

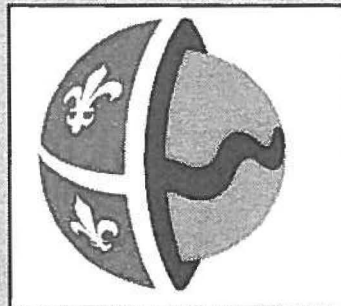
MÉMOIRE
Sur le projet de
Modernisation de la rue Notre-Dame

Présenté

Par

Parti Vert du Québec

www.partivertquebec.org



Comptes-rendus de rapports

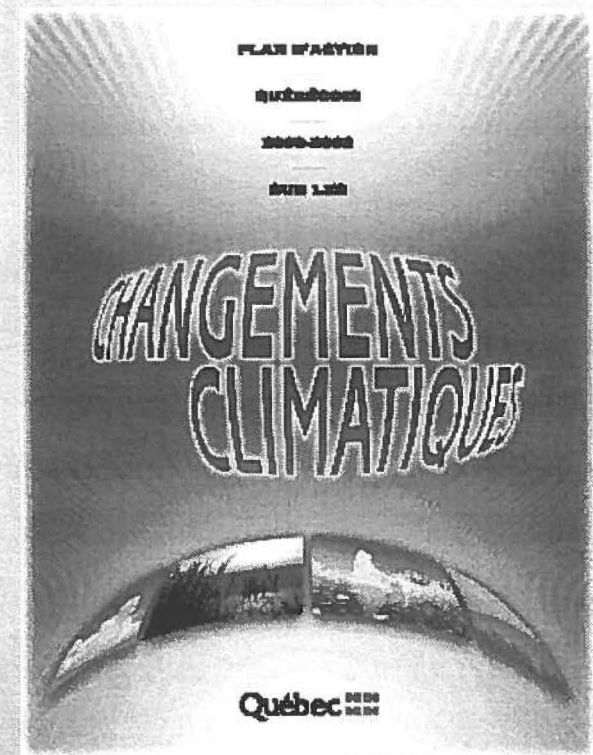
« ..., l'un des défis clés que devra relever le secteur des transports sera celui de rendre plus attrayants les transports en commun. La réalisation de cet objectif fera beaucoup pour éviter la croissance du nombre de véhicules particuliers dans nos rues, atténuer les embouteillages et la pollution, améliorer la sécurité et éviter ou reporter les coûts de réparations à l'infrastructure routière. »



Dans son plan sur les changements climatiques, le Ministère de l'Environnement du Québec écrit ceci :

« **Au plan de la qualité de vie:** Plus vite nous **restreindrions l'usage des voitures** dans les centres-villes, plus nous **améliorerions la qualité de l'air**, plus nous diminuerons le niveau de bruit, le stress urbain, etc., et plus vite nos villes seront un lieu privilégié de vie. »

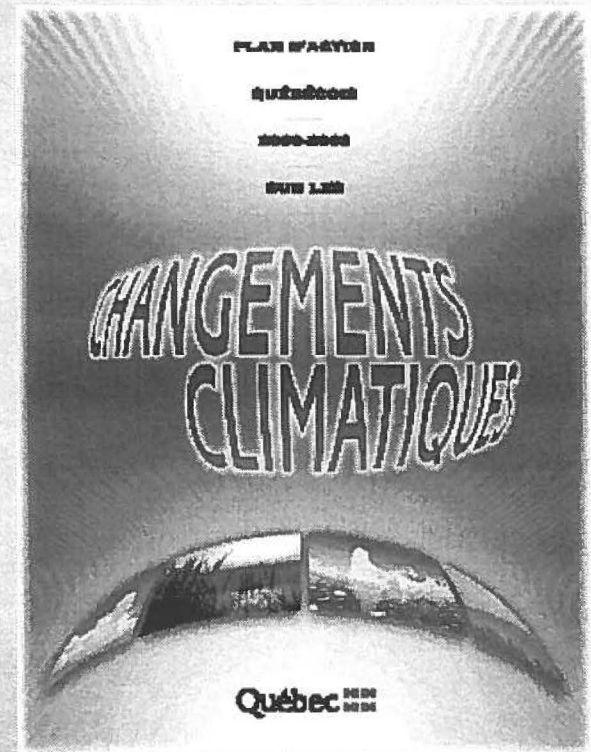
« Les gains sociaux à restreindre l'étalement urbain, à **réduire l'usage et la place des voitures dans les centres-villes**, à respirer un air plus sain, à diminuer le bruit, à utiliser des moyens de transport urbain qui favorisent l'activité physique, à raccourcir notre temps de transport, à reverdir et ombrager les villes, à maintenir le même confort dans nos immeubles avec moins d'énergie, à **améliorer l'attrait des transports publics**, à rapprocher les gens, à renouer avec la conscience collective et à favoriser la mixité des cultures et des usages, sont nombreux et ils s'accompagnent de **gains environnementaux, de gains en santé et de gains économiques.** »



