

PROJET DE MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME

MÉMOIRE PRÉSENTÉ AU
BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES EN ENVIRONNEMENT (BAPE)

PAR LE COMITÉ DE TRAVAIL SUR L'ENVIRONNEMENT ET L'AMÉNAGEMENT
DE SOLIDARITÉ MERCIER-EST

BERGERON Réal
BERNARD Claude
DI CENZO René
LOUBERT Nicole

JANVIER 2002

TABLE DES MATIÈRES

<i>COMITÉ ENVIRONNEMENT-AMÉNAGEMENT</i>	<i>p.3</i>
<i>CRITIQUES DU PROJET</i>	<i>p.4</i>
<i>A. LA SANTÉ ET LA SÉCURITÉ DES RIVERAINS</i> <i>p.4</i>	
<i>B. L'ABSENCE DU TRANSPORT SUR RAIL</i>	<i>p.6</i>
<i>C. LA DÉDENSIFICATION DU TISSU URBAIN CENTRAL</i>	<i>p.7</i>
<i>RECOMMANDATIONS</i>	<i>p.7</i>

COMITÉ ENVIRONNEMENT-AMÉNAGEMENT

Depuis une dizaine d'années le Comité environnement et aménagement de Solidarité Mercier-Est se préoccupe particulièrement de la qualité de l'air, et de l'eau, des matières résiduelles, des mesures d'urgence, de l'aménagement du quartier, de la santé pulmonaire et du transport.

Quartier à vocation principalement résidentielle, Mercier-Est comporte plusieurs axes routiers majeurs qui suscitent en partie les craintes de la population quant à leur santé et à la qualité de l'environnement en général. Avec les rues Sherbrooke et Notre-Dame qui traversent le nord et le sud du quartier, le boulevard Georges V et l'autoroute 25 qui le délimitent à l'est et à l'ouest (ainsi que la proximité de l'autoroute 40 au Nord), Mercier-Est se trouve enclavé par des artères qui engendrent des nuisances atmosphériques significatives. Le quartier est également traversé par les artères Hochelaga et Notre-Dame empruntées par une circulation lourde. D'après une enquête réalisée par Mercier-Est Quartier En Santé (MEQES) et l'éco-quartier Tétraultville/Honoré-Beaugrand en 1999, 62,3% des résidents se disent préoccupés par les effets sur la santé de l'augmentation du trafic routier dans le quartier.¹ La sauvegarde du caractère résidentiel et la qualité de vie de notre quartier dépendent étroitement de notre participation à l'aménagement de notre quartier mais aussi à celui des arrondissements avoisinants. Le quartier est également traversé par les artères Hochelaga et Notre-Dame empruntées par une circulation lourde.

Notre Comité participe depuis plusieurs années à des tables de concertations reliées à l'Est de Montréal dont celles de la Régie Intermunicipale de la Gestion des déchets de Montréal (RIGDIM), de la zone d'intervention prioritaire pour le fleuve Saint-Laurent (ZIP Jacques-Cartier), du Comité Mixte Municipalités et Industries (CMMI), du comité de gestion des plaintes mis sur pied à l'initiative de l'Association Industrielle de l'Est de Montréal (AIEM) et plus récemment celle des indicateurs de performance environnementale de l'Organisation pour la Coopération et le Développement Économique (OCDE). Nous intervenons régulièrement aux conseils de quartier de la Ville de Montréal, aux commissions

¹ Éco-quartier Tétraultville/Honoré-Beaugrand, MEQES, Enquête sur la santé et la qualité de l'environnement du quartier Mercier-Est, p.31, 1999.

de l'environnement de la Communauté Urbaine de Montréal (CUM) et aux consultations publiques rejoignant nos préoccupations environnementales. Nous faisons valoir, auprès des institutions, notre connaissance du milieu et ses problématiques.

