réduire la congestion automobile et retirer par conséquent la circulation de transit dans les quartiers ;
- Empêcher l'enclavement des quartiers causé par une autoroute en tranchée et la nouvelle hiérarchisation des artères de Montréal ;
- Réduire la pollution et le bruit pour améliorer l'environnement et favoriser la santé de la population résidante du Centre-Sud ;
- Respecter le protocole de Kyoto sur la réduction de la GES ;
- La conservation au niveau du sol de la rue Notre-Dame respecte la logique du développement durable parce que l'aménagement demeura réversible ;
- Entreprendre la décontamination des terres brunes

Social :

- Augmenter la sécurité ainsi que la mobilité de la population ;
- Aménager et remettre en état une piste cyclable régionale plus sécuritaire
- Doter le quartier d'espace public et de parc qui ouvre sur le fleuve ;
- Valoriser les bâtiments historiques avec des institutions culturelles ;
- Maintenir et augmenter la population résidante des quartiers centraux
- Éviter des dalles-parcs enclavées par des voies de dessertes discontinues qui favorisent l'insécurité, la prostitution, etc. (Ex. : square Viger)
- Éviter la dégradation de la rue Ste-Catherine comme étant la nouvelle double voies de dessertes de l'A-720
- Participer au processus du schéma d'aménagement de la CMM et du plan directeur d'urbanisme de Montréal

Économique :

- Réduire les coûts inévitables de l'aménagement autoroutier de la rue Notre-Dame ;
- Augmenter des revenus fonciers de Montréal et des nouveaux arrondissements
- Réduire le gaspillage causé par des terrains vagues en friche
- Favorise la rationalisation du plan de camionnage de Montréal
- Investir pour des équipements culturels au pôle du Pied du Courant

Synthèse

Éléments à retrouver dans l'aménagement de la rue Notre-Dame en tant que rue de quartier et les mesures à prendre pour que l'aménagement soit fonctionnel

Transports métropolitain et mesures d'élagage de l'autoroute existante

Réduire le nombre de véhicules qui circulent sur Notre-Dame et dans le quartier

Prévoir une voie réservée pour le transport en commun (autobus, SLR ou train de banlieu) dans l'axe de Notre-Dame

Augmenter l'offre de transport public dans l'Est, une offre qui est actuellement insuffisante et fort discontinuée entre les stations Papineau et Préfontaine.

Prévoir une voie réservée - autobus ou SLR - sur le pont Jacques-Cartier comme le demande déjà le ministère de l'Environnement du Québec. Rappelons que le projet de l'autoroute bloqua maintes fois sur son raccordement avec le pont Jacques-Cartier. Un pont qui dessert localement Montréal dans un périmètre de 4 km. Pourquoi l'actuel projet du MTQ n'indique rien dans ses rapports sur les effets de la nouvelle autoroute sur la circulation du pont *Jacques-Quartier Centre-Sud* ?

Prévoir une voie réservée - autobus ou SLR - dans le pont-tunnel Lafontaine en accélérant le plan stratégique de l'AMT.

Réduire le débit futur de l'A-20 en gardant seulement 6 voies ouvertes sous le Palais des Congrès car l'actuel surdimensionnement à 10 voies permet théoriquement 250,000 véhicules par jour.

Réaménagement dans l'axe de la rue de l'Hôtel-de-Ville de la « sortie temporaire depuis 1977 » de l'autoroute Ville-Marie qui coupe le métro Champ-de-Mars

Prévoir une forte réduction du nombre de voies de services le long de l'autoroute déjà construite - les 8 voies des rues Vitré et Saint-Antoine - dans le cadre local du réaménagement en avenue de la rue Berri entre de la Commune au Sud et Roy ce qui nécessite au Nord la démolition du vieux viaduc sous Sherbrooke. Le nouveau design urbain des vieilles voies de services de la Ville-Marie devrait inclure le prolongement de la Route-Verte.

Réouvrir la porte Papineau pour donner accès à la voie interne du Port afin d'éviter la circulation des camions sur la rue Notre-Dame, tout en donnant accès au Pont Jacques-Cartier ;

Design urbain, piste cyclable, pôle urbain et patrimonial, parc reconstitué

Évaluer pour la rue Notre-Dame un double design d'artère urbaine

- Boulevard comme Pie IX : aménager au centre un terre-plein avec des arbres en séparant les 2 directions ce qui favorise un design de qualité, donnant une aire de sécurité pour les piétons, permettant une voie réservée aux autobus ou SLR
- Avenue comme Sherbrooke : une artère sans terre plein avec de large trottoir afin d'éloigner la circulation du milieu résidentiel et des aires publiques

Prévoir le remembrement sécuritaire du réseau cyclable aux abords de la rue Notre-Dame avec celui de Montréal. Revoir obligatoirement l'incroyable connexion entre la piste du boulevard René-Lévesque et le parcours suggéré de la Route Verte à la sortie de Lorimier de l'A-20;

Réouvrir le tunnel Beaudry passant sous l'Ilot des Voltigeurs pour remembrer le réseau cyclable du Vieux-Port avec la Route Verte longeant toute la Ville-Marie ;

Aménager au Pied du Courant un pôle urbain et patrimonial autour de la Place des Patriotes avec la valorisation in situ des monuments, bâtiments et sites historiques : Monument aux Patriotes (1926), nouveau économusée des Alcools et Mémorial national des Patriotes dans la Prison des Hommes (1836), reconversion de la Station de pompage

Craig (1887) et nouvel agrandissement de la galerie commerciale et du siège social de la SAQ le long de l'avenue de Lorimier au nord de René-Lévesque.

Nouvelle esplanade fluviale incluant le parc Bellerive ouvert en 1883, design au sol des fosses à neige et dégagement ultérieur des voies ferrées du Port et du CP devant le quartier Ste-Marie. Prévoir l'augmentation de la superficie du Parc Bellerive en y réaffectant les nouvelles expropriations du MTQ

Requalification urbaine et réaménagement du vieux Square Papineau (1810) en consolidant la trame urbaine attenante avec des constructions neuves. Rappelons que le ministère des Transports a promis une politique générale de reconstituer tous les squares et parcs le long de la nouvelle tranchée. Pourquoi le square Papineau fait-il exception ?

Réaménagement de l'axe et du secteur Amherst au-dessus de l'A-720 actuelle pour désenclaver l'îlot des Voltigeurs et pour favoriser l'habitat de Faubourg Québec avec le nouveau développement de 150 logements sociaux sur Montcalm.

Prévoir des éléments d'animation dans les parcs et les places publiques afin de permettre à toute la population d'utiliser les espaces qui sont en manque dans le quartier Centre-Sud. (Nous croyons qu'à l'exemple du square Viger, les dalles-parcs sans animation favorisons l'insécurité, la prostitution, etc.)

Prévoir un bon système d'éclairage urbain pour la sécurité des résidents et des visiteurs tant dans les espaces publics que pour la piste cyclable ;

Prévoir des traverses piétonnières (ex : chaise roulante, poussette, roue alignée, vélo, etc.) aux principales intersections avec des feux de piétons et des bandes de visibilité, etc. ;

Reconstruire en bordure de la rue Notre-Dame des bâtiments à vocation résidentielle, des petits commerces, des bureaux, des institutions, etc..

Favoriser l'utilisation publique de l'ensemble conventuelle Saint-Vincent de Paul à la hauteur de Ste-Catherine car actuellement l'église est à vendre. Ce nouvel équipement culturel et communautaire devrait faire partie d'un arbitrage local et national sur la politique de reconversion du patrimoine religieux.

Redonner aux gens du quartier un accès direct au fleuve et revoir l'aménagement des voies ferrées en face du Parc Bellerive et de la Place des Patriotes :

- mise en tunnel comme à Faubourg Québec
- enlèvement comme à la Promenade Bellerive dans le quartier Mercier

Camionnage : sécurité et santé publique

Changer l'orientation de la sécurité et de la santé publique qui consoliderait à jamais le pont Jacques-Cartier pour l'exportation routière des matières dangereuses qui sont surtout pétro-chimiques. Car le parcours final qui traverse un milieu résidentiel et commercial très dense comme le Village et menant aux bretelles du pont n'est pas aménagé par le promoteur de l'A-20. Des alternatives existent pour réduire le transport routier à l'exportation des matières dangereuses : oléoducs fluviaux, chemin de fer, nouvelle réglementation en tunnel, réaménagement de l'échangeur Souigny au profit du réseau supérieur existant, etc.

Ces diverses mesures de réduction qui pourrait être étendue, à l'ensemble du transport routier métropolitain menant au pont Jacques-Cartier, est une position de la Table en aménagement du Centre-Sud. Surtout en ce qui concerne la réduction sur la rue Ontario qui est désignée une artère 24H dans le plan de camionnage de Montréal, au contraire du Boulevard René-Lévesque qui ne permet le camionnage que le jour ! Est-ce que la nouvelle sortie de Lorimier de l'A-20 permettra le camionnage 24H ?

