

**ENVIRONNEMENT
ENJEU NESSE**

**DEPUIS PLUS DE 20
ANS**

UNE GÉNÉRATION QUI POUSSE !

**MODERNISATION DE LA RUE
NOTRE-DAME À MONTRÉAL :
LE MESSAGE DES JEUNES**

MÉMOIRE

**DÉPOSÉ DANS LE CADRE DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE DU BUREAU
D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT (BAPE)**

**ADOPTÉ PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION D'ENJEU
LE 9 JANVIER 2002**

Ce mémoire a été préparé par des jeunes âgés de 18 à 35 ans actifs dans le milieu environnemental et préoccupés par le fait qu'ils devront vivre avec les décisions d'aujourd'hui et les problèmes de demain.

Les principaux artisans de ce mémoire sont :

Samia Belloui	Chargée de projet (transport écologique) ENvironnement JEUnesse
René Coignaud	Étudiant – Cégep de Rosemont Techniques de recherche, enquête et sondage
Pascal Labonté	Coordonnateur en environnement Cégep de Rosemont
Sylvain Lippé	Directeur général ENvironnement JEUnesse

Le comité environnemental du Collège Maisonneuve

Les personnes suivantes ont également contribué à la production du mémoire :

Lyne Desnoyers, Caroline Voyer, Robert Ménard, Karla Étienne, Annick Girard et André Kervella.

PARTIE I – PRÉSENTATION D'ENVIRONNEMENT JEUNESSE

Créée en 1979, ENvironnement JEUnesse (ENJEU) est un organisme environnemental pour et par les jeunes qui a pour mission de stimuler le développement d'une conscience écologique chez les jeunes et de les soutenir dans leurs actions environnementales. ENJEU est le réseau québécois de jeunes, de groupes de jeunes et d'intervenants qui oeuvrent en éducation relative à l'environnement. ENJEU, c'est aussi la voix des jeunes pour faire connaître leurs positions, leurs espoirs, leurs préoccupations et leurs solutions concernant les enjeux environnementaux actuels.

Nos objectifs sont les suivants :

- ❑ Développer les connaissances, les attitudes et les habiletés des jeunes;
- ❑ Informer et former les jeunes;
- ❑ Rassembler et motiver et favoriser les échanges entre jeunes;
- ❑ Concevoir diffuser et mettre à jour des outils pédagogiques;
- ❑ Participer à des consultations et des débats sur les enjeux environnementaux.

Une panoplie de thématiques sont couvertes par nos activités d'animation, de formations, de conférences, d'ateliers, de kiosques, colloques et autres. Entre autres, nous abordons les enjeux alimentaires, les déchets-ressources, les changements climatiques, le transport durable, l'eau, la gestion environnementale en milieu scolaire et autres questions d'éducation relative à l'environnement.

ENJEU s'implique ou vient d'achever les projets suivants :

- ❑ son site Web (www.enjeu.qc.ca);
- ❑ une tournée de formation d'agents multiplicateurs dans les régions du Québec sur la gestion des déchets-ressources (niveaux secondaire et collégial), près de 100 établissements secondaires et collégiaux ont été visités lors des sessions scolaires du printemps et de l'automne 2000;
- ❑ une tournée d'animation dans les écoles de la Commission scolaire de Montréal sur la récupération des berlingots et des boîtes à jus (niveau primaire); plus de 50 écoles ont été visitées;
- ❑ l'élaboration d'un guide Éco-Loisirs pour les jeunes sur Internet (www.ecoloisir.qc.ca);
- ❑ la production de cinq fiches pédagogiques pour les jeunes sur la santé et l'environnement (Changements climatiques, déchets-ressources, matières dangereuses, organismes génétiquement modifiés, eau);
- ❑ l'organisation des célébrations du 20^e anniversaire d'ENJEU du 2 au 5 novembre 2000 avec un souper-bénéfice (150 participants du milieu);
- ❑ l'organisation d'une *Bise d'automne* 2001 sur les enjeux alimentaires (fin de semaine d'échanges et de formation, 120 jeunes participants du Québec)
- ❑ la production d'un mémoire sur la Politique jeunesse du Québec;
- ❑ la diffusion de guides de gestion : *La gestion environnementale en milieu scolaire* et la *Bande d'ordures en action!*;
- ❑ le développement de notre Service d'activités de formation et d'éducation relative à l'environnement, le SAFERE (animation d'ateliers de formation et de sensibilisation;

diffusion d'outils pédagogiques; réalisation de colloques et conférences sur diverses thématiques environnementales);

- l'organisation d'une exposition sur l'environnement et la santé avec le Biodôme de Montréal pour le printemps 2003;
- une tournée de formation en 2001 sur les impacts sociaux et environnementaux de nos choix alimentaires en milieu scolaire sur deux ans : *L'EnVert de l'assiette*.