CRITIQUES DU PROJET

*« La modernisation de la rue Notre-Dame vise à améliorer la fluidité et la sécurité du transport des marchandises dans un secteur stratégique pour le camionnage : 300 000 conteneurs entrent et sortent du port par camion actuellement. La réalisation de ce projet permettra aussi de doter l'Est de l'île de Montréal d'un parcours Est-Ouest pouvant servir de solution de rechange à l'autoroute métropolitaine. »*², nous apprend le Plan de gestion des déplacements du Ministère des Transports. Ce dernier prévoit dans son plan dit de « modernisation de la rue Notre-Dame » un réaménagement essentiellement routier négligeant le transport sur rail. Combiné à un éventuel prolongement de l'A-25 et d'un nouveau pont avec Laval, le nouveau réseau autoroutier provoquera selon nous l'expansion accélérée des couronnes suburbaines nord et sud (zones résidentielles et industrielles où les terrains sont moins chers) et ne permettra pas de contrôler l'accroissement anticipé de la circulation et les nuisances atmosphériques et sonores des quartiers urbains traversés, et notamment de la rue Souigny dans le quartier Mercier-Est. Préoccupé par la qualité de vie des résidents du quartier Mercier-Est, le Comité Environnement-Aménagement étaye ses critiques sur trois thèmes, porteurs d'un développement territorial durable mais qui nous semblent avoir été ébréchés par le projet du Ministère des Transports du Québec : la santé et la sécurité des résidents riverains, le développement du transport public, la consolidation du tissu bâti et viabilisé.

A. La santé et la sécurité des riverains

Sachant que le projet du Ministère des Transports du Québec prévoit l'ajout d'une voie par direction qui portera le débit de circulation maximal de 2 800 à 6000 véhicules/heure par direction, l'aménagement de deux couloirs additionnels dans les deux sens du boulevard urbain porterait hypothétiquement le flux de circulation à 64 000 véhicules par jour sur la nouvel axe. Ces débits journaliers anticipés sont réalistes si on se base sur les perspectives du Plan de Gestion des déplacements pour la région métropolitaine qui prévoit « d'ici 2016 une hausse

² Ministère des Transports du Québec, Plan de gestion des déplacements pour la région métropolitaine de Montréal, p.17, 2000.

de deux millions de déplacement par jour dans l'agglomération de Montréal, soit une augmentation de 25%. »³

Ces prévisions sont d'autant plus inquiétantes sur le plan environnemental car une automobile produit quelque 6 000 kg de gaz à effet de serre par année selon les données de l'Agence Métropolitaine de Transport. Il est donc légitime d'appréhender un sérieux déclin de la qualité de l'air dans la Métropole, soit une augmentation prévisionnelle annuelle de 384 millions de kg de gaz à effet de serre. Le dioxyde de carbone émis par les pots d'échappement des voitures est le principal responsable de l'effet de serre dont les effets de réchauffement planétaire et de perturbation climatique ont été mesurés empiriquement. Selon une étude menée en 1997 au sujet des effets du changement climatique au Canada, « *des températures plus élevées favoriseraient la production de divers polluants atmosphériques secondaires (l'ozone et les particules par exemple). Il y aurait par conséquent une augmentation de la fréquence des affections allergiques et cardiovasculaires causées par ces polluants atmosphériques.* »⁴ Le projet de la rue Notre-Dame contredit frontalement l'adhésion du Québec au Protocole de Kyoto, qui visait l'éradication de 6% des GES par rapport à ses émissions de 1990 et ne respecte pas l'esprit de la déclaration de Rio de Janeiro de 1992 qui établissait les principes du développement durable définis par le rapport Brundtland : « *Le développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre à leurs propres besoins* »⁵.

Parmi les gaz issus des carburants qui contribuent à la création des pics d'ozone (SMOG) et dont la concentration sera accrue par l'aménagement de l'artère Notre-Dame, notons les composés organiques volatils et les oxydes d'azote. Les taux de benzène (qui est une substance cancérigène) enregistrés dans l'est de Montréal sont déjà les plus élevés au Canada.⁶ Selon les résultats d'une étude canadienne rapportés par la Fondation Suzuki, « *une augmentation de 80 ug/m³ du NO₂*

3 Ministère des Transports du Québec, Plan de gestion des déplacements pour la région métropolitaine de Montréal, p.3, 2000.

