

Audience publique du Bureau d'audience publique en environnement (BAPE)

Projet de modernisation de la rue Notre-Dame

POUR UNE MODERNISATION DIGNE DE CE NOM :

*Des investissements favorisant les transports
collectifs et alternatifs et le développement
viable des collectivités*

Mémoire présenté par



VIVRE EN VILLE
REGROUPEMENT QUÉBÉCOIS
POUR LE DÉVELOPPEMENT URBAIN
RURAL ET VILLAGEOIS VIABLE

Janvier 2002

Avant-propos

Recherche, rédaction et coordination

Pascal Laliberté, chargé de projets, Vivre en Ville

Collaboration

Jérôme Vaillancourt, directeur général, Vivre en Ville

Alexandre Turgeon, président, Vivre en Ville

André Porlier, chargé de projets, Conseil régional de l'environnement de Montréal
(CRE-Montréal)

Présentation de Vivre en Ville

Vivre en Ville, le regroupement québécois pour le développement urbain, rural et villageois viable, œuvre principalement à la sensibilisation des acteurs québécois afin de favoriser l'application des principes du développement durable dans la planification et l'aménagement du territoire. Par des recherches, des outils de formation et des événements, l'équipe de Vivre en Ville stimule l'innovation et participe à l'émergence d'une vision nouvelle du développement des agglomération québécoises centrée sur les collectivités viables.

Organisme national d'intérêt public, Vivre en Ville a pour mission l'amélioration de la qualité de l'environnement et des milieux de vie urbains par la recherche d'un aménagement du territoire optimal, contribuant au bien-être physique et psychologique des citoyen(ne)s. Ainsi, Vivre en Ville travaille principalement à la mise en œuvre du développement durable des agglomérations par l'intégration des réseaux et modes de transport en commun et alternatifs, l'efficacité énergétique, la mixité des personnes et des fonctions, la protection et la revitalisation du patrimoine bâti et naturel, l'accroissement de la présence des végétaux et des espaces verts en milieu urbain, etc.

Vivre en Ville a à son actif l'organisation de trois importants congrès. Le Colloque international *Vers des collectivités viables*, qui s'est tenu en novembre 1999, a réuni près de sept cent personnes. Soixante-cinq conférenciers de plusieurs pays à travers le monde sont venus y présenter de nombreux exemples novateurs en matière de développement urbain durable. Ce colloque a été suivi de deux forums régionaux portant sur le même thème, l'un tenu à Québec également en novembre 1999, et l'autre, nommé *Des villes habitables pour tous*, tenu à Montréal en mai 2000. Ces trois événements ont contribué à éveiller la conscience des intervenants municipaux et à stimuler la communauté sur la nécessité de revoir certaines de nos pratiques d'aménagement urbain et modes de transport.

Depuis près de deux ans, une équipe de Vivre en Ville élabore une trousse éducative sur les collectivités viables faisant état des meilleures pratiques et se composant d'un guide, d'une série vidéo et d'un CD-Rom. Cette trousse sera disponible en novembre 2002 pour les décideurs, les professionnels, les étudiants et les citoyen(ne)s. Vivre en ville a aussi débuté, il y a deux ans, une campagne de sensibilisation à la qualité de l'air. Deux outils d'éducation ont été produits, soient *Génie en air* et *Calend'AIR*.

Vivre en Ville a également siégé à trois groupes de travail du Comité interministériel sur les changements climatiques (CICC), soit celui sur les transports, celui sur la sensibilisation de la population et celui sur l'aménagement du territoire.

Contenu du présent mémoire

Vivre en Ville veut démontrer, par le présent mémoire, que les investissements en transports collectifs et alternatifs et favorisant un aménagement du territoire plus dense et une réurbanisation sont plus rentables à court, moyen et long termes que les dépenses dans les infrastructures favorisant les déplacements en voiture. Autrement dit, la construction d'une autoroute supplémentaire dans la région métropolitaine de Montréal s'avère une dépense de fonds publics qui, à long terme, s'avèrera plus coûteuse qu'un investissement dans le transport en commun et dans un aménagement du territoire axé sur l'utilisation des transports collectifs et alternatifs. Il faut donc favoriser et intégrer l'aménagement et le transport de manière à les rendre plus durables.