Plan d'action sur les changements climatiques (suite)

« De plus, le gouvernement du Québec a alloué **1,3 milliard de dollars** à la construction d'écoles primaires et secondaires depuis 1980, alors que le nombre d'élèves a légèrement diminué, que les superficies excédentaires sont de 1,7 million de mètres carrés et que l'on doit fermer des écoles année après année (25 par année entre 1992 et 1997). »

« Il serait en effet dommage de ne pas faire valoir notre expertise associée, notamment, au développement des énergies renouvelables, à l'efficacité énergétique et à la **fabrication de matériel de transport collectif.** »



« Le Cadre d'aménagement abonde dans le même sens que le Plan d'action québécois sur les changements climatiques, lequel évoque avec pertinence les avantages d'un contrôle plus minutieux de l'expansion urbaine et une réduction de l'utilisation de l'automobile. »

Les orientations:

« Développer le transport collectif de manière à en faire le mode privilégié de déplacement des personnes au centre et à destination du centre de la région métropolitaine. »

« Développer le territoire en considérant les infrastructures lourdes de transport collectif comme l'armature principale du développement urbain futur de l'agglomération métropolitaine. »

« Orienter en priorité le développement urbain vers les secteurs desservis ou qui le seront prochainement par les réseaux de transport en commun que sont le métro, les trains de banlieue, les systèmes légers sur rails (SLR) et les corridors métropolitains de transport par autobus. »



**CADRE
D'AMÉNAGEMENT ET
ORIENTATIONS
GOUVERNEMENTALES**
Région métropolitaine de
Montréal 2001-2021 Juin
2001

« Les ministères et les organismes gouvernementaux s'inquiètent de la hausse constante des déplacements en automobile et du déclin relatif qui s'ensuit du transport collectif. »

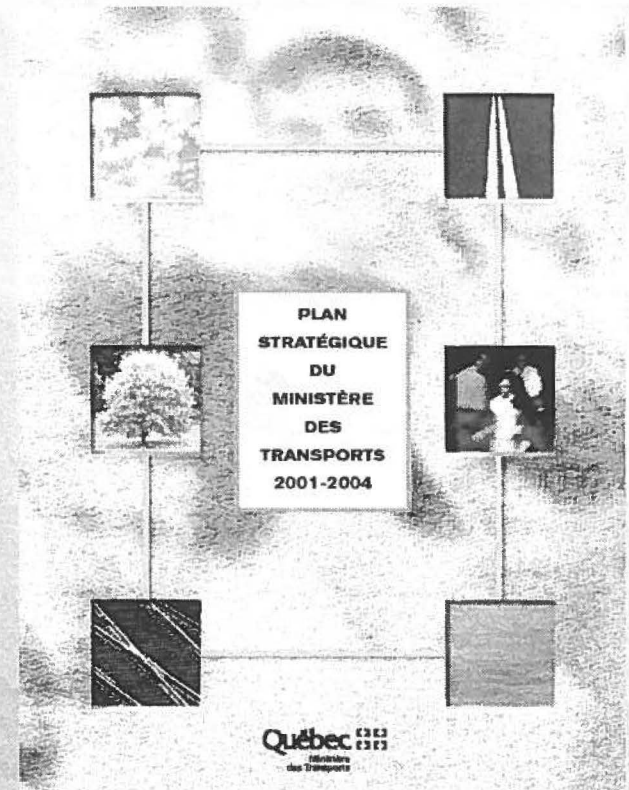
« Le gouvernement entend finalement associer la CMM à la promotion des modes de transport collectif adaptés aux besoins et à la demande tels les *parway* (systèmes légers sur rails : SLR), les taxis collectifs, les minibus, les véhicules en libreservice et autres en accordant la priorité à la desserte du centre-ville et des autres pôles économiques et d'emploi de la région métropolitaine. »

« Intégrer les objectifs d'augmentation de l'utilisation du transport en commun et de réduction de l'utilisation de l'automobile dans la planification et la desserte des pôles économiques nouveaux ou existants. »



**CADRE
D'AMÉNAGEMENT ET
ORIENTATIONS
GOUVERNEMENTALES**
Région métropolitaine de
Montréal 2001-2021 Juin
2001

«Le Ministère entend contribuer à l'amélioration de la compétitivité économique des grandes agglomérations du Québec et de leur qualité de vie. Il s'engage à améliorer l'efficacité globale des systèmes de transport associés aux déplacements urbains des personnes et au transport des marchandises en privilégiant des mesures de réduction de la congestion, dont le covoiturage et l'utilisation accrue du transport en commun et des autres modes alternatifs à l'automobile. »