Au fil des années, ENJEU a développé une expertise en matière d'éducation relative à l'environnement en s'impliquant dans plusieurs projets, dont les suivants :

- plusieurs tournées annuelles dans les écoles du Québec sur différentes thématiques environnementales;
- rédaction/vulgarisation environnementale (magazine *L'ENJEU*, des livres, des mémoires, des fiches techniques, etc.) ;
- plusieurs *Bises d'automne* où les jeunes du Québec sont conviés pendant une fin de semaine à un grand rendez-vous de formation et d'échanges;
- plusieurs conférences et ateliers sur des enjeux environnementaux pour les jeunes et le grand public;
- production et présentation de plusieurs mémoires (dont un sur l'éducation relative à l'environnement) lors d'audiences ou de consultations publiques sur l'environnement, la jeunesse ou l'éducation;
- production et diffusion de plusieurs guides d'action, de livres et d'affiches sur la gestion écologique des déchets-ressources en milieu scolaire, la gestion environnementale en milieu scolaire, l'Enjeu alimen...Terre, etc.;
- participation à plusieurs comités ainsi qu'au Sommet du Québec et de la Jeunesse comme seul groupe environnemental.

Finalement, ENJEU apporte sa contribution à plusieurs organismes dont l'Assemblée consultative en environnement du ministère de l'Environnement du Québec, l'Association québécoise pour la promotion de l'éducation relative à l'environnement (AQPERE), le Réseau québécois des groupes écologistes (RQGE) et le Comité de suivi du Sommet du Québec et de la Jeunesse. De plus, ENJEU est membre du conseil d'administration du Fonds d'action québécois pour le développement durable (FAQDD).

PARTIE II – NOTRE INTÉRÊT

Plusieurs membres d'ENvironnement JEUnesse vivent à Montréal et sont directement concernés par le projet de modernisation de la rue Notre-Dame. De plus, les bureaux d'ENvironnement JEUnesse sont situés au Stade Olympique, donc à 5 minutes en voiture de la rue Notre-Dame.

Nous considérons également que tous les projets qui ont pour effet d'émettre davantage de gaz à effet de serre touchent l'ensemble de la société québécoise et quiconque, en conséquence, a l'intérêt suffisant pour présenter ses opinions, ses préoccupations et ses recommandations.

PARTIE III – NOTRE OPINION

La construction d'une route ou un projet d'urbanisme

Tel que décrit, ce projet a une image quelque peu tronquée. Le ministère des transports (ci-après, MTQ) ne propose pas que la construction d'une route, mais propose un véritable projet d'urbanisme. On peut s'interroger d'ailleurs sur le droit du MTQ de faire de l'aménagement urbain. La loi ne lui permet d'élaborer et de proposer au gouvernement des politiques relatives aux transports et à la voirie, de les mettre en oeuvre, d'en surveiller l'application et d'en coordonner l'exécution¹.

Il faut se rappeler que le prolongement de l'autoroute Ville-Marie fut arrêté à la fin des années 70 à cause d'une levée de boucliers de la part de citoyens expropriés le long de la rue Notre-Dame. Pour éviter l'impact négatif des expropriations, le MTQ a décidé de faire un projet urbain et non plus simplement un projet qui ne tiendrait compte que du transport. Cela n'est pas qu'une impression mais un objectif avoué dès les premières pages de l'étude d'impact² :

[E]n autant que le projet s'inscrive dans une approche intégrée d'amélioration de la qualité de vie, de l'aménagement et de la mise en valeur du territoire, ce qui permettrait de corriger les effets causés jadis par l'expropriation du corridor de l'autoroute Ville-Marie.

Un boulevard urbain ou une autoroute

During les audiences publiques, la question de la dénomination du projet fut soulevée à maintes et maintes reprises. Au départ, on nous présentait le projet comme étant un boulevard urbain. On avait l'impression qu'on voulait faire passer une autoroute pour un boulevard afin de ne pas éveiller les plaies encore vives des expropriations des années 70 et du tollé qu'avait provoqué le défunt projet d'autoroute Est-Ouest. Également, il faut se souvenir qu'en 1977, lors de la commission Nicolet, le Gouvernement du Québec s'était engagé à ne plus construire d'autoroute urbaine. Le Parti québécois était un peu coincé entre ses engagements lointains et ses solutions futures. La promotion d'un boulevard urbain était alors tout indiquée.