Parce qu'il s'agit de fonds publics, Vivre en Ville insiste pour que les impacts environnementaux et socio-économiques locaux et globaux suivants soient inclus systématiquement dans les études d'impacts menées dans le cadre de projets autoroutiers touchant les collectivités : impacts au niveau des différents polluants atmosphériques (gaz à effet de serre, monoxyde de carbone, composés organiques volatils, oxydes d'azote, smog), de la pollution sonore et visuelle, de l'étalement urbain, de la mobilité des personnes à faible revenus. De plus, l'étude d'impacts doit comparer les impacts des dépenses dans le réseau routier aux impacts environnementaux et socio-économiques d'investissements similaires dans les infrastructures de transports collectifs et alternatifs.

TABLE DES MATIÈRES

PRÉSENTATION DE VIVRE EN VILLE	3
CONTENU DU PRÉSENT MÉMOIRE	4
INTRODUCTION.....	6
1. QUESTIONNEMENT SUR LA PERTINENCE DU PROJET PRÉSENTÉ PAR LE MTQ.....	7
1.1 Brève réflexion sur la congestion routière	8
1.2 Les impacts de la construction d'un lien routier à haute capacité	10
1.3 Les coûts socio-économiques et environnementaux des routes et de l'automobile...11	
1.4 L'autoroute n'encouragera pas la consolidation et la revitalisation des quartiers centraux	13
1.5 L'offre en transport en commun ne sera pas augmentée	13
1.6 La construction de l'autoroute limitera l'accès au fleuve Saint-Laurent	14
1.7 Incohérences avec le <i>Cadre d'aménagement de la région métropolitaine de Montréal</i> du gouvernement du Québec.....	14
1.8 Incohérence avec les efforts gouvernementaux et ministériels de lutte au gaz à effet de serre (GES).....	16
1.9 La motorisation au Québec entraîne une balance commerciale négative dans le secteur des transports.....	16
1.10 Conclusion : Un projet non-durable et une dépense de fonds publics	17
2. ALTERNATIVES	18
2.1 La première alternative : penser autrement les investissements en transport collectif et alternatif.....	19
2.2 Les alternatives au niveau du transport : un projet à échelle humaine	20
2.3 En matière d'aménagement du territoire : Nouvel urbanisme et <i>TOD</i>	22
2.4 Conclusion : favoriser les idées novatrices et durables en matière de transport et d'aménagement du territoire.....	25
3. CONCLUSION : COHÉRENCE ET VIABILITÉ, DES OBJECTIFS À ATTEINDRE POUR LE GOUVERNEMENT EN MATIÈRE DE DÉVELOPPEMENT URBAIN	26
BIBLIOGRAPHIE.....	27

Introduction

Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame fait partie du *Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal*, rendu public en avril 2000. Ce plan a donc été élaboré avant les fusions municipales (entre 1998 et 2000) et avant le dépôt du *Cadre d'aménagement de la région métropolitaine de Montréal* par le Ministère des Affaires municipales et de la Métropole (MAMM), cadre qui doit en quelque sorte transcender les décisions et les actions des ministères dans l'agglomération montréalaise. Le plan présente plusieurs interventions touchant le secteur (auto)routier.

Dans le cadre de la modernisation de la rue Notre-Dame, ou plutôt « l'autoroutisation », le ministère des Transports du Québec (MTQ) nous présente une fois de plus un projet autoroutier pour régler les problèmes de congestion routière¹. En effet, le projet n'est en fait que le prolongement de l'autoroute Ville-Marie (A-720) dans l'est de Montréal. Le boulevard urbain proposé par le MTQ possède tous les critères définis par le MTQ (1993) propres à une autoroute :

- Les intersections se font par des échangeurs;
- Il n'y a pas de feux de circulation;
- Il n'y a pas d'accès aux propriétés riveraines;
- Il n'y a pas d'accès aux autobus locaux;
- Les vitesses de circulation seront élevées;
- La fonction de l'infrastructure est d'offrir une mobilité maximale;
- Les débits de circulation sont de type autoroutier.