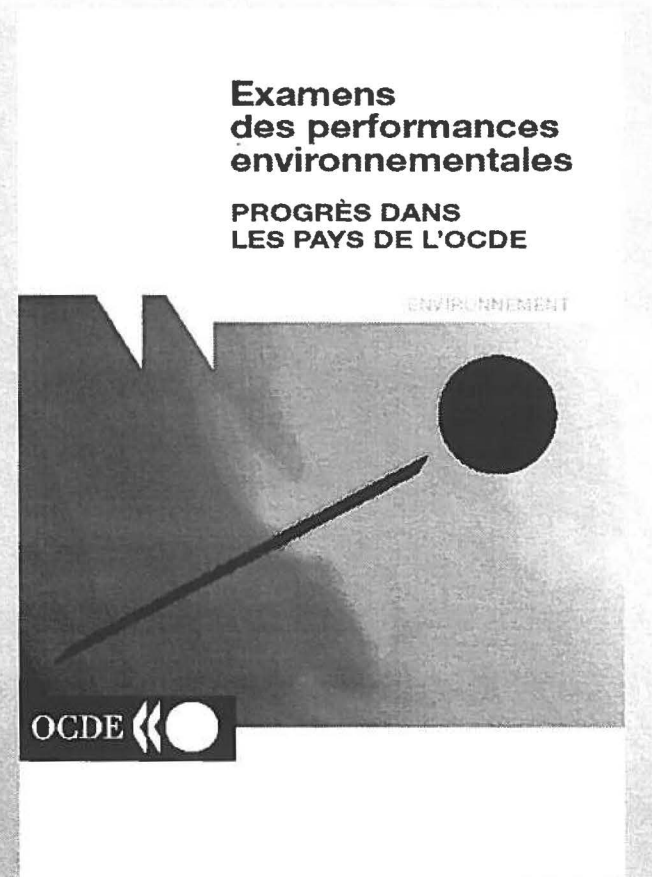
Les enjeux

«Le Ministère considère que dans le secteur du transport des personnes, l'amélioration de l'efficacité énergétique passe par une augmentation de l'utilisation du transport en commun et une réduction de l'utilisation de l'automobile privée, par des choix d'aménagement qui favorisent la consolidation du périmètre urbain et par une amélioration de l'efficacité du parc automobile. »

ÉLÉMENTS DE
PROBLÉMATIQUE
ET FONDEMENTS
DE LA POLITIQUE
SUR L'ENVIRONNEMENT
DU MINISTÈRE
DES TRANSPORTS
DU QUÉBEC

« Divers exemples montrent que l'on peut obtenir de bons résultats en **restreignant l'utilisation des véhicules dans le centre des villes.** »

« Renforcer les mesures concernant les *émissions des véhicules* : i) en appliquant des normes d'émissions plus sévères, surtout pour les véhicules lourds à moteur diesel, et de meilleurs programmes de contrôle technique et d'entretien ; et ii) en formulant des politiques visant à **contenir le volume de trafic de véhicules particuliers** et à **promouvoir les transports publics** en milieu urbain »



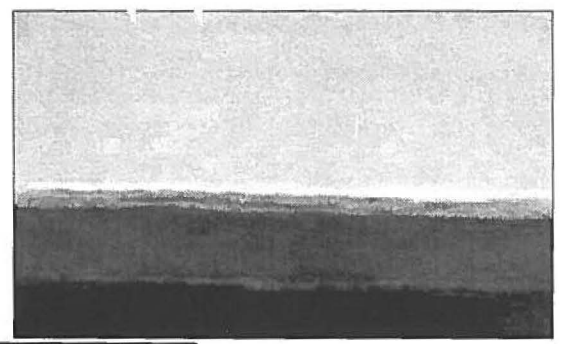
« De nombreux résultats ont déjà été obtenus dans certains endroits par suite de restrictions d'accès des véhicules au centre-ville historique, de la création de zones où s'appliquent des mesures de modération de la circulation, de restriction de stationnement, etc. On réaliserait des économies considérables, avec moins d'atteintes à l'environnement, en utilisant de manière plus efficace les infrastructures existantes et en adoptant des approches plus novatrices pour le transport de voyageurs et de marchandise. »

La contribution du secteur des transports aux émissions totales de CO₂ dans les pays de l'OCDE devrait passer de quelque 20 % en 1995 à 30 % en 2020.