Paul-André Fournier, le directeur du MTQ pour l'île de Montréal, disait au sujet de la dénomination de la future rue Notre-Dame³ :

Pour le ministère, on part d'une rue que l'on transforme en une artère qui a plusieurs caractéristiques d'une autoroute mais pas toutes les caractéristiques d'une autoroute. La vitesse sera de 70 km/h et non de 80 km/h, les voies auront une largeur de 3,5 mètres et non de 3,7 mètres, il y aura des accotements de trois mètres à droite et d'un mètre à gauche plutôt que trois mètres de chaque côté, etc.

Alors, il s'agit d'un boulevard urbain mais avec les caractéristiques d'une autoroute. En réponse à la présidente de la commission concernant la classification du projet, M. Jean-Michel Boisvert, chargé du projet, a répondu⁴ :

¹ *Loi sur le ministère des Transport*, L.R.Q. c. M-28, art. 2.

² MTQ, « Modernisation de la rue Notre-Dame » Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement, Résumé, août 2001, p. 7

³ LE DEVOIR, « Une autoroute, un boulevard urbain?: Casse-tête pour une rue » de François Cardinal, 24 novembre 2001

En terme de classification, en fait, il est à cheval sur différents éléments, compte tenu de la nature particulière de Notre-Dame, compte tenu de la nature très particulière des contraintes dans lesquelles on vit. Et, si on regarde un peu les exemples qu'on peut voir ailleurs en Amérique du Nord, écoutez, je serais tenté de vous appeler ça – excusez-moi l'anglicisme – un expressway, c'est-à-dire une route expresse. Il n'a pas toutes les caractéristiques autoroutières sur le sens strict ingénierie ou gestion de la circulation, même en termes d'aménagement urbain, et on ne peut pas dire non plus qu'il a les caractéristiques d'un boulevard urbain, compte tenu de la nature des problèmes qu'il a en rive et qu'on tente de solutionner. [Nous soulignons.]

Finalement, le MTQ a affirmé à la fin des audiences publiques que la route en question allait se nommer la A-720. Le « A » signifiant « autoroute » bien entendu.

Tous ces éléments nous amènent à tirer la conclusion que nous sommes devant un projet d'autoroute et non de boulevard urbain et ce, même si la vitesse permise sera de 70km/h tout comme d'ailleurs l'autoroute métropolitaine. Le spectre d'une nouvelle autoroute Décarie n'est pas qu'une illusion, mais bien réel. D'ailleurs, Gérald Tremblay, lors de la campagne électorale partageait cette opinion. Il souhaitait plutôt que la rue Notre-Dame soit réaménagée comme l'a été le boulevard René-Lévesque à Québec - un boulevard de six voies bordées d'arbres et de larges trottoirs⁵.

Comment se fait-il que l'on fasse une telle chose à Québec, mais qu'à Montréal, on veuille mettre une seconde autoroute Décarie dans le décor?

Le pont de l'autoroute 25 et l'optimisation de l'autoroute métropolitaine

Lors des rencontres d'informations qui ont précédées les audiences publiques, le MTQ a affirmé, avec d'ailleurs une certaine fermeté, que le projet de modernisation de la rue Notre-Dame était isolé. Qu'il n'était lié d'aucune façon au futur pont de l'autoroute 25, ni à la restauration de l'autoroute métropolitaine prévue pour 2008. Même que le MTQ semblait accorder qu'une faible importance à son propre *Plan de gestion des déplacements région métropolitaine de Montréal* qui date d'avril 2000.

Pourtant, dans l'introduction de l'étude d'impact, il est écrit noir sur blanc que⁶ : —

[l]e projet de modernisation de la rue Notre-Dame s'inscrit dans les orientations du Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal.

Parmi les objectifs visés par la stratégie intégrée de desserte pour l'est de l'agglomération de Montréal, ce plan de gestion prévoit le prolongement de l'autoroute 25 jusqu'à Laval⁷.