Aménager par mesure de sécurité un réservoir tant sur la voie portuaire que sur la rue Notre-Dame en cas de déversements de matières dangereuses et de pluies intenses qui ne seront pas traitées par l'usine de traitement des eaux ;

Mesures à prendre pour que la rue Notre-Dame joue un nouveau rôle dans les quartiers

1. Étudier les alternatives d'aménagement durable plutôt que de construire les autoroutes
2. Effectuer entre les échangeurs Turcot et Souigny un élagage du nombre de voies menant à la rue Notre-Dame ;
3. Augmenter l'offre de service en transport en commun pour conserver et améliorer les acquis sociaux ;
4. Aménager des voies réservées pour le transport en commun (SLR, autobus, etc.) dans le pont tunnel Lafontaine, sur le Pont Jacques Cartier, etc. ;
5. Aménager des terrains de stationnement incitatifs aux extrémités des lignes de métros et autres moyens de transport (train, SLR, etc.) ;
6. Aménager des lignes de métros et autres systèmes (trains, SLR, etc) afin de bien desservir la population de Montréal et des banlieux en transport afin de circuler rapidement dans l'île et d'y accéder ;
7. Effectuer l'aménagement du territoire qui favorise le développement durable et l'amélioration de la qualité de vie urbaine par conséquent nous devons y intégrer le transport des personnes et des marchandises (vision intégrée) ;
8. Réduire la circulation du camionnage sur la rue Notre-Dame en utilisant d'autres moyens pour transporter la marchandise tels que le train, les oléoducs, les plus petits camions, transport intermodal, voies réservées au camionnage dans le port etc. ;
9. Remettre la voie portuaire en activité pour la circulation de tous les camions qui doivent circuler d'est en ouest et vice-versa ;
10. Revoir le plan de camionnage de Montréal
11. Permettre des mesures favorisant le co-voiturage et l'auto-partage ;
12. Mettre sur pied des programmes de promotion du transport en commun tels que : laissez-passer des compagnies à leurs personnels qui obtiennent en retour des crédits d'impôt ; réduire le nombre d'espaces de stationnements ; offrir le transport en commun gratuitement au centre-ville , etc. ;
13. Freiner l'étalement urbain et ramener la population en Ville ;
14. Améliorer la mobilité de la population et protection de l'environnement ;
15. Effectuer le développement en tenant compte des logements ou autres et le transport (T.O.D.) ;
16. Préserver les terres agricoles de la CMM ;
17. Réaménager l'échangeur Souigny pour y accéder par Sherbrooke et Notre-Dame
18. Faire payer les vrais coûts aux utilisateurs des rues et des autoroutes ;
19. Améliorer la coordination entre les trois paliers gouvernementaux (Municipale, Provincial, Fédéral) et leurs organismes para-gouvernementaux (Port de Montréal, AMT, MTQ, SAQ, STM, SRC, etc.) avec le privé (CP, CN, Sucre Lantic, etc.)
20. Développer une identité locale avec la reconversion publique du patrimoine religieux et industriel
21. Tenir compte du nouveau plan d'urbanisme de Montréal et du cadre d'aménagement de la CMM
22. Participer au processus d'information et de consultation de la Commission Nicolet.

1. LES 4 HYPOTHÈSES D'AMÉNAGEMENT DU COMITÉ

Suite à la proposition du MTQ, le comité des résidents ont examiné quatre (4) alternatives afin de déterminer l'orientation à adopter dans nos actions futures :

- 1.1. Conserver le statu quo
- 1.2. Projet du MTQ : autoroute en tranchée dans l'axe de la rue Notre-Dame
- 1.3. Tunnel en grande profondeur et à péage pour continuer le réseau supérieur
- 1.4. Aménagement de la rue Notre-Dame tel qu'une rue de quartier avec offre de services de transports en commun et de nouvelles constructions résidentielles.

Parmi les quatre hypothèses citées ci-haut, une seule proposition a été retenue par le comité des résidents à l'été 2001 : Une rue Notre-Dame semblable aux autres grandes rues de Montréal. En la comparant par exemple à la rue Sherbrooke entre Papineau et Pie IX, une avenue dont le design reste urbain même si Sherbrooke est aussi la route 138. Nous présentons au début du mémoire une synthèse des éléments que nous devons retrouver dans la rue Notre-Dame ainsi que les actions et gestes à poser afin d'obtenir les résultats escomptés.

1.1 Conserver le statu quo

Il est évident que le statut-quo demeure inacceptable pour les membres du comité des résidents. Rappelons que dans Ste-Marie, le design de la rue Notre-Dame est en fait depuis 1985 un boulevard urbain selon les critères du MTQ. Nous devons envisager le statut quo plutôt que d'accepter un projet qui pourrait aggraver la situation désertique de la rue Notre-Dame.

Bref, nous voulons qu'il y ait une intervention pour réduire l'achalandage de la circulation de transit mais pas à n'importe quel prix. Si une des 3 autres proposition est insatisfaisante localement, irréversible dans le temps ou augmente le trafic de transit le statut-quo du présent boulevard urbain sera donc préférable.

1.2 Projet en tranchée du MTQ ou « modernisation de Notre-Dame »

Depuis 1999, le projet du MTQ a considérablement changé dans le secteur Ste-Marie mais aucunement entre le pont Jacques-Cartier et le métro Champ de Mars qui constitue la limite ouest du Centre-Sud. Globalement, le présent projet du MTQ ne répond pas aux attentes du comité des résidents. Donc, plutôt que de faire des compromis et d'accepter la bonification partielle du projet du MTQ, le comité des résidents a choisi l'option suivante : aménagement de la rue Notre-Dame tel qu'une rue de quartier.

De plus, les membres du comité évaluent que le projet de « modernisation de la rue Notre-Dame » est en soi un projet d'autoroute qui relève du réseau supérieur de la métropole. Ainsi, dans le texte nous parlerons du projet du ministère dans les termes suivants : autoroute Ville-Marie, A-720 ou autoroute 20 si le projet est réalisé.

1.3 L'autoroute entièrement en tunnel

Il est clair que très peu de gens désirent une autoroute dans leur quartier. Par contre, si le gouvernement souhaite absolument aller de l'avant avec son projet, plusieurs résidents de Centre-Sud et

d'Hochelaga ont suggéré que l'A-720 soit construite en tunnel en grande profondeur afin de ne pas voir la qualité de vie s'amoinrir encore plus dans leurs quartiers.

Par exemple, à Boston, le *Big Dig* est une autoroute à péage permettant l'enfouissement d'une autoroute existante dans le centre-ville. La technologie pour l'enfouir est la même que celle du MTQ, mais sa tranchée est totalement recouverte ce qui n'est pas le cas du projet du MTQ. Mais le tunnel proposé par les résidents est différent et repose sur la technologie du tunnelier en grande profondeur qui est utilisé en Europe pour les autoroutes dont certaines sont urbaines à péage : Toulon, Lyon (A-6), Paris (A-86)

Le gouvernement refuse-t-il l'option tunnel en se basant sur le critère des coûts ? Pourtant le mandat de la Commission Nicolet est très clair la-dessus, la nouvelle politique du gouvernement est de réaliser des infrastructures à péage en partenariat avec le privé. Pourquoi la nouvelle autoroute Ville-Marie fait-elle exception ?.

1.4 La rue Notre-Dame telle qu'une rue de quartier

Finalement, le comité s'est entendu pour suggérer le réaménagement de la rue Notre-Dame tel qu'une rue de quartier ouverte sur le fleuve. Cette option répond davantage aux attentes, aux exigences et aux préoccupations des résidents. En conclusion, si l'option urbaine retenue par le comité n'est pas acceptée, nous considérons que l'autoroute entièrement en tunnel est souhaitée plutôt que le projet du MTQ qui est une tranchée de 7 km partiellement recouverte sur 1.5 km

2. ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

2.1 Pollution

2.1.1 Projet du MTQ

Il est évident que le ministère des Transports souhaite atténuer les conséquences environnementales de leur projet. Toutefois, il nous semble évident que l'augmentation de la fluidité sur cette voie amènera plus de véhicules. La logique est fort simple, s'il y a plus de véhicules, il y aura plus de gaz à effet de serre (GES). Il est déjà confirmé que cette nouvelle voie sera utilisée à pleine capacité¹ et qu'il y aura débordement dans les rues du quartier (ex : Ste-Catherine). Lorsqu'on constate que le Canada est au 10^{ième} rang mondial des pays émetteurs de gaz à effet de serre (2,3 % des émissions mondiales) et que nos représentants s'engagent à souscrire à l'accord de Kyoto ², il est surprenant et décevant de constater que notre gouvernement provincial propose la construction de nouvelles autoroutes³. Le projet va à l'encontre de la position de Québec qui appuie, en collaboration avec divers groupes sociaux et environnementaux, la ratification du protocole de Kyoto. Dans notre province, au moins 40 % des émissions de gaz à effet de serre proviennent de la circulation routière. Ce taux est en hausse de 6 % depuis 1990⁴.

Louis Drouin, médecin responsable du programme de santé environnementale à la Direction de la Santé Publique de Montréal-Centre mentionne «.. . la région métropolitaine continue de se développer dans une logique d'étalement urbain qui ne peut que favoriser l'émission d'une quantité croissante de polluants. Il est question ces temps-ci de construire un nouveau pont entre Montréal et sa rive-sud, alors que c'est tout à fait dans l'autre direction qu'il faudrait aller. »⁵ Ces commentaires peuvent facilement s'appliquer au principe de l'autoroute car ils traitent de l'augmentation de la circulation routière et de ses impacts sur

¹ Commentaire d'un fonctionnaire du MTQ, lors des scéances d'informations sous la direction du BAPE, semaine du 19 novembre 2001.

² PERREAULT, Laura-Julie, « Les négociateurs à deux doigts d'une entente », La Presse, 23 juillet 2001.

³ GRAVEL, Pauline, « Récapitulatif sur les gaz à effet de serre », Le Devoir, 19 juillet 2001.

⁴ PARADIS, Jean-Pierre, Le Devoir, 11 juin 2001.

⁵ DESROSIERS Éric, « Smog: Montréal passe un été difficile », Le Devoir, 25 juillet 2001.

l'environnement. Aussi, Jeanne Corriveau précise que «les villes comprises dans le corridor Windsor-Québec sont d'ailleurs celles au pays où la qualité de l'air est la plus mauvaise ». ⁶ Ce phénomène peut aussi avoir des effets sur le niveau d'eau du fleuve Saint-Laurent. ⁷

Toujours au niveau atmosphérique, il faut prévoir un taux plus élevé de matières en suspension dans l'air. Ces poussières nuisent à la santé et représentent une nuisance générale pour la qualité de vie des résidents.