Les perspectives de l'environnement de l'OCDE

ENVIRONNEMENT

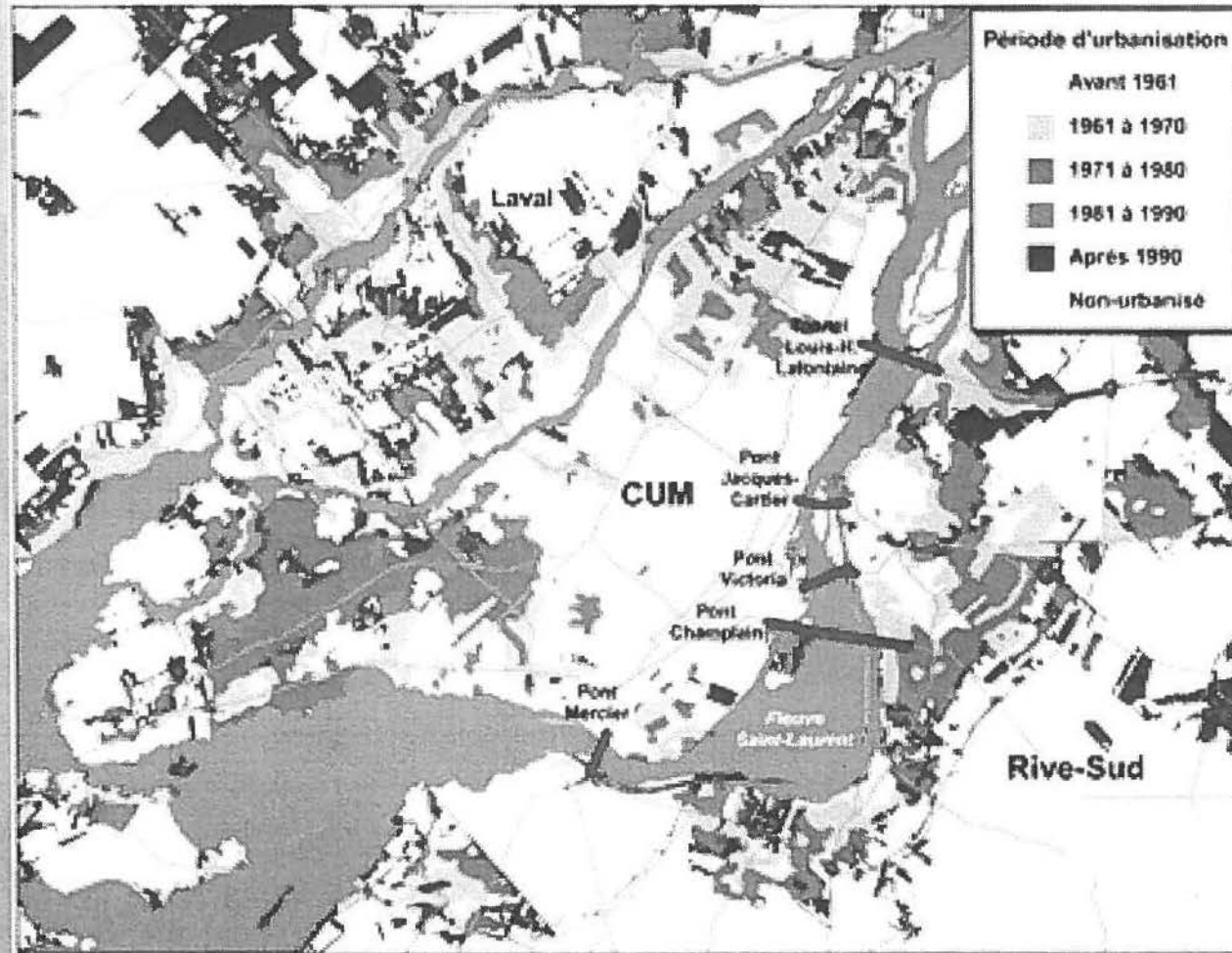


PLAN DE GESTION DES DÉPLACEMENTS RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