Et avec une configuration semblable à celle de l'Autoroute Décarie, c'est-à-dire une autoroute encaissée, on est loin d'un boulevard urbain. De plus, le dénomination de la nouvelle rue Notre-Dame, A-720, ne laisse aucun doute quant à la nature de la construction et à sa future utilisation.

Selon nous, la construction d'un nouveau lien autoroutier de cette ampleur ne fera qu'empirer une situation déjà mal en point dans un des secteurs les plus économiquement défavorisé de la région métropolitaine de Montréal. De plus, ce projet ne fera qu'accroître les tendances lourdes au niveau du transport des personnes et des marchandises.

En matière de transport des personnes, on retrouve la hausse des kilomètres parcourus en automobile, la hausse de la motorisation des ménages et du nombre d'automobile en général, la hausse du nombre de déplacements en voitures et la baisse de la part modale du transport en commun.

¹ Tous les autres projets autoroutiers du *Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal*, les projets des autoroutes 50 et McConnell-Laramée dans l'Outaouais, de l'autoroute du Vallon à Québec.

Quant au transport des marchandises, on n'observe une hausse du transport par camions et du nombre de kilomètres parcourus. Pour sa part, le transport ferroviaire, moins énergivore que le transport par camion, ne jouit cependant pas des mêmes avantages que ce dernier. Notamment, les compagnies ferroviaires doivent elles-mêmes défrayer les coûts d'entretien de leur réseau, ce qui n'est pas le cas pour les compagnies de transport routier.

Par conséquent, les impacts socio-économiques et environnementaux que le projet entraînerait aux plans local et global sont nombreux. Des alternatives doivent être absolument considérées car les citoyen(ne)s des quartiers du Centre-Sud et d'Hochelaga-Maisonneuve d'une part, et ceux de la région métropolitaine de Montréal d'autre part, n'ont pas à subir la congestion routière et sa pollution, le bruit et l'insécurité causés par la construction d'une nouvelle autoroute en milieu urbain.

1. Questionnement sur la pertinence du projet présenté par le MTQ

Suite à cette brève mise en contexte, il nous est permis de mettre en question le projet de modernisation tel que présenté par le promoteur :

- Parce que les analyses et les modélisations faites pour le projet dans le cadre de l'étude d'impacts sur l'environnement déposée au ministère de l'Environnement du Québec sous-estiment les augmentations au niveau du trafic, du bruit et de la pollution, du fait qu'elles n'intègrent pas les effets de synergie liés à la mise en œuvre des autres projets du *Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal* (prolongation de l'autoroute 25, amélioration de la Métropolitaine, optimisation générale du réseau autoroutier, etc.). Ce projet est ainsi étudié isolément des autres, qu'ils soient connus, étudiés ou seulement imaginés. En évacuant les effets de synergie, les impacts sont donc, selon nous, sous-évalués;
- Parce que le projet ne respecte plus les orientations contenues dans le *Cadre d'aménagement de la Métropole* du gouvernement du Québec;
- Parce que de vraies alternatives au projet n'ont pas été étudiées.

Après avoir discuté succinctement de la congestion routière, parce qu'il s'agit-là de l'un des principaux fondements du problème, nous analyserons en détails les impacts et les divers coûts associés à la construction d'une autoroute. De plus, nous ferons ressortir les incohérences gouvernementales et ministérielles en ce qui concerne le projet. Nous proposerons ensuite une alternative globale au niveau métropolitain et des alternatives plus spécifiques à la modernisation.