En ce qui concerne le bruit, aucune garantie n'est émise par le MTQ. Les parois des tranchées seront-elles équipées d'un traitement anti-bruit assez performant afin d'étouffer le vacarme causé par les véhicules ? Devrons-nous envisager l'implantation de grilles d'insonorisation ? D'ailleurs, combien coûtent ces dernières ? Le gouvernement devra-t-il envisager l'implantation de murs d'insonorisation au niveau naturel du sol ? Ces structures ne sont pas incluses dans le projet mais elles pourraient s'implanter à long terme pour adoucir les impacts sonores de l'autoroute. **Déjà le MTQ a implanté des écrans le long de Décarie.** De plus, ces installations s'intègrent très mal dans le paysage urbain et nuisent à la vie de quartier ainsi qu'aux objectifs des résidents d'établir des liens visuels et de contacts avec le fleuve.

Présentement, la rue Notre-Dame est suffisamment bruyante: «la firme d'ingénierie SNC-Lavalin a effectué des mesures récentes du climat sonore à proximité de la rue Notre-Dame. Huit points d'échantillonnage ont été sélectionnés. Les résultats des mesures démontrent que le climat sonore actuel varie de 62 à 66 décibels (dBA), ce qui correspond à un niveau de gêne de moyen à fort » ⁸

Si les précautions prévues pour atténuer les impacts du bruit échouent, les habitants

⁶ CORRIVEAU Jeanne, « Toronto étouffé », *Le Devoir*, 25 juillet 2001.

⁷ Récemment, les autorités en matière de navigation maritime ont constaté une baisse de niveau d'eau pour le fleuve Saint-Laurent (environ 1 mètre en dessous de la moyenne). Certains suggèrent que ce phénomène soit normal et que le niveau reviendra à la normale l'année prochaine. Néanmoins, d'autres spécialistes et environnementalistes soutiennent que ce constat serait dû au réchauffement de la planète causé par l'émission de GES. Un bas niveau d'eau sur une voie maritime comme le Saint-Laurent force les transporteurs à réduire leurs chargements et disperser leurs cargaisons. Ceci peut mener à des délais de livraison et des rendements plus faibles ce qui entraînerait des impacts économiques néfastes pour les entreprises et autres utilisateurs du réseau maritime. Source: *Presse Canadienne*, « Le bas niveau d'eau de la voie maritime inquiète les armateurs », *La Presse*, 23 juillet 2001.

⁸ Table d'aménagement de quartier Hochelaga-Maisonneuve (TAQH). Mémoire « Réaménagement de l'autoroute Notre-Dame », p.8.

du secteur devront s'attendre à des niveaux sonores de plus de 65 décibels. «En vertu de la politique sur le bruit routier, le Ministère des Transports préconise un niveau de bruit extérieur de 55 décibels, qui est généralement reconnu comme un seuil acceptable pour les zones sensibles au bruit ». ⁹ En effet, cette norme est conforme aux standards émis par la Société canadienne d'hypothèque et de logement et l'Organisation mondiale de la santé ¹⁰. Au-delà de ce niveau, des effets néfastes peuvent survenir chez les individus tels des troubles du sommeil, ce qui perturbe facilement l'état physique et psychologique des individus.

2.1.2 Considérations des citoyens

En général, les résidents veulent moins de bruit en provenance de la rue Notre-Dame. Plusieurs craignent une amplification importante du bruit. **Aussi, ils redoutent une importante augmentation de l'achalandage sur cette voie. Plus la circulation est facilitée, plus elle augmente le bruit.** Pourquoi les résidents devraient-ils accepter cette autoroute ? Plusieurs autres quartiers n'accepteraient jamais un tel projet. Des craintes sont aussi soulevées quant à la pollution et aux poussières. Ils ne veulent pas que la qualité de l'air du secteur se détériore davantage. Aujourd'hui, tous s'entendent pour dire que la pollution atmosphérique nuit énormément à la santé. « D'ailleurs, une étude publiée récemment par le scientifique canadien David Suzuki révèle que 1900 montréalais meurent prématurément chaque année de maladies liées à la pollution atmosphérique. » ¹¹ Est-il nécessaire d'augmenter cette statistique ? Toutefois, nos dirigeants poursuivent l'épandage d'asphalte et de béton sans trop se soucier de l'état de santé des futurs voisins de l'autoroute.

De plus, au niveau du transport des marchandises, il faut rappeler que le projet du MTQ permet le transport de matières dangereuses. Ainsi, est-il bénéfique de faire circuler ces cargaisons en plein secteur résidentiel?

D'autre part, comment les résidents du secteur vont-ils vivre pendant les travaux de

⁹ QUÉBEC, Ministère des Transports, « Mieux s'entendre avec le bruit routier », 2000.

¹⁰ VILLE DE PIERREFONDS, règlement 1190 nuisance-bruit (SCHL, OMS), 2000.

construction? Aucune précision n'a été avancée quant au chantier en terme des tracés de détour. Aussi, ces opérations impliquent énormément de bruit et de poussières. Certains se préoccupent aussi de la salubrité des lieux et de l'air. En effet, on peut s'attendre à ce que de la poussière recouvre le mobilier extérieur, les vêtements, les fenêtres et le revêtement des résidences. Comment les concepteurs du projet vont-ils assurer un minimum de qualité de vie? À Montréal, les réaménagements ont trop souvent tendance à paralyser les quartiers. Est-ce que les résidents du Centre-Sud et de Hochelaga Maisonneuve pourront circuler pendant les travaux ? Par le passé, quelques grands projets n'ont jamais été complétés et ce même après l'expropriation et la démolition de résidences. Le MTQ finira-t-il le chantier qu'il aura entrepri ?

2.1.3 Réaménager la rue Notre-Dame tel qu'une rue de quartier

L'aménagement de la rue Notre-Dame tel qu'un rue de quartier aurait comme effet de diminuer l'achalandage. Le but de cette intervention est de réduire le flux de circulation qui, actuellement, cause des problèmes de débordement. Des voies seront réservées aux autobus sur ce boulevard, ce qui faciliterait et favoriserait l'utilisation du transport en commun ainsi que le déplacement dans le quartier.

De plus, une piste cyclable serait également aménagée pour permettre aux résidents de pratiquer le vélo et de se déplacer d'un quartier à l'autre en toute sécurité. Le quartier ne doit pas être sacrifié pour devenir un «dépotoir urbain» ou l'on se permet d'installer toutes les infrastructures routières. Le réaménagement de la rue Notre-Dame favoriserait un développement basé sur la mixité des usages (résidences, commerces, institutions, etc.). Une revitalisation serait donc envisageable si moins de véhicules circulaient sur Notre-Dame. Bref, s'il y a moins d'autos et moins de camions dans nos quartiers, il y aura moins de pollution.

¹¹ Table d'aménagement de quartier Hochelaga-Maisonneuve (TAQH). « Mémoire Réaménagement de l'autoroute Notre-Dame », p.3.

2.2 Espaces verts

2.2.1 Projet du MTQ

Pour les quartiers Centre-Sud et Hochelaga , le MTQ prévoit aménager des dalles de bétons pour recouvrir en partie l'autoroute en tranchée. Ces dalles seraient gazonnées et légèrement aménagées pour quelques percées visuelles avec le fleuve Saint-Laurent. Il est évident que l'on ne peut pas s'attendre à ce que ces dalles comportent des implantations d'envergure ou des arbres imposants. Certaines serviraient uniquement comme viaducs et comme traverses pour piétons pour que ces derniers aient accès à des parcs situés plus près du fleuve (exemple: dalle Iberville-Frontenac). Par contre, d'autres pourraient devenir des lieux de rassemblement importants pour le secteur. Plus à l'Ouest, le gouvernement devrait songer à réaménager les vestiges du «square Papineau ». Des recherches devraient être effectuées pour évaluer le potentiel de la portion du stationnement de Radio-Canada qui, auparavant, s'intégrait dans ce carré. Bref, le re-développement de ce square serait structurant pour le quartier.

En ce moment, le Centre-Sud est en déficit de ce genre d'espace ou place publique. Cependant, les aménagements devront favoriser la sécurité et la tenue d'activités afin d'attirer les familles sur les lieux. Car nous croyons qu'actuellement l'aménagement du parc Bellerive tel que proposé par le MTQ, pourrait favoriser le commerce de la prostitution, un des dossiers chauds et d'actualités dans le quartier .

D'autre part, dans le secteur, on peut noter la présence de plusieurs bâtiments à valeur historique (station de pompage Craig, Prison des patriotes/ bâtiment de la SAQ, Eglise Saint-Vincent de Paul). Bref, comment ces dalles vont-elles mettre en valeur le patrimoine de la rue Notre-Dame et le pôle urbain et patrimonial d'Au Pied du Courant ? Comment revitaliser Ste-Catherine s'il n'y a pas densification urbaine ?

Aussi, ces dalles viennent faire le lien avec le Parc Bellerive et nous rapproche plus près du fleuve Saint-Laurent. Cet aspect est très important pour les résidents qui

depuis longtemps réclament un accès plus sécuritaire et une meilleure vue sur le fleuve. De plus, le projet du MTQ comprend l'augmentation de la superficie du Parc Bellerive avec de nouvelles expropriations. Cette intervention serait bénéfique pour le quartier parce que présentement, cet espace vert est grandement sous-utilisé.