POUR UNE DÉCONGESTION DURABLE

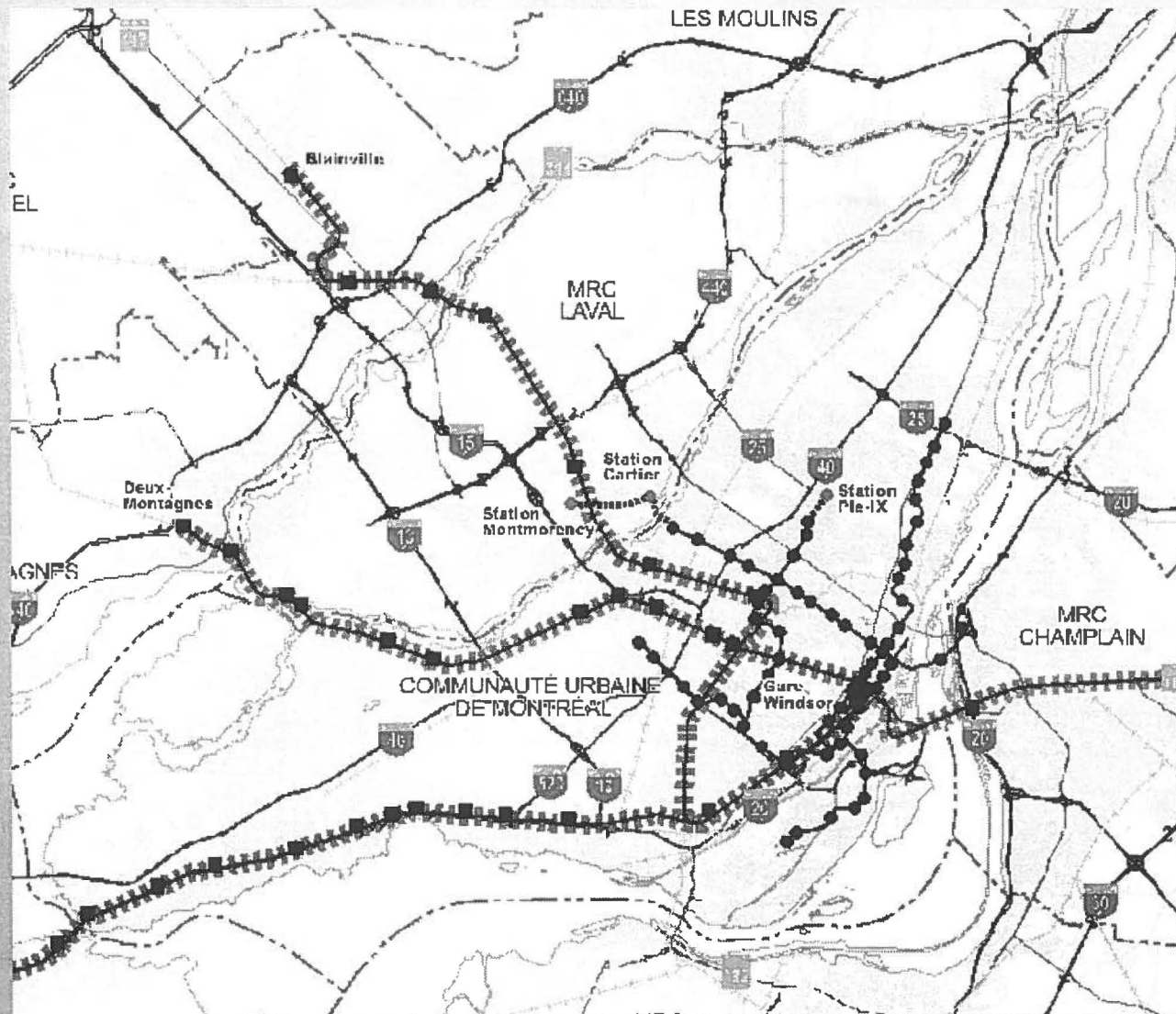
Investissements en transport en commun:	2 132,22 millions
Investissements routiers:	3 776,75 millions
Publicité automobile (1997):	1 000,00 millions
Promotion du Transport en commun (AMT en 2000):	0,42 millions