⁴ Séance du BAPE tenue le 21 novembre 2001 en après-midi à Montréal, p. 74

⁵ François CARDINAL, « Tremblay s'oppose au réaménagement de la rue Notre-Dame » *Le Devoir*, le 23 octobre 2001

⁶ MTQ, « Modernisation de la rue Notre-Dame » Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement Résumé août 2001, p. 3

⁷ MTQ, *Plan de gestion des déplacements région métropolitaine de Montréal – Stratégie d'intervention prioritaire*, avril 2000, p. 16

[Le] prolongement de l'autoroute 25 : [u]n partenariat public-privé [qui] permettrait de devancer la réalisation de ce projet pour faire concorder son ouverture avec la fin des travaux de modernisation de la rue Notre-Dame.

On peut de plus ajouter que l'approbation du projet de modernisation de la rue Notre-Dame ne nuira pas à la constitution du partenariat public-privé nécessaire à la construction du pont de l'autoroute 25.

Pour ce qui est de la réfection et de l'optimisation de l'autoroute Métropolitaine, le *Plan de gestion des déplacements région métropolitaine de Montréal* prévoit une phase préparatoire dont fait partie intégrante le projet de modernisation de la rue Notre-Dame⁸ :

La modernisation de la rue Notre-Dame sera réalisée afin de faciliter les déplacements entre l'est et l'ouest de l'île de Montréal, en évitant les chantiers de l'autoroute Métropolitaine pendant les grands travaux. Dans le même axe, l'autoroute Ville-Marie, dont la rénovation est terminée, sera prête à recevoir un plus grand afflux de véhicules.

Il ne faut pas prendre la population pour dupe. Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame s'inscrit dans le cadre de plusieurs projets autoroutiers et n'est nullement un projet isolé relié à aucun autre.

Pour ne pas relier la modernisation de la rue Notre-Dame aux autres projets, le MTQ invoquait lors des rencontres d'informations que la bretelle d'accès qui relie la 25 au boulevard Souigny n'était que d'une voie et qu'il serait difficile de la porter à deux voies étant donné sa proximité avec l'Hôpital Louis-H. Lafontaine. Une bretelle à une voie n'encouragerait pas les automobilistes à s'aventurer vers la rue Souigny. Cependant, Monsieur Paul-André Fournier, le directeur du MTQ pour l'île de Montréal, avait tout de même affirmé que cela pourrait être possible quoique difficile.

Aussi le MTQ a affirmé que le prolongement du boulevard l'Assomption entre le boulevard Souigny et la rue Notre-Dame ne comportait que quatre voies au lieu de six et que cela aurait pour effet de briser le flux de circulation et que si le MTQ avait vraiment voulu relier le projet de modernisation de la rue Notre-Dame au projet de pont sur la 25, il aurait prévu une artère de six voies entre le boulevard Souigny et la rue Notre-Dame. Ce que le MTQ ne dit pas c'est que l'élargissement éventuel du boulevard l'Assomption de 4 à 6 voies ne sera pas soumis aux études d'impact puisque cette artère a moins d'un kilomètre⁹ tout comme l'élargissement de la bretelle d'accès entre la 25 et la rue Souigny.

Par ailleurs, sans s'y opposer comme tel, M. Gérald Tremblay n'estime pas prioritaire le prolongement de l'autoroute 25 jusqu'à Laval et par conséquent la construction d'un pont dans cet axe. «Il faut tout d'abord s'assurer de faire les voies de contournement», a-t-il affirmé¹⁰, comme par exemple, le prolongement de l'autoroute 30.

⁸ MTQ, *Plan de gestion des déplacements région métropolitaine de Montréal – Stratégie d'intervention prioritaire*, avril 2000, p. 31

⁹ Règlement, art. 2e)

¹⁰ François CARDINAL, « Tremblay s'oppose au réaménagement de la rue Notre-Dame » *Le Devoir*, le 23 octobre 2001

Cadre d'aménagement de la communauté urbaine de Montréal

Il faut accorder une grande importance au fait que le nouveau maire de Montréal, M. Gérald Tremblay, est contre le projet de modernisation de la rue Notre-Dame et à la possibilité de consultations supplémentaires relativement au même projet mais devant d'autres instances.

Tel que présenté, le projet déroge du cadre d'aménagement de la Communauté urbaine de Montréal (ci-après, CUM) qui est devenu officiellement depuis le 1^{er} janvier 2002 le plan d'urbanisme de la nouvelle grande ville de Montréal. Le cadre d'aménagement stipule que le raccordement des autoroutes Ville-Marie et 25 doit se faire en deux parties: une première en boulevard urbain, entre les rues Frontenac et Vimont, et une seconde en autoroute, à l'est de la rue Vimont ce qui diffère grandement du projet qui fait l'objet de la présente consultation publique du BAPE.