1.1 Brève réflexion sur la congestion routière

La congestion routière a de nombreux impacts négatifs tant aux plans socio-économique qu'environnemental. Il faut donc tenter de contrer ce problème. Par exemple, la congestion routière aurait coûté 500 millions à Montréal en 1997 (Les conseillers ADEC, 1997). Une étude réalisée par le *Texas Transportation Institute*, pour les départements du transport de 10 États américains, démontre que le total des coûts liés à la congestion routière dans 68 grandes villes américaines s'élevait à 78 milliards de dollars (américains) en 1999, notamment à cause des 4,5 milliards d'heures d'attente et des 6,8 milliards de gallons de pétrole consommés. Mais avant d'intervenir pour régler ce problème, une réflexion s'avère nécessaire pour mieux comprendre pourquoi les bouchons de circulation se multiplient et s'allongent, non seulement dans la région métropolitaine de Montréal, mais aussi dans la majorité des grandes villes du monde occidental. Dans toutes ces agglomérations, plusieurs autoroutes construites dans le but de diminuer la congestion routière n'ont rien changé à ce problème : les niveaux de trafic et la congestion ont même augmenté suite à la construction.

Pour le navetteur (personne se déplaçant de son domicile vers son lieu de travail), un déplacement se situant sous les cinquante-cinq minutes est acceptable. Quand on augmente la capacité routière et la fluidité, on diminue le temps que le navetteur prend pour parcourir la même distance. Par conséquent, le navetteur, pour le même temps, peut aller s'installer plus loin, souvent parce que le coût des terrains y est moins élevé. L'augmentation de la fluidité par la construction d'une nouvelle autoroute ou l'ajout de nouvelles voies de circulation contribuent à l'étalement urbain.

Le phénomène d'étalement urbain contribue à son tour à la congestion. Étant donné que les banlieues ont été érigées par et pour l'automobile, le seul choix de mode de transport qui s'offre alors aux navetteurs optant pour la banlieue comme cadre de vie demeure l'automobile. La preuve en est que dans les couronnes nord et sud de Montréal, on retrouve 0,58 véhicules par personne, comparativement à 0,36 dans la CUM-centre et 0,25 au Centre-ville de Montréal (Enquête Origine-Destination 1998). Autrement dit, environ une personne sur deux possède un véhicule à Blainville ou Saint-Constant, une personne sur trois dans le quartier Ahuntsic et une personne sur quatre sur le Plateau Mont-Royal. Plus on se rapproche du centre-ville de Montréal, plus le taux de motorisation est bas.

Outre la publicité excessive et une fiscalité avantageuse, c'est l'absence d'alternatives concurrentes qui conduit la majeure partie des résidents de banlieue à utiliser la voiture. De plus, le transport en commun dans ces zones de faible densité résidentielle ne saurait être pleinement efficace et n'arrive pas à concurrencer l'automobile.

Tableau 1 – Débits de circulation, actuels et prévus par le MTQ

Infrastructure routière	Débits* avant les travaux	Débits projetés par le MTQ	Débits actuels	Différence entre les débits projetés et les débits actuels
Autoroute Décarie**	30 000	90 000	166 000	+ 76 000 (+ 85 %)
Autoroute Métropolitaine** *	—	100 000	175 000	+ 75 000 (+ 75 %)
Autoroute Notre-Dame (à l'ouest de Dickson)****	55 000	94 000	?	?

* Nombre de voitures par jour

** Construction de l'Autoroute Décarie (1965-67), site Internet du MTQ.

*** André Pratte. 2000. « La fin du Calvaire total; 760 millions pour corriger les plus gros défauts de la Métropolitaine ». *La Presse*, 2000/08/05.