4 David Suzuki Fondation, À couper le souffle, p.24, 1998.

5 Commission mondiale sur l'environnement et le développement, 1989, tome 8

6 C.U.M., Rapport sur la qualité de l'air, p.5, 1998.

entraîne une augmentation moyenne de 4,6% de la mortalité. »⁷ Dans ces conditions, l'impact environnemental d'un projet autoroutier est d'autant plus lourd pour les résidents du quartier Mercier-Est où la qualité de l'air est préoccupante à cause des vents dominants de l'ouest qui souffleraient les gaz polluants de l'artère autoroutière sur le quartier. Notons également que le rapport Suzuki fait état d'une corrélation entre les maladies respiratoires et la qualité de l'air et qui confirme les résultats de l'étude produite par le CLSC Mercier-Est/Anjou et intitulé « Portrait jeunesse », « (...)chez les enfants âgés de moins de 15 ans, les maladies du système respiratoire sont les premières responsables des hospitalisations. Nous constatons que 40% des hospitalisations des enfants de moins de 1 an, dans Mercier-Est, sont dues aux maladies de l'appareil respiratoire »⁸, alors qu'elles correspondent à 33.9% pour la moyenne de l'Est de Montréal. De plus, « certaines recherches montrent précisément que l'augmentation des hospitalisation d'enfants pour asthme au cours des dernières années est directement liée à l'aggravation de la pollution atmosphérique. (Des études ont prouvé) que les polluants atmosphériques présents à l'extérieur, les sulfates par exemple, pénètrent facilement à l'intérieur. (Ceci est d'autant plus inquiétant dans la mesure où au) Canada, les enfants passent environ 90% de leur temps à l'intérieur... »⁹, nous apprend la Fondation Suzuki.

Nous craignons que le prolongement de l'actuelle rue Souigny, désigné « porte Montréal », qui prévoit le dédoublement de l'espace routier de la rue Souigny avec l'implantation d'un couloir réservé pour bus, n'engendre un afflux de circulation à l'est de l'autoroute 25. En effet, il semble hélas concevable que le tronçon de la rue Souigny traversant le quartier Mercier-Est soit emprunté par une circulation de transit abondante (désireuse d'esquiver les bouchons de l'heure de pointe) et devienne une artère de dégorgement routière. La vocation résidentielle de cet axe nous semble parfaitement incompatible avec une circulation à grand débit. Nous redoutons particulièrement la vitesse accélérée de la circulation au niveau de l'intersection de la rue Beaugrand en direction est.

7 David Suzuki Fondation, À couper le souffle, p.22, 1998

8 Mercier-Est/Anjou, Gros plan sur Mercier-Est : portrait jeunesse, p.9, 1999.

9 David Suzuki Fondation, À couper le souffle, p.27, 1998

1. Finalement, le projet ne précise aucune solution pour joindre la piste cyclable est-ouest scindée par le pont-tunnel de l'A-25. Par ailleurs, nous sommes d'avis que la bande cyclable en bordure de la rue Notre-Dame comporte certains dangers pour les cyclistes aux intersections en raison de la circulation lourde qui y transite et des gaz polluants qu'elle diffuse, sans compter la vocation industrielle de cette zone incompatible avec un circuit cyclo-touristique.

B. L'absence du transport sur rail

2. Nous redoutons une inefficacité du couloir de bus réservé relativement au projet de métrobus entre Repentigny et le centre-ville à cause de sa discontinuité. N'étant pas prévus en site propre sur la rue Notre-Dame, les couloirs de bus seront obstrués par la congestion routière et les bretelles d'accès de l'autoroute. En effet, onze paires de bretelles raccorderont l'autoroute au réseau des rues de surface (à titre de comparaison, l'autoroute métropolitaine en possède huit paires sur le même tronçon). De plus, le projet n'intègre pas de phase de conversion à un mode de transport intermédiaire advenant un accroissement de l'affluence des usagers sur la ligne de bus.

À l'échelle de Mercier-Est, le projet prévoit un couloir de bus réservé sur la rue Souigny dans les deux directions, relié aux couloirs de bus de la rue Notre-Dame. Toutefois, la convergence des deux lignes de bus (Souigny / Notre-Dame) est remise en question par des difficultés d'ingénierie civile. La voie ferrée existante aurait pu faire l'objet d'un couloir de train léger sur rail, plus rapide et non-polluant reliant la banlieue Est au centre-ville, à l'instar du réseau SLR (Système Léger sur Rail) aménagé dans l'axe de l'A-10 entre Brossard et le centre-ville.