Étalement urbain

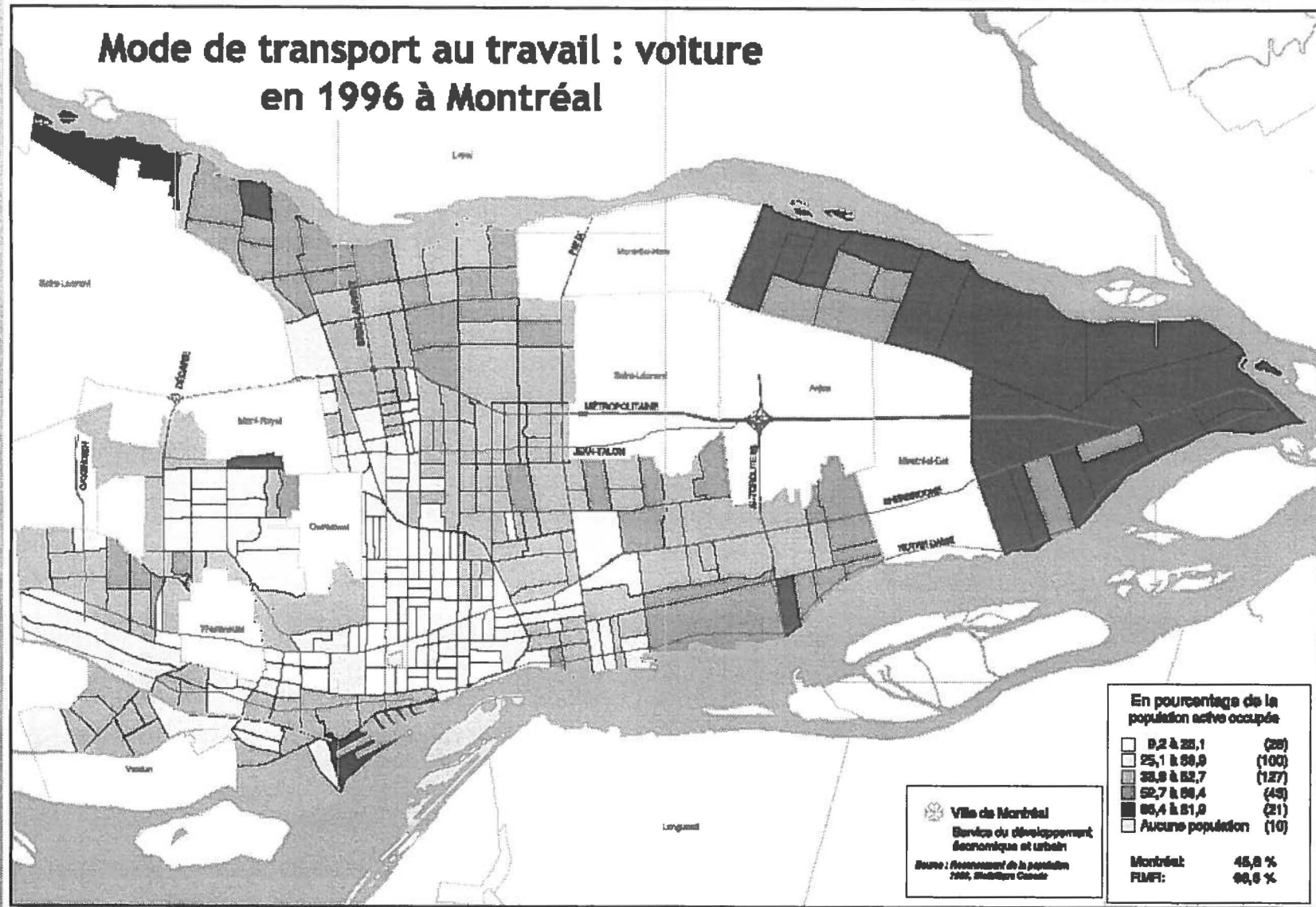


Transport sur rail

Transport sur rail à Montréal



Mode de transport au travail : voiture en 1996 à Montréal



Transport sur rail à Montréal

UN TRAIN DE BANLIEUE COÛTERAIT 61 MILLIONS \$

Les wagons permettraient seulement d'atteindre Hochelaga-Maisonneuve

L'Agence métropolitaine de transport (AMT) a mis sur la glace le projet d'une ligne de train de banlieue vers Repentigny en raison de son coût trop élevé, évalué à 61 millions de dollars, révèle une étude réalisée par l'agence et obtenue par *L'Artisan*.

L'étude, réalisée en mars 2000, a été remise seulement cet été à la Ville de Repentigny. Si les Repentignois veulent avoir un train semblable à ceux en fonction sur la Rive-Nord (Blainville) et la Rive-Sud (St-Hilaire, Delson), ils devront prendre leur

mal en patience. Des motifs financiers nuisent à l'implantation d'un train de banlieue. « Il faudrait investir d'importantes sommes pour remettre les rails en bon état et acheter des locomotives », précise le directeur soutien technique et gestion des infrastructures, Réjean Durocher.

Le parcours vers l'ouest permettrait aux usagers d'atteindre le quartier Hochelaga-Maisonneuve, quelque part entre les stations de métro L'Assomption et Viau. « S'il y a un gain de temps avec le train, le transfert vers le métro ou l'autobus l'annulera », ajoute-t-il.

Rails démantelés

Selon le directeur soutien technique, le démantèlement de plusieurs voies ferrées dans les années 1970 et 80 compliquent la tâche de l'AMT si elle décidait d'implanter un train de banlieue. D'après l'étude de l'AMT, la voie ferroviaire est abandonnée et discontinuée à l'ouest de la rue Viau, ce qui rendrait un prolongement vers l'ouest impossible. « Les dispositifs [des rails] ont été enlevés », indique l'étude.

Viabus

Pour des questions de coûts et d'efficacité, l'AMT a décidé d'opter pour un viabus vers le centre-ville, un investissement de 22 millions qui devrait se concrétiser

d'ici trois ans. Ce trajet permettra aux utilisateurs du transport en commun de se rendre au centre-ville de Montréal en 48 minutes. En entrevue au journal la semaine dernière, une porte-parole de l'AMT confirmait que l'organisme étudie toujours le parcours de train Repentigny — station de métro Sauvé, dans Ahuntsic. Toutefois, ceux qui placent leurs espoirs dans le train de banlieue devront se montrer patients. La demande des citoyens devra justifier un tel parcours, ce qui n'est pas le cas actuellement. Selon une étude sur les déplacements matinaux réalisée en 1998, seulement 5 % des transports sont effectués dans le secteur Ahuntsic / L'Acadie.