Même si un avis d'intervention fut transmis à la CUM par le MTQ en novembre, le projet de modernisation de la rue Notre-Dame peut être jugé non conforme et devra, si tel est le cas, être soumis à l'Office de consultation publique de Montréal. Il faut se rappeler que le cadre d'aménagement de la communauté urbaine de Montréal prévoyait la construction de quartiers résidentiels et les « express ways » proposées par le MTQ l'empêcheront. Finalement, seul le conseil municipal de la nouvelle grande ville de Montréal pourra accepter de modifier ou non son plan d'urbanisme et on peut présager que le nouveau maire et son parti vont refuser de modifier leur plan d'urbanisme pour permettre la réalisation du projet de modernisation de la rue Notre-Dame et ainsi respecter leurs engagements électoraux.

PARTIE IV – NOS PRÉOCCUPATIONS

Congestion et étalement urbain

Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame n'aura pas pour effet d'augmenter la capacité routière de cette rue montréalaise. Il se veut un réaménagement du réseau routier tout simplement. Après les travaux, il n'y aura pas plus d'asphalte à Montréal mais la fluidité routière de la rue Notre-Dame sera accrue et les rues adjacentes seront désengorgées.

Une fluidité accrue peut sans l'ombre d'un doute créer un incitatif à l'étalement urbain. Nous sommes d'avis que le développement de banlieues éloignées pourrait être favorisé par le projet de modernisation de la rue Notre-Dame et que les effets du projet dépasseraient donc les limites géographiques de l'aménagement en tant que tel. Il ne faut pas oublier que l'étalement urbain n'accroît pas que la dépendance à l'automobile mais aussi l'inefficacité énergétique en général, comme par exemple la construction de maisons détachées.

D'ailleurs, la Commission de coopération environnementale (CCE) a lancé au début janvier 2002 son premier bilan environnemental de l'Amérique du Nord et constate¹¹ :

¹¹ Louis-Gilles FRANCOEUR, « Premier bilan environnemental des pays de l'Amérique du Nord : Des sociétés accros à l'automobile », *Le Devoir*, 10 janvier 2002

[L]a dépendance des Nord-Américains envers l'automobile alimente un cycle qui favorise l'expansion des banlieues, qui fait augmenter la demande de routes et de parcs de stationnement et qui engendre un déclin des services de transport en commun ainsi que de la vitalité des noyaux urbains. Les subventions relatives à l'essence, aux routes et au stationnement, poursuit le bilan de la CCE, réduisent artificiellement le coût du transport automobile. Elles encouragent les migrations quotidiennes et sont l'une des pressions sous-jacentes qui favorisent la banlieusardisation en Amérique du Nord. [Nous soulignons.]

La fluidité accrue de la nouvelle rue Notre-Dame va à coup sûr accroître les passages automobiles. Cependant, le projet de 263 millions ne règlera pas tous les problèmes de congestion. La circulation de transit dans les rues de quartier va diminuer, les heures de congestion seront moins nombreuses, mais on demeurera avec d'autres formes de congestion. D'ailleurs, l'étude d'impact prévoit le retour de la congestion pour 2011. Pourtant, le *Plan de gestion des déplacements région métropolitaine de Montréal* prévoyait que les nouvelles constructions autoroutières devaient assurer une décongestion durable.

Le MTQ a soulevé lors des audiences publiques que la nouvelle rue Notre-Dame n'allait attirer qu'une population locale. Nous sommes plutôt d'avis que la fluidité accrue de cette artère favorisera l'étalement urbain. Comment une étude d'impact peut soutenir que la nouvelle rue Notre-Dame n'attirera pas une population extérieure sans se pencher sur la question de l'étalement urba... ?

Sur ce point, le ministère des Affaires municipales et de la Métropole (ci-après, MAMM) est clair¹²:

L'étude ne décrit pas les impacts de son projet sur la gestion de l'urbanisation dans la région métropolitaine de Montréal, plus particulièrement sur l'étalement urbain.

Certes, le MTQ a réalisé des projections au sujet de l'impact de son projet sur le réseau routier, mais elles manquent de réalisme, soutient le MAMM¹³ :

Il est difficile [...] de bien saisir comment un projet qui augmente les débits de circulation et la vitesse [pourrait] diminuer ou laisser inchangés les déplacements en automobile des couronnes nord et sud de l'île de Montréal, lesquelles se sont développées et continuent de se développer en grande partie grâce à l'automobile.