Certes, ces interventions sont intéressantes mais l'autoroute (bruit, pollution, poussières, sécurité) viendra nuire au potentiel de ces aménagements. Ailleurs dans le monde, on démantèle les autoroutes et parfois, on les redessine (*redesign*) en boulevard urbain ou rue de quartier. D'autres villes procèdent à un élagage autoroutier, c'est-à-dire qu'elles éliminent le nombre de voies et de bretelles qui empiètent sur le tissu urbain. Ici même, au Canada, la ville de Toronto procède présentement à la démolition de l'autoroute Gardiner située en plein centre-ville. Cette autoroute sera remplacée par un boulevard aux abords paysagers.¹²

2.2.2 Considérations des citoyens

Dans le Centre-Sud, il y a un manque évident d'espaces verts d'envergure. Ainsi, la population du Centre-Sud s'est montrée en accord avec la plupart des changements et les nouveaux aménagements en ce qui concerne les espaces verts. Toutefois, est-ce que le gouvernement a déjà étudié des exemples d'aménagement de dalles de recouvrement ailleurs dans le monde? D'autres ont même suggéré l'aménagement d'une bande de verdure surélevée pour maximiser la vue sur le fleuve Saint-Laurent. Cette proposition suppose la mise en place d'une sorte d'amphithéâtre. Cependant, ils soutiennent qu'ils ne veulent pas d'autoroute à proximité de ces lieux de verdure. En effet, comment le MTQ prévoit-il rendre ces espaces attrayants avec une autoroute en tranchée à proximité?

2.2.3 Réaménagement de la rue Notre-Dame tel qu'une rue de quartier

Si on opte pour une rue Notre-Dame, on pourrait facilement inclure tous les agrandissements au niveau du Parc Bellerive. La rue Notre-Dame favoriserait justement la circulation piétonnière et l'accès aux parcs situés près du fleuve. Le flux

de circulation sur ce type d'axe serait moins important que celui qu'on retrouve sur une autoroute. Bref, la rue Notre-Dame favorise plus l'animation et la fréquentation des espaces verts que l'autoroute.

2.3 Environnement bâti

2.3.1 Projet du MTQ

Au niveau de l'environnement physique, le projet du MTQ vient complètement changer le paysage urbain du quartier. D'abord, la disposition en tranchée crée une coupure dans le tissu urbain et scinde le quartier en deux. Certes, il y a les dalles mais leur succès est loin d'être garanti. Encore une fois, nous devons mentionner qu'il est difficile de se détendre dans un parc au dessus d'un achalandage autoroutier. Ces dalles pourront-elles vraiment atténuer les vibrations et le bruit provenant de l'autoroute? De plus, il faut tenir compte de l'usure des structures de l'autoroute à long terme. La détérioration éventuelle de cette autoroute pourrait avoir des conséquences néfastes sur l'efficacité des mesures anti-bruit et sur l'environnement général du quartier.

2.3.2 Considérations des citoyens

Les résidents ne veulent pas que leur quartier soit divisé en deux portions, ni qu'ils soient coupés des autres quartier. Et ils veulent circuler librement sur leur territoire. Présentement, la population doit supporter le pont Jacques-Cartier à l'ouest, les rails du CP à l'est et l'achalandage de plusieurs artères dont la rue Sherbrooke, Ontario, Sainte-Catherine, Notre-Dame, etc. Si l'on ajoute une barrière physique supplémentaire, les résidents seront mis en quarantaine. Bref, il faut empêcher l'isolement de la population.

2.3.3 Réaménagement de la rue Notre-Dam tel qu'une rue de quartier

¹² ROUYER, Charles-Antoine, « À bas l'autoroute », Le Devoir, 3 mars 2001.

Une rue Notre-Dame amènerait des changements positifs dans le paysage bâti du secteur. D'une part, il favoriserait le développement du quartier. Des bâtiments à vocation résidentielle, des petits commerces et des institutions pourraient se construire en bordure du boulevard. Les habitations répondraient à la crise du logement que l'on connaît présentement à Montréal et les commerces contribueraient à la revitalisation du secteur. Quant à elles, les institutions répondraient aux besoins des familles du secteur. Bref, a rue Notre-Dame offrirait une diversité au niveau des pôles d'attraction et il servirait de moteur à la revitalisation du Centre-Sud.

De plus, on peut affirmer que la mise en valeur et la protection des bâtiments patrimoniaux (station Craig, Prison des patriotes/SAQ) représentent des initiatives qui favorisent la création d'un pôle d'attraction culturel. La rue Notre-Dame serait constitué d'intersections aménagées de façon sécuritaire avec des feux piétons, des bandes de visibilité et autres mesures d'atténuations des inconvénients de la circulation.

3. ENJEUX ÉCONOMIQUES

3.1 Coûts

3.1.1 *Projet du MTQ*

Le MTQ prévoit que le projet global coûtera environ 265 millions . Le comité des résidents est sceptique par rapport à cette estimation car des projets semblables (exemple: Paris A-86) ont nécessité des sommes plus imposantes. D'ailleurs, nous ne connaissons pas les coûts ventilés du projet. De plus, le ministère précise que le montant exact de la facture sera connu lors des soumissions. En effet, le coût du projet varierait selon le climat économique lors de la période de construction. Ainsi, la somme à déboursier pourrait changer en fonction d'une récession ou d'une période de croissance économique. Le comité se questionne sur ce phénomène. Cette affirmation cacherait-elle des coûts?

D'autre part, le gouvernement met beaucoup d'emphase sur les retombés économiques intéressantes pour la Ville de Montréal et le centre-ville en particulier. Des emplois seront créés lors de la construction et le gouvernement soutient que le prolongement favorisera les commerces et industries. Toutefois, comme société, nous nous devons de protéger l'environnement urbain de cette porte d'entrée de l'île. En plus, des entreprises privées et le déplacement des marchandises, Québec affirme que le projet va favoriser les activités culturelles et le développement récréo-touristique. Ce domaine d'activité implique des retombés économiques très intéressantes pour la région montréalaise. Toutefois, si l'on observe la disposition du projet du MTQ, il est difficile de voir comment ce réaménagement fera la promotion de la culture dans la métropole. D'un oeil réaliste, on ne peut affirmer qu'une autoroute favorise la vitalité culturelle.

3.1.2 *Considérations des citoyens*

Le gouvernement investit déjà trop dans le réseau routier québécois. Plutôt que

d'insister sur l'amélioration et le développement du transport en commun, on continue de répondre à une demande constamment croissante qui nuit à l'environnement et à la qualité de vie. Un prolongement d'autoroute d'au moins 265 millions et un projet de pont de plus de 600 millions profitent-ils vraiment à la société québécoise ? Aux yeux des planificateurs internationaux, ces dépenses représentent un gaspillage important de fonds public.¹³ On doit débloquer plus de fonds pour étudier et développer les alternatives. Au Canada, en général, très peu est déboursé pour le transport en commun si l'on compare au financement du réseau routier (développement et entretien).

Dans le même sens, l'État doit cesser d'encourager l'utilisation de l'automobile. Les campagnes de publicité ont trop longtemps contribué à la création de faux idéaux dans la population. Même que, de nos jours, le marketing ayant les jeunes comme cible décourage l'utilisation du transport en commun avec des slogans tels que :

« Ford: «Adieu l'autobus ! », Nissan: « A staggering blow to public transportation » avec une image montrant leur tout nouveau modèle, Mazda: «Just a reminder, after graduation, your student bus pass will expire. », General Motors: «The bus sucks ! » »¹⁴.

«La mode des gros 4 x 4 et des fourgonnettes qui consomment deux ou trois fois plus d'essence que les voitures ordinaires ne va rien arranger à l'affaire» soutient Luc Lefebvre, surintendant à la qualité de l'air et de l'eau au Service d'environnement de la Communauté urbaine de Montréal.¹⁵ D'autre part, il existe tout de même de petites voitures moins polluantes mais elles ne réussissent pas à déloger l'idéal nord-américain de la puissante voiture sport ou du gros véhicule de luxe. Bref, il y a une croissance de l'utilisation de l'automobile mais sommes-nous tenu de nous soumettre éternellement?

De plus, une fois les plans du chantier terminé, qu'arrivera-t-il aux résidences? Va-t-

¹³ Commentaire d'un représentant de la ville de Portland lors du colloque: Vers des collectivités viables.

¹⁴ DULAY Jake, « Comment les jeunes sont incités à abandonner le transport en commun », Info 2000, vol 12, no. 1, mars 2001 préparé par Transport 2000.

¹⁵ DESROSIERS, Éric. « Smog : Montréal passe un été difficile », Le Devoir, 25 juillet 2001.

il y avoir des expropriations imprévues? Certains résidents craignent même que leurs logements soient expropriés. Le MTQ doit garantir la sécurité de logement pour les résidents du quartier. Aussi, certains bâtiments situés à proximité de l'autoroute à tranchée pourraient-elles connaître une dévaluation importante? Bref, il est primordial d'étudier ces impacts et de prévoir de façon précise comment la proposition du ministère pourrait affecter l'économie du Centre-Sud et de Hochelaga. Si l'on néglige cet aspect, la revitalisation souhaitée et subventionnée ne verra jamais le jour.

3.1.3 Réaménagement de la rue Notre-Dame tel qu'une rue de quartier

Combien coûterait une rue Notre-Dame? Sûrement pas 265 millions de dollars. Nous n'aurions plus besoin de creuser pour les tranchées et l'infrastructure générale serait beaucoup moins dispendieuse. D'autre part, les coûts d'entretien seraient inférieurs et les travaux de réparation se feraient plus facilement. Avec les tranchées, il faut prévoir des voies d'évitement plus problématiques en ce qui concerne les inévitables rénovations.

Avec une rue Notre-Dame, les contribuables feraient face à une facture plus raisonnable. Aussi, le développement le long de ce type de voie de circulation respecterait l'aspect de quartier et serait bénéfique et plus propice à la revitalisation des secteurs. À long terme, une rue Notre-Dame implique des retombés économiques très intéressantes pour la Ville de Montréal. Si une autoroute est construite, de nombreux immeubles seront sacrifiés et des terrains deviendront inconstructibles, ce qui signifie des pertes de revenus en taxes foncières pour la ville.