Transport sur rail à Montréal

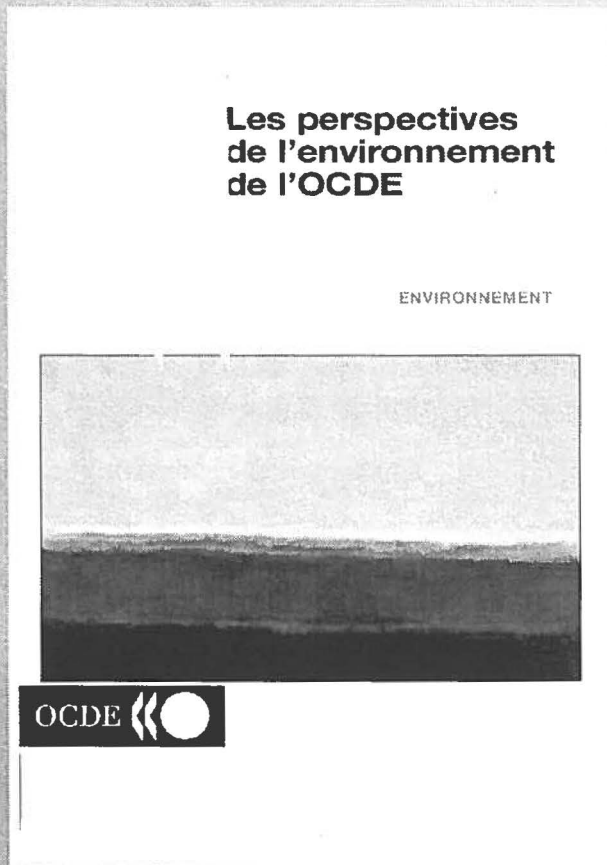
Le train léger : le mode de transport du troisième millénaire

Le train léger est un mode de transport moderne, rapide, silencieux, fiable et confortable. D'une capacité horaire pouvant desservir plus de 20 000 passagers dans chaque direction, ce mode est moins coûteux qu'un métro et plus rapide que l'autobus. Écologique par son fonctionnement à l'électricité, il contribue au respect du Protocole de Kyoto sur la réduction mondiale des gaz à effets de serre. L'exploitation de 320 réseaux de trains légers dans le monde confirme un avenir très prometteur pour ce mode de transport pour la région métropolitaine de Montréal.

Site internet du Ministère des Transports.

Le mythe de l'amélioration technologique

Le mythe de l'amélioration technologique



« Selon toute vraisemblance, les avancées technologiques ne suffiront pas pour contrer l'aggravation des pressions et des impacts sur l'environnement découlant de la demande grandissante de transport au cours de la période qui s'étend jusqu'en 2020. »

Les perspectives de l'environnement de l'OCDE.
OCDE (2001)

Le mythe de l'amélioration technologique

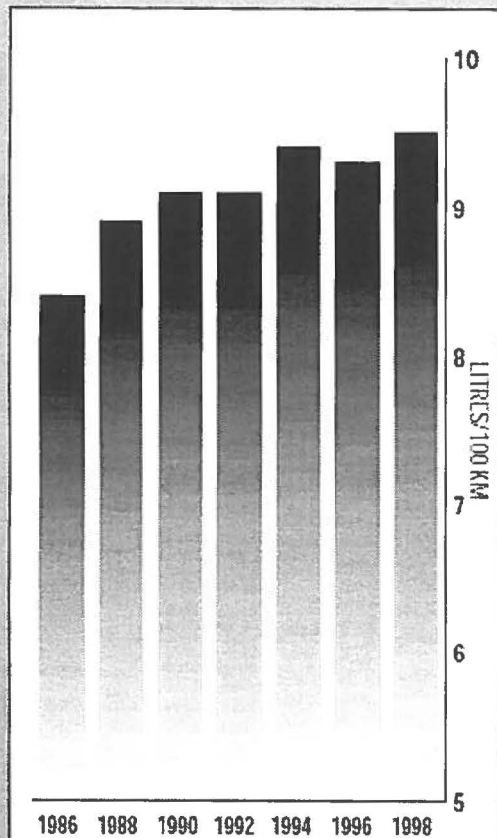


FIGURE 3. CONSOMMATION MOYENNE DES ENTREPRISES, EN L/100 KM - ENSEMBLE DU PARC DE VÉHICULES NEUFS AU CANADA.