En plus de l'étalement urbain, les jeunes craignent que les gens qui vivent aux abords de la nouvelle rue devront se déporter vers d'autres quartiers montréalais¹⁴.

Gaz à effet de serre

¹² François CARDINAL, « Rue Notre-Dame : Le projet de Chevrette soulève la grogne dans les autres ministères », *Le Devoir*, 18 octobre 2001

¹³ François CARDINAL, « Rue Notre-Dame : Le projet de Chevrette soulève la grogne dans les autres ministères », *Le Devoir*, 18 octobre 2001

¹⁴ Le comité environnemental du Collège Maisonneuve.

Les jeunes considèrent que l'élargissement de la rue Notre-Dame ne fera qu'accroître la circulation automobile sur cette nouvelle autoroute ou nouveau boulevard urbain de façon substantielle et qu'inévitablement les véhicules vont générer une importante quantité de gaz à effet de serre¹⁵.

En supposant que la fluidité serait meilleure et que les véhicules rouleraient à vitesse constante, il y aurait un gain par rapport à l'accélération/décélération constante du trafic. Cependant, une vitesse plus élevée consomme moins bien le carburant. On peut présumer que l'augmentation prévisible du trafic et le développement des banlieues lointaines viendrait rapidement dépasser en effets adverses, les effets positifs du projet en termes d'émissions de gaz à effet de serre.

Plus fondamentalement, le temps est venu de redessiner nos villes sur d'autres bases que le transport automobile à occupation unique. Nous devons réduire nos émissions de gaz à effet de serre de 60 à 80% sous les niveaux de 1990 à l'échelle planétaire d'ici 50 ans pour éviter le pire, en termes de perturbations climatiques. Le temps de faciliter le transport automobile est dépassé, il faut se tourner vers d'autres solutions. Améliorer les services de transport en commun et décourager l'étalement urbain ne peut être que plus économique, meilleur pour la santé de la population ainsi que pour celle de la planète.

Impact sur la santé

Le bruit et la qualité de l'air, deux nuisances environnementales qu'il ne faut surtout pas sous-estimer au détriment des gens qui vont demeurer tout près. Le nouvel achalandage d'automobiles et de camions va faire en sorte que les gens du secteur vont sûrement avoir de la difficulté à prendre l'air. Le monoxyde de carbone (CO), le dioxyde d'azote (NO₂), les composés organiques volatils et les particules en suspension dans l'air vont nécessairement augmenter dans les prochaines années quoi qu'en dise l'Organisation mondiale de la santé (OMS). Il faut réduire ces émanations pour protéger l'ozone troposphérique et nous aider dans la prévention des changements climatiques avant d'avoir différentes maladies aux poumons ou bien le cancer de la peau.

Matières dangereuses

Le transport des matières dangereuses est réglementé par des lois très strictes. Cependant, le projet de modernisation de la rue Notre-Dame présente des risques d'accidents. Cet axe stratégique va permettre de transporter des marchandises vers le port de Montréal, les industries riveraines et favoriser un lien est-ouest de transit sur l'île de Montréal pour le camionnage. Nous estimons qu'il y a un danger réel de déversement de matières dangereuses pour le secteur en entier, autant pour les usagers de la route que pour les résidents des quartiers avoisinants. Il faut absolument prévoir des mesures de sécurité pour éviter tout risque de contamination à l'environnement, comme des déversements toxiques récupérés dans une tranchée par exemple.

Transport en commun

¹⁵ Le comité environnemental du Collège Maisonneuve

Nous avons constaté que la voie réservée pour le transport en commun ne sera pas protégée sur tout son parcours et que les autobus devront utiliser la voie d'accotement ce qui risque à coup sûr de provoquer des congestions. Lors des rencontres d'information, le MTQ a soutenu que le fait que les autobus circuleront au-dessus de l'autoroute en tranchée permettra aux usagers d'avoir un regard sur le fleuve contrairement aux automobilistes et que cela aurait pour effet de favoriser le transport en commun. Nous croyons que cet incitatif est quelque peu absurde et surtout insuffisant et que le projet de modernisation de la rue Notre-Dame devrait encourager davantage le transport en commun et reposer sur des arguments plus solides.