D'autre part, la rue Notre-Dame, avec un débit de circulation inférieur, produirait nettement moins de pollution qu'une autoroute. Donc, à long terme, des économies pourraient survenir au niveau des soins de santé. On sait très bien que la pollution atmosphérique montréalaise a des effets néfastes sur les citoyens de la métropole.

4. ENJEUX POLITIQUES

4.1 Acteurs et pressions politiques

4.1.1 *Projet du MTQ*

Les dirigeants du gouvernement veulent de toute évidence conserver et améliorer la vitalité économique du centre-ville de la métropole. Pour ce faire, ils doivent répondre aux demandes de divers acteurs. Ainsi, l'État doit constamment tenir compte des intérêts des entreprises ayant recours au camionnage, des banlieusards, de l'industrie automobile et des automobilistes. On se retrouve donc avec un développement lié à la fluidité de la circulation des voitures et les véhicules lourds. Ainsi, l'intérêt de la population des quartiers centraux de Montréal passe en deuxième. Le prolongement de l'autoroute Ville-Marie servira principalement à améliorer les déplacements des marchandises entre le coeur urbain et l'intérieur de l'île. Dans ce cas-ci, les politiques et les motivations de l'État sont surtout de nature économique.

Aussi, il faut tenir compte des fusions municipales. La loi 170, qui entrera en vigueur le 1 janvier 2002, amènera la création de la vision « une île, une ville ». Cette réorganisation provoquera des changements majeurs à l'échelle municipale et même aux niveaux des quartiers. Là aussi, la population fera face à des enjeux politiques incontournables. Entre autres, plusieurs intervenants, résidents désirent que Montréal deviennent une ville attrayante pour les partenaires provenant tant du Québec, du Canada que de l'étranger et pourront prétendre que le projet du MTQ est essentiel dans les circonstances.

De plus, nous devons observer les intérêts de la Rive-Sud et de la Rive-Nord de Montréal. Un grand nombre de citoyens des couronnes travaillent et se déplacent dans et à travers la métropole. Ainsi, le gouvernement souhaite répondre aux besoins de ce bassin de population. Par ce projet, le MTQ insiste davantage sur les

considérations régionales plutôt que de répondre aux considérations locales. c'est-à-dire des citoyens des quartiers touchés.

4.1.2 Considérations des citoyens

Les résidents du Centre-Sud et de Hochelaga ne devraient pas être obligés de se soumettre à toutes les propositions d'aménagement du gouvernement. Présentement, la qualité de vie dans ces secteurs sont suffisamment affectée. Comme nous avons mentionné, la population du quartier Centre-Sud subit déjà assez d'effets néfastes avec le Pont Jacques-Cartier et l'achalandage sur Sherbrooke, Hochelaga, Ontario, Maisonneuve et Sainte-Catherine. Ajoutons à cette liste l'artère qui nous intéresse, c'est-à-dire Notre-Dame. Bref, les résidents endurent suffisamment de problématiques urbaines qui affectent la vitalité culturelle et économique du Centre-Sud.

TRAFFIC DUMPING OU TRAFFIC CALMING ?

Dans ce cas-ci, il n'est pas question du phénomène:

« Pas dans ma cour! »

Il est plutôt question du phénomène:

« Pas encore dans ma cour ?! » ou « Notre cour est pleine ! »

Jadis, le Centre-Sud avait un rôle économique très important pour la région de Montréal. En effet, cet ancien quartier central était une des plaques tournantes du commerce et de l'industrie au Québec. Toutefois, dès 1933, avec l'aménagement du Pont Jacques-Cartier, le secteur fut soumis au déclenchement du « massacre urbain ». La désindustrialisation du quartier a grandement nuit au paysage urbain et la population en place. Depuis, on connaît bien les erreurs qui ont provoqué le « déclin » du Centre-Sud notamment en ce qui concerne la rue Notre-Dame. Par contre, il nous est évident que ce territoire montréalais peut retrouver son dynamisme sans la transformation de la rue Notre-Dame en autoroute (même en tranchée).

4.1.3 Réaménagement de la rue Notre-Dame tel qu'une rue de quartier

L'État ne peut ignorer les exigences des habitants du Centre-Sud. Il doit cesser de privilégier les automobilistes, les grandes surfaces et les industries en terme de développement. Il faut une volonté politique pour revitaliser et revaloriser l'urbain centrale. Le projet du MTQ, dans sa conception actuelle en tranchée, ne favorise pas la vie de quartier et il devra être subit par les « pauvres » du Centre-Sud. La rue Notre-Dame améliorerait le paysage urbain mais il ne transformerait pas l'environnement du quartier comme une autoroute le ferait. En effet, le de la rue Notre-Dame permettrait un développement immobilier, surtout au niveau résidentiel, en lien avec la tendance qui veut que les quartiers centraux représentent des pôles d'habitation de choix.

Cependant, ce développement n'implique pas uniquement la construction de condominiums de luxes. La rue Notre-Dame, en lien avec un réseau efficace de transport en commun favoriserait l'implantation de divers types d'habitations. Comme dans plusieurs villes nord-américaines, on pourrait répondre au besoin en logement en développant du logement social (ex : l'exemple du Faubourg Québec est là pour le prouver) et une mixité au niveau des immeubles ce qui répondrait plus adéquatement aux besoins de la population du Centre-Sud. D'autre part, il faut ramener les gens en ville et améliorer le paysage de cet accès au centre-ville. Ainsi, par l'aménagement de la rue Notre-Dame nous travaillons dans ce sens.

5. URBANISME

5.1 Aménagement du territoire

Au Québec, la planification territoriale ne fait pas suffisamment de liens entre l'aménagement du territoire et le transport. Pourtant, ces deux notions sont entièrement complémentaires. Les interventions effectuées sur l'une affectera inévitablement l'autre. Les gouvernements doivent imposer, en collaboration avec la population, une vision intégrée de planification. On ne peut plus se permettre d'isoler les problématiques qui affectent la société québécoise. «Étalement urbain, pollution, recul de la zone verte, gaspillage: l'absence de vision en matière d'aménagement a déjà coûté trop cher à la région de Montréal »¹⁶, apprend-on à la lecture de documents gouvernementaux(CMM) obtenus par La Presse. Il est étonnant de voir que les planificateurs de la Communauté Métropolitaine de Montréal se disent conscient de l'aspect critique de la situation mais que le gouvernement continue de favoriser l'automobile.

Il y a des liens évidents entre ces problématiques et ils doivent être étudiés davantage. Ce concept de vision intégrée englobe presque tous les paliers de la société. Ainsi, il faut faire une planification globale qui tient compte des éléments fondamentaux suivants:

- Santé
- Environnement
- Urbanisme
- Économie
- Transport
- Éducation
- Communication
- Culture
- Etc...

Ces domaines doivent être réunis dans une vision générale car, directement ou indirectement, ils s'influencent entre eux. Aussi, cette notion favorise le

¹⁶ PELCHAT Martin, « Québec appréhende un cauchemar urbain à Montréal », La Presse, 23 juillet 2001.

développement durable, principe qui vise à développer et à agir de façon à ne pas nuire aux besoins des générations futures.

En ce qui concerne l'aménagement du territoire, la ville de **Portland en Oregon** s'est positionnée comme leader continental en élaborant un plan de développement basé sur la vision intégrée et le développement durable. Les concepteurs du plan ont donc élaboré cette planification sur une période de 40 ans en tenant compte des réelles préoccupations et demandes des citoyens. Cette initiative a pris naissance suite aux nombreux efforts de mobilisation des regroupements de citoyens et des agriculteurs de la région. Cette vague de revendications s'est déroulée pendant les années 70 lors du déclin industriel des environs de la ville. Les organismes ont consulté la population de la ville par rapport à leurs besoins fondamentaux. Après avoir recueilli et analysé les données, les élus ont observé que la majorité des résidents de la région réclamaient des éléments fort simples et tout à fait logiques pour assurer leur qualité de vie:

- Eau propre
- Air pur
- Verdure
- Mobilité

Suite à ces constatations, les divers services de planification ont mis sur pied différents programmes et orientations pour revitaliser les quartiers et développer le transport en commun. Ces projets sont nombreux et diversifiés et nous en discuterons dans les sections suivantes. Il s'agit d'initiatives simples mais efficaces pour favoriser l'utilisation du transport collectif et la protection de l'environnement et de la qualité de vie urbaine. Ce modèle se propage dans l'ouest de l'Amérique dans des villes comme Seattle, Vancouver et Calgary et il contient des éléments qui pourraient facilement s'appliquer à Montréal.

5.2 Circulation

5.2.1 Automobile

À Montréal, le Ministère des Transports du Québec prévoit que l'utilisation des

automobiles ne cessera d'augmenter et ce au moins jusqu'en 2016. En effet, les matrices de déplacements prévisionnels aux heures de pointes prévoient les chiffres suivants quant au nombre d'automobiles aux heures de pointe:

Augmentation des automobiles aux heures de pointe (6h à 8h59) dans la région de Montréal.¹⁷

2001: 1 146 581

2006: 1 198 595

2011: 1 225 997

2016: 1 231 989

Présentement, la rue Notre-Dame accueille environ 86 914 véhicules par jour au niveau du Centre-Sud. De ce chiffre on compte plus de 26 000 camions. Avec une autoroute en tranchée, les résidents devront-ils faire face à une deuxième autoroute Décarie avec plus de 178 000 véhicules par jour ?¹⁸ Doit-on absolument répondre à cette croissance ? D'autre part, lorsqu'on répond à la demande des automobilistes, inévitablement, elle augmente. Donc, si l'autoroute se réalise, nous pouvons présager que les prévisions du MTQ seront plus fortes que prévu. Ainsi, on peut dire que le gouvernement encourage l'utilisation du réseau routier mais aussi son engorgement car il est évident que cette autoroute sera congestionnée après seulement quelques années et aura un impact énorme sur la circulation sur les rues des quartiers.