3. Il est étonnant de constater que seule la région Rive-Nord Est de l'agglomération est privée d'un train de banlieue reliant le centre à la périphérie à l'image des lignes de Rigaud, Deux-Montagnes, Saint-Hilaire ou Saint-Jérôme. Selon l'AMT, les prévisions démographiques pour 2006 estiment à 3,7 millions le nombre de personnes qui habiteront la région alors que la proportion de résidents de la nouvelle ville de Montréal ne sera que de 49%¹⁰, ceci laisse entrevoir un alourdissement inquiétant de la circulation automobile comme nous le

¹⁰ A.M.T. Plan stratégique de développement du transport urbain, p.1, 1997.

mentionnions précédemment, d'autant que les secteurs centraux de la région demeurent les lieux d'emploi de 9 travailleurs sur 10. Il serait préférable selon nous d'opter pour l'aménagement d'un train de banlieue assorti de stationnements incitatifs en bout de ligne afin de réduire la consommation énergétique non-renouvelable et les nuisances atmosphériques et sonores des grandes artères.

C. La dédensification du tissu urbain central

L'emprise de soixante mètres destinée à l'aménagement de six voies en tranchée, de bretelles d'accès empêche la densification des quartiers centraux, malgré l'objectif de la ville de Montréal qui préconisait initialement (au plan d'urbanisme de 1992) le développement résidentiel du lotissement de la marge nord de la rue Notre-Dame dans les quartiers de Sainte-Marie, Hochelaga-Maisonneuve. Les 1200 unités de logement démolies dans les années 1960 auraient pu y être construites moyennant le décalage au sud de l'autoroute à proximité de la zone industrialo-portuaire.

Nous craignons de plus que le prolongement de l'autoroute 25 vers Laval n'engendre un étalement tentaculaire et n'accroisse le déclin démographique déjà amorcé de l'arrondissement : *« de 1991 à 1996, la population a diminué de 3,9% alors que l'accroissement pour la ville de Montréal a atteint 0,01% et que les ménages composés d'une seule personne représentent 39% de tous les ménages, alors que les ménages de deux personnes comptent pour 33% du total. »*¹¹

La condition fondamentale d'un usage modéré et rationnel du sol et de l'énergie pour les transports réside dans la centralisation urbaine, notamment dans la densification d'aires résidentielles jouxtées aux pôles d'activités professionnelles. L'exemple de la ville de Vancouver est à ce titre intéressant : dans le but de contrôler les émissions de gaz à effet de serre et nuisibles à la couche d'ozone, l'administration municipale a établi des mesures incitatives de réduction des

¹¹ Ville de Montréal, Profil socio-économique de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, p.3, 2001.

déplacements par la route au profit du rail et en structurant des sous-centres polarisant les sphères de l'habitat et du travail.

RECOMMANDATIONS

Que le ministère du Transport respecte et applique rigoureusement les orientations gouvernementales proposées dans le Cadre d'aménagement de la Métropole, notamment une utilisation accrue du transport en commun ainsi que des modes non motorisés, une diminution de l'utilisation de l'automobile, des mesures visant à limiter l'étalement urbain et à réduire les émissions de gaz à effet de serre ;

Que le ministère du Transport s'inspire des grandes tendances américaines en matière d'aménagement et de transport urbains, à savoir un investissement massif dans le transport en commun, une revitalisation des centres-villes et des quartiers anciens ainsi que l'élimination des infrastructures autoroutières.

Que le ministère des Transports examine de façon exhaustive et approfondie les solutions de rechange à ce projet d'autoroute urbaine :

- le train léger sur rail reliant le centre-ville à la banlieue est de Montréal ;
- l'utilisation accrue des emprises ferroviaires actuelles pour le transport des personnes et des marchandises ;
- l'utilisation des voies de circulation dans le port de Montréal pour le transport des marchandises ;
- le transport de produits pétroliers par oléoduc sous le fleuve.

Qu'une diminution progressive et continue du camionnage sur l'île de Montréal par l'utilisation de modes de transport des marchandises moins nuisibles et moins dangereux (voir plus haut) ; en outre, les marchandises qui transitent par le port de Montréal pour des destinations extérieures ne pourraient-elles pas être déchargées plus proche de leur destination, soulageant ainsi le réseau routier montréalais ?

En conclusion ce projet nous semble une incitation à l'utilisation accrue des véhicules moteurs en milieu urbain et, ce faisant, un facteur de détérioration des milieux de vie avoisinants ; en outre il s'inscrit, à notre avis, à contre-courant des grandes orientations en matière d'urbanisme et d'aménagement urbain en Amérique du Nord et en Europe axées sur la diminution du trafic automobile et la densification et la revitalisation des quartiers centraux.