Lors de la campagne électorale, M. Tremblay s'était engagé à privilégier le transport en commun. Il estimait que¹⁶ :

Montréal a eu trop longtemps une culture de l'automobile [et qu'en ce sens], il faut mettre de l'avant d'autres moyens de transport. Cela se fera lors de la révision de l'ensemble de l'aménagement du territoire avec la participation des différents acteurs [...]. Nous avons l'intention de faire ça dans les deux premières années de notre mandat.

L'incitatif de M. Tremblay sur la tarification étudiante à la baisse de 50% (25\$ au lieu de 50\$ pour la passe mensuelle pour tous les étudiants âgés de 25 ans et moins) est un excellent moyen d'encourager le transport en commun. La somme d'argent investie dans le projet de modernisation de la rue Notre-Dame ne devrait-elle pas être dépensée pour développer le transport en commun. Favoriser un tel service permettrait à tous les citoyens de Montréal d'aller de l'avant et de se servir du métro et/ou de l'autobus. Une campagne pour augmenter le coût du stationnement au centre-ville et des parcomètres pourraient aussi décourager les automobilistes et favoriser le transport en commun. Nous voulons moins de gaz à effet de serre, ainsi le transport en commun se doit d'être efficace avant d'être rentable.

Pistes cyclables

Le vélo est un véhicule de plaisance et de transport silencieux, agréable et écologique. Compte tenu de sa popularité croissante au Québec, le gouvernement provincial a élaboré un projet de pistes cyclables qui relieraient diverses régions du Québec. Il va sans dire que le projet de pistes cyclables transcanadiennes est aussi une initiative d'envergure. À Montréal, les tracés réservés aux cyclistes sont déjà nombreux mais il faut continuer d'en faire la promotion. C'est également toujours plus agréable de faire du vélo aux abords d'une rue tranquille que sur le bord d'une autoroute de 6 voies rapides, c'est moins dommageable pour les poumons et c'est plus sécuritaire pour toute la famille, du petit au doyen. La qualité de l'air est importante ainsi que le bruit ambiant.

Il faut également revoir les endroits pour stationner les vélos afin d'accroître le nombre de places en raison de la demande qui augmentera dans les prochaines années tout en favorisant un système sécuritaire pour stationner notre bicyclette sans avoir à l'attacher après un arbre! C'est un problème existant!

¹⁶ François CARDINAL, « Tremblay s'oppose au réaménagement de la rue Notre-Dame » Le Devoir, le 23 octobre 2001

Il faut dire aussi que dans le but de remplir les objectifs du Protocole de Kyoto, le gouvernement québécois fait pression sur la Ville de Montréal pour que cette dernière combatte les émissions de gaz à effet de serre.

En conséquence, il faut absolument favoriser les déplacements alternatifs (vélos, patins à roues alignées...) des citoyen(ne)s qui demeurent sur l'île de Montréal en favorisant un accès sécuritaire à des pistes cyclables pour pouvoir se déplacer autant vers l'est que vers l'ouest, et autant vers le sud que vers le nord. De là l'importance d'accorder un espace suffisant et sécuritaire pour leur utilisation pratique.

Avec l'adoption de sa politique sur le vélo, en 1995, le MTQ s'est clairement engagé à encourager l'utilisation du vélo au Québec. Des investissements importants sont consentis pour rendre le réseau routier plus sécuritaire pour les cyclistes et pour contribuer à l'aménagement de voies cyclables¹⁷. Au cours des cinq dernières années (1996-2000), on a enregistré une moyenne de 28 décès de cyclistes par année. Selon le bureau du coronaire, la très grande majorité de ces décès (89%) surviennent à la suite d'accidents impliquant un véhicule automobile¹⁸. La modernisation de la rue Notre-Dame avec une circulation de type autoroutier avec l'absence de feux de circulation et des vitesses élevées ne feront qu'augmenter le nombre d'accidents puisque plusieurs rues sont en intersection avec la future piste cyclable comme les rues Viau, Pie-IX, Bourbonnière, Frontenac, Iberville et quelques rues à faible débit.

C'est dans les grands centres urbains que la diminution de la qualité de vie relative à l'auto est la plus évidente, mais les conséquences qui en découlent débordent les limites de la ville. La détérioration d'une métropole entraîne une baisse de sa vitalité, ce qui a éventuellement des répercussions sur les régions avoisinantes¹⁹. Nous sommes actuellement devant un choix : ou bien nous nous tournons vers les transports durables et viables et donnons priorité au transport en commun, aux vélos et aux piétons, ou bien nous laissons l'automobile continuer son gâchis.