SOURCE : Transports Canada

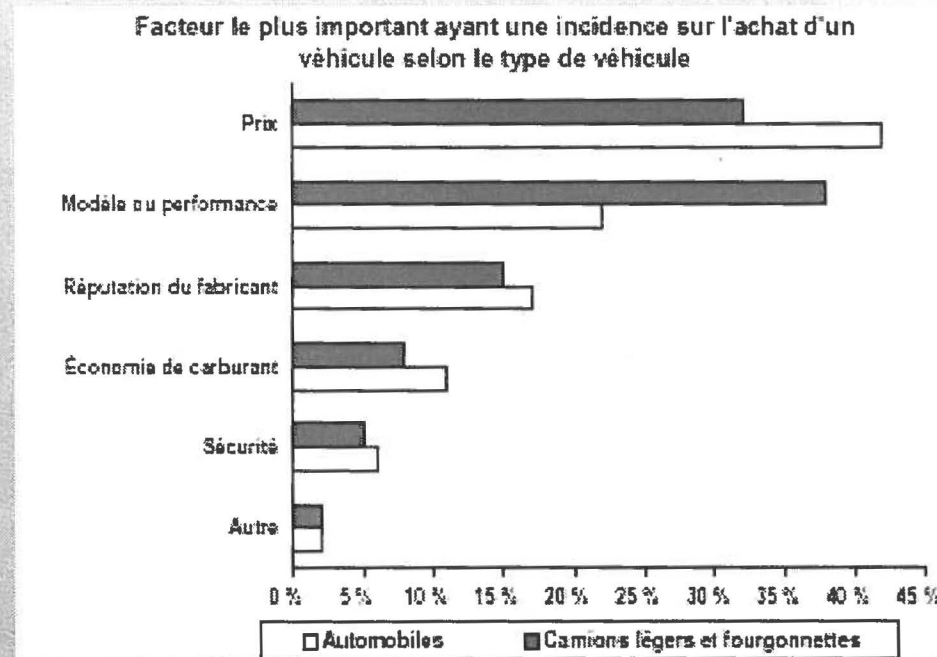
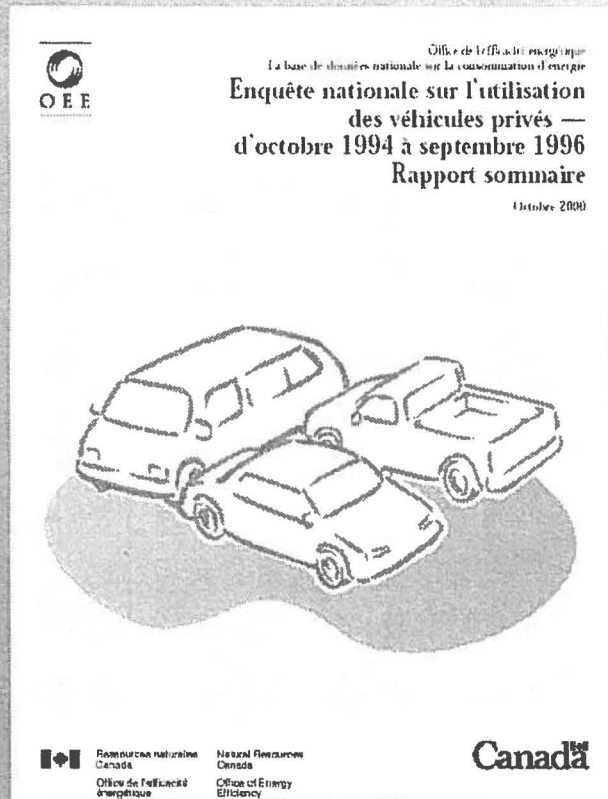
« La Consommation Moyenne de Carburant de l'Entreprise (CMCE) a régressé de 4,4 p. 100 (la consommation moyenne de carburant des véhicules neufs est passée de entre 1990 et 1998), principalement en raison de la préférence accrue des consommateurs pour les camions légers. »

**L'état de l'efficacité énergétique au Canada,
Gouvernement du Canada, 2000**

Le mythe de l'amélioration technologique

“Lorsqu'on a demandé aux répondants de citer les deux principaux facteurs ayant une incidence sur leur décision d'achat, cet ordre demeurerait inchangé et l'économie de carburant arrivait toujours en quatrième position.”

Enquête nationale sur l'utilisation des véhicules privés, Gouvernement du Canada, 2000



Conclusion

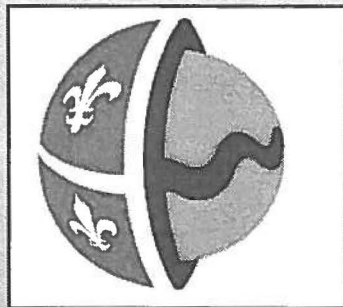
- Le statut quo est inacceptable et il faut un projet de développement qui améliorera à la fois le problème de transports dans le secteur, le problème de pauvreté des quartiers traversés et la qualité de vie de la région de Montréal.
- Il est possible d'y arriver en misant sur la conversion du mode type de transport des individus qui se déplacent, en majorité, de leur domicile vers leur lieu de travail. Le type de transport à favoriser est un transport collectif public ou privé qu'il soit à la fois efficace, confortable et abordable.
- Le projet envisagé par le Ministère des Transports du Québec ne règlera que le problème de congestion et cela pour seulement une courte période d'environ 5 ans. Une fois cette période finie, la situation de transport sera très probablement pire ou, au mieux, identique à celle d'aujourd'hui.
- Ce projet va favoriser l'étalement urbain et l'augmentation du nombre total de véhicules transitant dans le secteur.
- Par ce projet, le gouvernement actuel montre une incohérence flagrante entre les recommandations du gouvernement et le projet de son ministère des transports.

Conclusion

- La déconnexion des rues transversales résidentielles est une bonne idée et pourrait également être appliquée au cas d'un projet de boulevard urbain.
- Le Parti Vert du Québec préconise donc un projet qui réduira significativement, de manière durable, le nombre de véhicules sur cet axe, tout en améliorant la qualité de vie des quartiers. Le présent projet ne considère que le problème de fluidité des véhicules automobiles sans aucune planification de solution durable au problème de transport dans la région urbaine de Montréal.

Parti Vert du Québec

www.partivertquebec.org



Merci pour votre attention