Le gouvernement prétend qu'il modernise? Comment peut-on moderniser avec des aménagements qui ne se font plus en Europe et en Amérique du Nord et qui ont causé du tort à autant de grands centres urbains? On ne peut garantir un cadre de vie avantageux aux générations futures lorsqu'on accommode toujours les automobilistes. Ainsi, le comité soutient que le prolongement de l'autoroute Ville-Marie ne représente pas une solution à long terme en ce qui concerne les

¹⁷ Ministère des Transports du Québec, « Montréal : synthèse sur les matrices de déplacements prévisionnels ».

¹⁸ Statistiques provenant d'un entretien avec un fonctionnaire du MTQ.

transports. Certains ont même exigé que cette «modernisation » ne favorise aucunement l'utilisation de la voiture aux heures de pointe¹⁹.

Aussi, le prolongement sera utilisé à pleine capacité aux heures de pointe. De plus, certains prétendent que le projet vise à desservir uniquement l'Est de l'île. Toutefois, le comité trouve que cette notion est complètement fausse. En effet, il est fort probable que la nouvelle autoroute sera utilisée par les banlieusards provenant du tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine. Aussi, nous pensons qu'il y aura un lien direct entre ce projet et l'intention du ministère de prolonger l'autoroute 25 vers le Nord pour rejoindre la Ville de Laval. Donc, si le MTQ transforme la rue Notre-Dame en autoroute en tranchée, les résidents des quartiers en bordure peuvent s'attendre à sentir la présence des automobilistes des deux rives. Ces derniers contribueraient donc à la congestion au centre-ville et à l'achalandage problématique aux abords du pont Jacques-Cartier.

La population veut changer la situation sur la rue Notre-Dame. Les résidents ne veulent pas le statu quo et ils ne désirent pas augmenter le débit de véhicules sur cette voie. Ils souhaitent diminuer le nombre d'automobiles et de camions qui circulent dans leur quartier. Bref, il faut gérer la demande plutôt qu'y répondre.

5.2.2 Transport des marchandises

Le camionnage est une des grandes problématiques entourant la rue Notre-Dame et le centre-ville de Montréal. Le MTQ a conçu ce projet en voulant faciliter le transport des marchandises et désengorger les boulevards de la métropole. Néanmoins, le projet, tel qu'il est présentement, implique trop d'enjeux pour les quartiers touchés et leur population. De plus, il faut noter que l'utilisation du réseau routier est gratuite pour les entreprises et industries qui ont recours au camionnage. Ainsi, on peut affirmer que l'État est un des grands responsables de l'imposante présence de ces véhicules sur le territoire montréalais. Donc, en tant que société, nous devons

¹⁹ Le Conseil des Commissaires avait avancé la proposition suivante concernant le prolongement de l'autoroute Ville-Marie : « que la nouvelle rue Notre-Dame ne favorise d'aucune façon l'utilisation de l'automobile aux heures de pointe. »

étudier les alternatives pour non seulement modifier l'aménagement des infrastructures du réseau de transport, mais aussi l'améliorer.

Évidemment, dans notre secteur, il y a le Port de Montréal. Ce point de déchargement est à l'heure actuel l'un des plus importants au Canada et en Amérique du Nord. Évidemment, on ne peut déplacer ce port ou exiger sa disparition car son rôle est crucial en ce qui concerne le commerce et l'économie. À tous les ans, il reçoit environ 1 million de conteneurs de marchandise. Dans les années à venir, ce chiffre aura tendance à augmenter. Après leur arrivée, 60 % des ces conteneurs se déplacent par train et 40 % par camion. Les dirigeants du port ne veulent pas diminuer la performance et la compétitivité de leur destination. La concurrence se retrouve surtout au États-Unis avec les ports de New York, de Hampton Roads et de Baltimore²⁰.

Aussi, il existe une petite route qui longe le Port de Montréal. Cette voie est utilisée pour les véhicules d'urgence, les véhicules d'entretien et les camions qui doivent se rendre aux terminaux de déchargement. Suite à un réaménagement, cette rue pourrait servir au transport des marchandises dans la métropole. En effet, elle traverse complètement le port et se rend jusqu'au secteur du Vieux Port de Montréal. Évidemment, ce type d'intervention nécessiterait des discussions et des négociations entre le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral qui gère le site. La population a le droit de réclamer la collaboration entre ses dirigeants, qu'ils soient à Ottawa ou à Québec. Des ententes devraient se réaliser car le rôle de ces derniers est d'assurer la qualité de vie de ses citoyens.

Toutefois, le Port de Montréal est très loin d'être le seul responsable du camionnage dans le secteur. Le secteur industriel est aussi responsable de la circulation de véhicules lourds. De là la problématique du camionnage dans le quartier. Les cargaisons doivent parvenir aux entreprises et aux industries d'une façon ou d'une autre. Inévitablement, les camions sont souvent nécessaires. Néanmoins, il existe des moyens pour contrôler et diminuer les impacts de la circulation des véhicules

lourds.

D'une part, il faut favoriser le réseau ferroviaire de Montréal pour le transport des marchandises. Ces infrastructures pourraient accommoder des trains de banlieues ou, dans le cas présent faciliter le déplacement de cargaisons. Dans quelques villes nord-américaines, on ne construit des ponts qu'à vocation ferroviaire. En effet, ces planificateurs ont décidé d'arrêter d'ériger des ponts pour les automobilistes. De plus, ces nouvelles structures incluent presque toujours une piste cyclable. Cette initiative permet donc de diversifier et maximiser l'utilisation du pont. D'autre part, certains wagons de trains pourraient même accueillir des camions entiers (transport intermodal : *Expressway* du CP). Cette technique permet de dévier les véhicules sur le réseau ferroviaire et ainsi désengorger les quartiers centraux de Montréal.

Par ailleurs, on peut transporter certaines marchandises par oléoduc. Cette méthode a déjà été utilisée pour expédier de l'essence au poste de réception des grande compagnies pétrolières. De plus, des alternatives pourraient être développées au sujet du transport maritime. Le développement de nouveaux points de chargement/déchargement atténuerait la problématique du camionnage au centre-ville.

Aussi, à l'intérieur des quartiers centraux, on peut gérer le camionnage pour qu'il ne contribue pas à la congestion routière. Ainsi, on peut interdire la circulation de ce type de véhicule durant les heures de pointe. Les transporteurs qui ne respectent pas cette réglementation feraient face à de sérieuses amendes. Dans certaines villes, on interdit carrément le camionnage au centre de l'agglomération. Aussi, on pourrait appliquer une réglementation qui empêche la circulation de camions durant la nuit. Cette initiative servirait à protéger la qualité de vie et favoriserait la tranquillité et le sommeil des citoyens. Par ailleurs, on pourrait réglementer les types de camions utilisés. Ainsi, les compagnies devraient dorénavant à l'avenir de plus petits véhicules moins encombrants, moins polluants et beaucoup moins bruyants.

²⁰ Statistiques provenant d'un entretien avec Michel Turgeon, représentant du Port de Montréal.

Quant au transport des matières dangereuses, le comité soutient qu'il représente un danger pour un quartier résidentiel comme le Centre-Sud. Toutefois, sur la rue Notre-Dame, un réservoir serait implanté dans le sol tout le long de la voie pour recueillir ces produits lors de déversements ou d'accidents de la route. Cette intervention est déjà incluse dans le projet actuel du MTQ. Cet aspect est positif mais il ne justifie pas le projet d'autoroute en tranchée du gouvernement.

Au moment présent, le camionnage cause plusieurs problèmes dans le Centre-Sud. Avec la présence du Pont Jacques-Cartier, on peut parfois retrouver des bouchons de circulation sur la rue Ontario allant de Papineau jusqu'à la rue Fullum. Ce phénomène nuit énormément à la qualité de vie dans le voisinage. Une intervention est donc nécessaire pour remédier à cette situation. Certes, le MTQ pourrait répondre que leur projet s'attaque justement à cet enjeu. Toutefois, nous soutenons que la proposition du gouvernement ne représente qu'une solution à court terme de la problématique du camionnage. La congestion routière reviendra après quelques années et les résidents feront face à l'amplification de ces problèmes. Le camionnage sera-t-il encore plus imposant?

5.3 Transport en commun

Le MTQ prévoit que l'utilisation du transport en commun diminuera dans les années à venir et ne cessera pas. En effet, les matrices de déplacements prévisionnelles présentent le nombre d'utilisateurs du transport collectif aux heures de pointe:

Baisse de l'utilisation du transport en commun aux heures de pointe (6h à 8h59) dans la région de Montréal²¹

2001:	341 820
2006:	335 703
2011:	324 168
2016:	310 691

Plusieurs facteurs peuvent expliquer ce déclin: manque d'investissements et d'offre au niveau du transport ne commun (service, nombre de lignes, frais, fréquence des passages), financement des transports trop axé sur la voiture, etc.

D'ailleurs, l'Agence Métropolitaine de Transport confirme que la cote-part du transport en commun au Québec a considérablement diminué:

Évolution de la cote-part du transport en commun au Québec.

1974: 35%

1998: 17 %

Dans le cas du prolongement de l'autoroute Ville-Marie, le gouvernement a inclu une voie réservée aux autobus dans la conception du projet. Cette initiative est satisfaisante mais il reste que le principes d'autoroute en tranchée demeure inacceptable pour les membres du comité. Le MTQ ne réussira pas à favoriser l'utilisation du transport en commun en mettant en place une seule et unique voie réservée sur une artère rapide comme l'éventuelle autoroute en tranchée. Plusieurs ont même suggéré « qu'une offre de transport en commun soit développée de manière à être aussi efficace que le transport en automobile. »²².