Déplacements piétonniers

Pour les gens du secteur, il faut encourager l'accessibilité des lieux par des moyens afin de pouvoir se déplacer convenablement, que ce soit pour aller aux parcs du secteur ou bien pour s'adonner aux activités habituelles ou de loisirs d'une façon sécuritaire encore une fois sans causer d'inconvénients. La qualité de l'air est encore importante ainsi que le bruit ambiant surtout lors des périodes de congestion.

Il est évident qu'avec ce projet, la vitesse des voitures ainsi que le nombre de voitures qui devrait aller en augmentant au cours des prochaines années, vont créer des inconvénients pour les déplacements. Surtout, il faut penser aux déplacements des enfants, des jeunes, des étudiants et des personnes plus âgées du secteur de façon à éviter qu'il se produise des accidents.

Parcs et aménagements paysagers

¹⁷ L'état du vélo au Québec en l'an 2000

¹⁸ L'état du vélo au Québec en l'an 2000

¹⁹ MORISETTE, Claire, *Deux roues, un avenir*, 1994, p 42.

Nous croyons que le MTQ n'a pas à faire le plan d'aménagements paysagers de Montréal. La ville doit donc s'impliquer davantage avec son département d'aménagement du territoire et d'urbanisme pour favoriser une végétation adéquate. Les espaces verts à Montréal doivent être pris en charge par la ville pour essayer de favoriser une harmonisation entre la nature et le béton dans la circulation urbaine. Nous trouvons qu'il serait important d'impliquer davantage les jeunes de la rue et les citoyens des quartiers pour « renaturaliser » un secteur qui a sérieusement besoin d'être amélioré.

Coûts du projet

Le projet du MTQ est estimé à 263 millions de dollars. Les jeunes s'étonnent des coûts du projet. Ils préféreraient grandement que le gouvernement du Québec investisse toute cette somme pour améliorer le transport en commun, les pistes cyclables et l'économie locale. Le MTQ pourrait investir dans la recherche de carburant moins polluant, dans l'innovation technologique afin de mettre sur pied des voitures électriques moins polluantes et tout aussi performantes²⁰.

Le coût astronomique de ce projet de 10 km nous inquiète grandement. Nous nous demandons à qui le projet sera le plus profitable ; la ville de Montréal ou le MTQ. Ne faudrait-il pas favoriser un développement local pour permettre aux gens de développer ce secteur de l'île de Montréal au lieu de favoriser un échangeur entre la banlieue (Repentigny) et le centre-ville? Les quartiers qui seront affectés par ce projet ont de graves problèmes résidentiels, ne vaudrait-il pas mieux investir les 263 millions de dollars dans la construction de logements convenables à prix modique?

PARTIE IV – NOS RECOMMANDATIONS ET SUGGESTIONS

ENvironnement JEUnesse recommande au Ministère des transports s'il va de l'avant avec son projet de modernisation de la rue Notre-Dame:

- ❑ De réserver aux heures de pointes une voie pour le covoiturage;
- ❑ De construire un stationnement incitatif pour encourager le transport en commun;
- ❑ D'envisager des postes de péage afin de financer ce projet et d'encourager la population à emprunter le transport en commun;
- ❑ De remanier son présent projet afin de proposer la construction d'un véritable boulevard urbain et non une pseudo-autoroute en tranchée.

ENJEU recommande au gouvernement du Québec qui devra donner son approbation à ce projet:

- ❑ De mettre de l'avant le transport en commun et d'investir dans ce service pour répondre aux besoins de la population;
- ❑ D'encourager la pratique d'activités physiques par le biais des pistes cyclables qui sont à revitaliser et de haltes dans les parcs avec un espace pour stationner de façon sécuritaire les bicyclettes;

²⁰ Le comité environnemental du Collège Maisonneuve.

- De construire des logements à prix modique pour améliorer l'image des quartiers Hochelaga-Maisonneuve et Centre-Sud et de permettre à la nouvelle ville de Montréal de développer ces arrondissements en respectant les besoins locaux des résidents;
- De délaissier les projets de construction majeurs et de plutôt faire en sorte de revitaliser les parcs tout en encourageant le travail des jeunes dans la rue;
- De revoir le transport de marchandises dans le plan de développement de la ville de Montréal pour éviter des congestions dans le centre-ville;
- De respecter le processus démocratique et objectif des audiences publiques du BAPE et de faire fi des pressions politiques du promoteur du projet.