La problématique du transport en commun ne se limite pas à un secteur en particulier. Certes, nous devons exposer les enjeux pour le Centre-Sud mais il faut aussi illustrer comment les alternatives à la construction d'autoroute peuvent améliorer la mobilité des citoyens et la revitalisation des quartiers. Nos dirigeants doivent considérer un développement à grande échelle du transport en commun ainsi que maintenir les acquis.

²¹ Ministère des Transports du Québec, « Montréal :synthèse sur les matrices de déplacements prévisionnels.

²² Le Conseil des Commissaires avait avancé cette proposition concernant le prolongement de l'autoroute Ville-Marie

5.3.1 Bonification de l'offre en transport en commun

Pour ce faire, plusieurs options existent. Toutefois, il faut commencer par bonifier l'offre actuelle en terme de transport en commun dans la région métropolitaine. Le service de la Société de Transport de la Communauté Urbaine de Montréal pourrait être développé. Il est déjà question de prolonger le métro de Montréal jusqu'à Laval et vers l'est de l'île. D'autres propositions sont présentement à l'étude comme par exemple l'expansion vers l'ouest et le prolongement de la ligne 4 jusqu'au métro McGill au centre et jusqu'au Collège Édouard-Montpetit sur la Rive-Sud.²³ Bref, ces suggestions méritent une attention particulière. Par contre, dans certains quartiers centraux comme le Centre-Sud, plusieurs citoyens se plaignent du service d'autobus. En effet, ils soutiennent que la fréquence des passages ne répond pas à leurs besoins. Afin d'améliorer le service de la STÇUM, il faut lui en donner les moyens.

De son côté, l'Agence Métropolitaine de Transport étudie la mobilité dans la région depuis 1995 pour développer l'offre en transport en commun, notamment en ce qui concerne les trains de banlieue. Ces projets ont jusqu'à maintenant connu un franc succès, ce qui démontre que les investissements en transport en commun sont rentables. Il faut continuer d'examiner toutes les différentes possibilités qui existent pour éviter l'expansion du réseau routier montréalais.

5.3.2 Trains de banlieue

L'État doit s'orienter vers la mise en place de nouvelles lignes de trains de banlieue. Certains projets sont présentement à l'étude et on peut espérer la mise en service d'ici peu. Certaines villes ont aménagé une voie ferrée «express» pour leur aéroport. À Montréal, ce type de transport par rail faciliterait l'accès à l'aéroport de Dorval à partir du centre-ville. Cette solution pourrait aussi s'intégrer dans le prolongement du réseau dans l'Ouest. Toutefois, quelques lignes restent à être électrifiées pour atténuer l'impact sur la qualité atmosphérique.

5.3.3 Systèmes légers sur rails

D'autre part, on devrait diversifier le type de transport en commun dans la métropole. En effet, de nombreux spécialistes réclament depuis plusieurs années l'implantation d'un réseau de systèmes légers sur rails le long des rues et des boulevards de la ville. Cette alternative a fait ses preuves en Europe et aux États-Unis dans des villes comme Strasbourg et Portland. C'est un système assez rapide et relativement simple à implanter. Dans le cas du réaménagement de la rue Notre-Dame en autoroute en tranchée, un SLR pourrait être mis en service pour maximiser l'efficacité de l'offre en transport collectif. Cependant, cette proposition serait plus adéquate dans le cadre de la rue Notre-Dame. Comme nous avons mentionné, le développement serait favorisé tout au long de ce type d'axe. Par conséquent, un tramway moderne servirait non seulement à transporter les gens au centre-ville mais aussi à assurer la vitalité et le succès des futurs commerces.

Ainsi, un SLR sur la rue Notre-Dame représenterait un système complémentaire au métro de Montréal et au service d'autobus de la STCUM. D'ailleurs l'AMT étudie présentement la possibilité d'aménager une telle infrastructure sur l'avenue du Parc et les boulevards Henri-Bourassa et Rolland-Therrien à Longueuil²⁴. Donc, on va présager voir qu'il est réaliste d'envisager la création d'un réseau de SLR sur la rue Notre-Dame.

Plus à l'ouest, un projet de SLR est présentement à l'étude pour l'estacade du Pont Champlain. Cette structure pourrait facilement accueillir ces wagons et donner un accès direct au coeur de la métropole.

5.3.4 Voies réservées

Sur le pont Champlain, les statistiques démontrent bien que la voie réservée aux

²³ Agence Métropolitaine de Transport, « Plan stratégique de développement du transport métropolitain », 2000.

²⁴ Agence Métropolitaine de Transport, « Plan stratégique de développement du transport métropolitain », 2000.

autobus sur cette structure connaît un succès impressionnant. De nos jours, environ 17 000 personnes utilisent ce service aux heures de pointes du matin comparativement aux 16 000 usagers de la ligne 4 du métro (Longueuil, Berri-UQAM)²⁵. Ce phénomène confirme que la population utilise le transport en commun lorsque celui-ci est efficace. D'ailleurs, certains suggèrent la création d'une voie réservée aux autobus sur le Pont Jacques-Cartier et dans le tunnel Louis-Hippolyte Lafontaine²⁶.

5.3.5 Automobiles : covoiturage, stationnements incitatifs et auto-partage

D'autre part, en plus de promouvoir l'utilisation du transport en commun, il existe diverses initiatives et programmes qui visent à gérer le débit automobile. Depuis plusieurs années, les différents paliers de gouvernement tentent d'inciter les automobilistes à s'adonner au covoiturage. Cependant, à Montréal, cette méthode est peu utilisée. Les conducteurs sont trop souvent seuls dans leurs véhicules ce qui est une importante cause de la congestion du réseau routier.

Néanmoins il est possible d'encourager la pratique du co-voiturage. D'une part, on peut mettre en place des voies réservées aux véhicules ayant au moins deux passagers à bord. D'autre part, il faut développer les stationnements incitatifs aux extrémités des lignes de transport en commun. Certains existent déjà le long des lignes de train de banlieue mais d'autres pourraient être aménagés en bordure d'un réseau de SLR ce qui permettrait aux gens d'utiliser le transport en commun plus facilement.

De son côté, l'auto-partage sert aussi à atténuer les impacts de la présence automobile dans les villes. Par exemple, dans la région de Montréal, l'entreprise *Communauto* « vise à intégrer l'automobile aux services de transport public ». D'ailleurs ce type d'entreprise compte sur l'appui de secteur public. L'AMT soutient que l'auto-partage « est complémentaire au transport en commun » et la Ville de

²⁵ Déplacements en transport en commun entre la Rive-Sud et l'île de Montréal, Agence Métropolitaine de Transport, 2001.

²⁶ Rencontres thématiques Commission Nicolet.

Montréal affirme qu'elle représente «une des mesures les plus prometteuses pour réduire les émissions de gaz à effet de serre ». Aussi, l'entreprise a effectué une étude qui a démontré que 61 % de ces membres avaient renoncé à l'achat d'une voiture. Aussi, «une étude allemande indique que les utilisateurs d'un service d'auto-partage réduisent leur kilométrage annuel effectué en automobile de 58 %, tout en parcourant plus de 1500 kilomètres supplémentaires via le transport public ».²⁷

5.3.6 Programmes et développement selon le transport en commun

Des actions peuvent aussi être menées en collaboration avec les entreprises. Divers programmes permettent aux employeurs de participer dans la promotion du réseau de transport en commun. En effet, de plus en plus de compagnies fournissent elles-mêmes les laissez-passer mensuels à leurs travailleurs pour qu'ils se déplacent en utilisant le transport collectif. En retour, le gouvernement leur offre des crédits d'impôts. Avec un réseau plus efficace, on pourrait même affirmer, dans certains cas, que le temps de déplacement serait diminué. Par conséquent, on peut dire que la productivité sera augmenté puisque les travailleurs ne sont pas bloqués dans la congestion routière quotidienne. De plus, il faut investir dans le transport en commun montréalais afin de donner un meilleur service à la population.

Pour ce qui est des commerces du centre-ville, ces derniers pourraient bénéficier de crédits d'impôts s'ils réduisaient le nombre d'espaces de stationnement. Cette initiative aurait pour effet de décourager les gens à prendre leur véhicule et ainsi désengorger le centre de l'agglomération. Cette pratique s'effectue présentement dans quelques grandes villes d'Amérique.

Si l'on revient à l'exemple de Portland, on constate que les dirigeants de la ville sont allés de l'avant en matière de transport collectif. En effet, ces derniers ont innové en choisissant d'offrir du transport en commun gratuit au centre-ville. Cette première nord-américaine réduit de façon considérable le nombre d'automobiles et permet à

²⁷ Citations de Benoît Robert (fondateur de Communauto), de L'AMT et de la Ville de Montréal tiré de GAMACHE, Jean-François, *TITRE ? ? La Presse*, 2001.

plusieurs de se déplacer aisément et rapidement dans le coeur de la cité. Le système est si efficace qu'il rend possible des rencontres sur l'heure du midi entre des individus provenant de carrefours éloignés. Ce projet est un succès et il sert de modèle pour le monde entier. Il serait donc intéressant d'étudier son application à Montréal.

Certains suggèrent même que l'augmentation de l'utilisation du transport en commun diminuerait considérablement les coûts d'entretien du réseau routier. Ainsi, le gouvernement économiserait sur la rénovation et le développement des routes et qu'il pourrait investir ces économies dans le transport collectif. D'autre part, la société profiterait d'une diminution de la pollution et des économies seraient effectuées car il est déjà prouvé que les effets néfastes sur l'environnement coûtent très chers.

D'ailleurs, le philosophe et généticien français Albert Jacquard affirme:

«Déjà actuellement, le prix du ticket est loin de couvrir le coût de fonctionnement; le solde est couvert par les collectivités locales ou nationales, ce qui revient à faire payer les transports en commun anonymement par les contribuables. Il serait de meilleure logique de les faire payer par les véritables bénéficiaires, les automobilistes. Avec l'avantage que cette taxation ne pose pas de problème technique: il suffit d'augmenter le prix des carburants, scandaleusement bas.. »²⁸

En termes de développement, il faut densifier plusieurs secteurs de la région métropolitaine. Cette mesure vise non seulement à freiner l'étalement urbain mais aussi à améliorer la mobilité des personnes et à favoriser la protection de l'environnement. En ville et dans la première couronne de la banlieue, il reste des terrains résidentiels à développer qui peuvent être urbanisés en tenant compte du réseau de transport en commun. C'est ce que l'on nomme T.O.D., c'est-à-dire *Transit Oriented Development*. Ce type de développement vise à construire des banques de logements et des commerces locaux en fonction de la disposition des

²⁸ JACQUARD, Albert. J'accuse l'économie triomphante. Calman-Lévy, 1995, p.115-116. Tiré de HAMEL Pierre, « Transport en commun en perte de vitesse freiner pour mieux redémarrer? » Journal l'Itinéraire, juillet 2001.

infrastructures de transport collectif. Dans le cas de Montréal, ces villages urbains, applicables au cas de la rue Notre-Dame, pourraient se situer à proximité des stations de métro et des sites d'embarquements de trains de banlieue et de SLR. Ainsi, les territoires aptes au développement trouvent preneur, la congestion automobile diminue, la pollution est réduite et l'étalement est nettement ralenti.

Des avantages fiscaux viendraient favoriser le développement de ces petites agglomérations. Certaines villes offrent même des crédits hypothécaires à ceux qui se construisent le long du réseau de transport en commun. Aussi, on privilégie l'implantation des infrastructures majeures et des équipements sportifs et culturels en bordure de ces carrefours. De plus, cette croissance implique des revenus importants pour les municipalités en ce qui concerne les taxes foncières. Cependant, des ajustement devraient être apporter pour inciter le gens à s'installer en ville. «Pour des valeurs marchandes égales, les propriétaires de condos situés dans des tours de 25 étages paient autant de taxes foncières que les propriétaires de **bungalows** et ce, même s'ils occupent au sol une superficie et un frontage sur rue jusqu'à 50 fois moindre.»²⁹ Une équité est nécessaire car les habitants de condominiums paient pour les services quasi- municipaux (réseaux d'aqueduc et d'égoûts interne, électricité, piscine, etc.).

Bref, les comptes de taxes des complexes de haute densité doivent être plus avantageux par rapport à ceux de la banlieue. D'autre part, tous les membres de la collectivité pourraient y trouver un logis. En effet, comme nous avons observé à Portland et à Seattle, les TOD permettent d'aménager divers types de bâtiments. Ainsi, on peut espérer retrouver une diversité des usages et une mixité résidentielle qui donne naissance à une diversité sociale harmonieuse.

²⁹ GUÉRARD Yves, Quatres grands projets de développement durable pour Montréal et sa région, Groupe de recherche appliquée en macroécologie, www.grame.qc.ca

5.3 Étalement urbain

Certes, le développement orienté en fonction du transport en commun servira à ralentir l'étalement urbain. Toutefois, la problématique de l'étalement urbain demeure et des changements particuliers seront à prévoir dans les années à venir. D'abord, on peut s'attendre à un vieillissement des populations dans la première couronne. Ainsi, les besoins des individus seront moindre en terme de transport automobile au centre-ville. De plus, d'ici 2021, le gouvernement prévoit une baisse de 1 % du nombre de résidents dans la Rive-Sud immédiate. Cette statistique confirme donc que le développement urbain se fera à l'avenir dans les sections sud-est et sud-ouest de la banlieue montréalaise. En effet, le nombre de ménages augmentera respectivement de 18 800 habitants pour la première portion et de 18 100 habitants pour la deuxième section de la Rive-Sud³⁰. Qu'arrivera-t-il aux quartiers de la rive rapprochée ? Auront-ils besoin d'un processus de revitalisation plus tôt que prévu?

Encore aujourd'hui, l'île de Montréal est confrontée à l'urbanisation sans cesse de sa périphérie. Il faut poursuivre les efforts et accommoder le retour en ville en revitalisant les quartiers et en construisant des logements pour toutes les clientèles. D'autre part, on doit densifier les zones urbanisées, limiter le développement et poursuivre la protection des terres agricoles existantes autour de la métropole. Ces zones vertes pourraient être protégées par un système de droits d'étalement échangeables³¹.

La pression immobilière des banlieux provoque une baisse de la valeur foncière des quartiers centraux et c'est la population de ces derniers qui doit se résigner à vivre avec les infrastructures problématiques et les effets néfastes de l'étalement. Le journaliste Martin Pelchat rapporte que « l'île de Montréal perd encore 3000

³⁰ Prévisions MTQ 2001, scénario de référence ES-3.

³¹ « Dans un tel système, chaque municipalité a au départ une quantité de droits d'étalement correspondant à la superficie en zone blanche non-développée qu'elle possède déjà si son développement implique un empiétement sur la zone verte, elle peut le faire, soit en compensant par un accroissement de la zone verte dans un autre coin de la même municipalité, soit en achetant d'autres droits d'étalement à une municipalité qui accepte de les lui vendre. » Tiré de GUÉRARD Yves, « Quatre grands projets de développement durable pour Montréal et sa région », Groupe en recherche appliquée en macroécologie, www.grame.qc.ca

habitants par année alors que les couronnes en gagnent 15 000. D'ici 2021, la couronne nord continuera en proportion de connaître la plus forte croissance, soit 19 % par rapport à 9 % pour la région (métropolitaine).

Entre 1994 et 1999, pendant que l'État dépensait 200 millions en périphérie pour construire de nouvelles écoles, on en fermait 14 au centre, dont neuf dans l'île. Et sur les 248 millions à investir dans les usines de traitement d'eau, 92 % iront dans les couronnes.»³² Dans le dossier de l'autoroute, le gouvernement répond à la demande en transport routier plutôt que de gérer celle-ci. Les banlieusards accepteraient-ils de payer les vrais coûts de l'étalement urbain? Tout en devant nous attendre à payer la reconstruction complète du réseau routier supérieur de Montréal au cours des prochaines années.

³² PELCHAT Martin, « Québec appréhende un cauchemar urbain à Montréal », La Presse, 23 juillet 2001.

CONCLUSION

Des éléments majeurs sont à revoir dans le concept de «modernisation de la rue Notre-Dame» du MTQ. Évidemment, il y a certaines interventions qui plaisent à la population mais elles ne suffisent pas pour justifier la présence d'une autoroute. Des citoyens revendiquent des changements à l'actuel rue Notre-Dame mais ils réclament un projet qui rejoint leurs besoins. Ce réaménagement affectera le Centre-Sud pour les décennies à venir donc mieux vaut planifier de façon adéquate et en tenant compte des besoins de la population en place et des générations futures.

Oui, la croissance automobile persistera dans les années à venir, mais sommes-nous obligés d'y répondre ? Il faut dire NON aux nouvelles autoroutes ainsi qu'aux projets de ponts pour favoriser le transport en commun et préserver notre environnement naturel et bâti. Comme il se fait ailleurs, les automobilistes n'auront qu'à subir les effets de la congestion jusqu'à ce qu'ils décident de délaissé leurs voitures et de s'engager dans l'utilisation du transport collectif.

Aussi, des grandes orientations seraient à adopter en matière de transport et d'aménagement. Les divers paliers des gouvernements et partenaires doivent collaborer entre eux pour redonner au peuple ce qu'il mérite, c'est-à-dire un bon endroit pour vivre. L'arbitrage politique entre la ville et les banlieux qu'induit l'A-720 serait inéquitable pour les montréalais dont un ménage sur deux ne possède pas d'automobiles dans les quartiers centraux.

De plus, il reste beaucoup de sensibilisation à effectuer auprès des citoyens de la grande région de Montréal, qu'ils habitent le centre ou la banlieue. Tous auront un rôle à jouer dans la révision des politiques de développement et dans l'aménagement des nouvelles infrastructures de transport.

Il faut encourager la participation des citoyens et renforcer la position des résidents dans le processus de consultation. Ainsi, cela permettra d'informer plus efficacement la population sur les enjeux environnementaux, sociaux et économiques des éventuels projets du gouvernement, de la ville ou de l'entreprise privée. Ce processus fera en sorte que les gens voudront s'impliquer dans la prise de décision en aménagement, en urbanisme et en transport.

Il faut changer les perceptions des citoyens de l'agglomération métropolitaine en leurs présentant la situation réelle. L'argent et la politique ont trop longtemps contribué à la création de faux idéaux chez l'individu. Aujourd'hui, nous devons en tant que société responsable, gérer les erreurs du passé et changer nos philosophies à courte vue pour défendre notre qualité de vie et assurer l'avenir de nos enfants.

ANNEXE ET DÉPÔTS DE DOCUMENTS

- Gérard Bérubé, Ottawa veut forcer le CP à vendre Cast, Le Devoir, 21 décembre 1996
- Dossier de la manœuvre urbaine du 13 octobre 1999 : **PONT-PAYS = RUINES**
- Dépliant annonçant l'**assemblée publique** du 13 juin 2001, une page recto-verso
- Dossier portant sur le Mémorial des Patriotes dans la vieille Prison des Hommes (1836) préparé par la **Fondation du Patrimoine de l'Amérique Française** et l'**Atelier du patrimoine urbain de Montréal** comprenant la résolution de l'assemblée générale de la CDEC Centre-Sud/Plateau Mont-Royal de juin 2001 en faveur de l'établissement d'un Pôle urbain et patrimonial au Pied du Courant, un cahier relié.
- *Sommaire décisionnel **Quartiers ciblés 2000-2003** pour le district Ste-Marie, 5 pages*

Nous demandons à la Commission le dépôt par la Ville de Montréal des études provenant du programme Quartiers ciblés ainsi que l'étude architectural et patrimoniale de l'ensemble conventuelle St-Vincent de Paul.