**** MTQ, Modernisation de la rue Notre-Dame, Chapitre 1 : Mise en contexte.

Si on combine la péri-urbanisation et la hausse de la motorisation des ménages à la demande induite, c'est-à-dire l'attractivité des nouvelles infrastructures routières pour effectuer des déplacements plus longs et/ou lorsqu'il y a un transfert modal du transport en commun vers l'automobile, conduisant à la saturation de l'axe routier à moyen et long terme, il est évident que l'intervention n'aura servi à rien. Plusieurs études démontrent que pour chaque augmentation de 10 % de la capacité routière (nouvelle route ou nouvelles voies), il y a de 4,7 % à 12,2 % de plus de congestion routière à moyen terme (Goodwin, 1996; Hansen et Huang, 1997; Hansen et Huang, 1999; et Cowart, 1999, Fulton *et al.*, 1999, Nolan, 2001). Conséquence : il faut construire de nouvelles voies ou une nouvelle route, ce qui engendre de nouveaux problèmes de trafic et de congestion... Selon le Service européen d'information sur le transport local, « C'est le cercle vicieux d'une urbanisation mangeuse d'espace et malade de la circulation, où toute infrastructure routière supplémentaire est une incitation à rouler davantage, et n'aboutit qu'à augmenter les encombrements qu'elle est censée supprimer » (www.eltis.org/fr/indexf.htm). Bref, la solution « route » ne répond pas adéquatement au problème « congestion », en plus de générer plusieurs autres nuisances.

De plus, comme nous l'avons mentionné dans l'introduction de la présente section, les estimations du MTQ ne tiennent pas compte des effets de l'optimisation du réseau, plus particulièrement de la construction de l'autoroute 25 vers Laval qui déboucherait sur l'autoroute Notre-Dame, sur les débits de circulation de celle-ci.

Les impacts de la construction de l'autoroute Notre-Dame sont donc nombreux et sous-évalués.

1.2 Les impacts de la construction d'un lien routier à haute capacité

Les impacts négatifs aux plans socio-économique et environnemental de la construction ou de l'amélioration d'un lien autoroutier sont nombreux. Plusieurs études démontrent que combattre la congestion routière en intervenant uniquement sur le réseau routier est loin de donner les résultats escomptés, c'est-à-dire améliorer la fluidité du réseau et réduire les impacts de la congestion et du trafic.

Comme impacts principaux, on retrouve, entre autres :

- les coûts associés aux routes et à l'automobile ;
- la hausse du trafic et de la congestion à moyen terme (demande induite) ;
- la hausse de la pollution, tous types de polluants confondus (CO, NO_x, GES, bruit, pollution visuelle) ;
- la baisse de la qualité de vie des résidents ;
- l'étalement urbain ;
- l'effet de coupure.

Selon le Service européen d'information sur le transport local, l'effet de coupure et ses impacts sont nombreux pour un projet de ce type.

« Il a été démontré qu'un trafic routier très intense pouvait perturber la vie d'une communauté. Dans un travail de recherche bien documenté réalisé en 1972 aux États-Unis, Appleyard et Lintell ont démontré que l'accroissement des volumes de trafic allait de pair avec une diminution des contacts sociaux dans les rues. Là où le trafic a engendré un effet de coupure au sein d'une communauté, celui-ci inhibe la vie quotidienne des riverains et des piétons, et pose des problèmes particuliers pour les personnes âgées, les jeunes enfants et leurs mères qui les accompagnent. Il semble également que l'effet de coupure puisse influencer le choix du mode de déplacement car l'impression de barrière qui se dégage d'une route, amène les riverains à estimer qu'ils ne sont plus en sécurité lorsqu'ils font de la marche à pied ou de la bicyclette (*The Institution of Highways and Transportation*, 1997). De plus, la difficulté de franchir certaines routes très fréquentées peut entraver l'accès à divers équipements ou services essentiels comme les commerces, les services de santé, les aires de détente ou les parcs publics (*Public Health Alliance*, 1991). Consacré aux effets du transport sur la santé, ce dernier rapport montre que l'absence d'assistance et de contacts sociaux peut, à la longue, provoquer des problèmes psychiatriques et être à l'origine de tendances suicidaires » (www.eltis.org/fr/indexf.htm).

Les routes et la circulation automobile sont aussi responsables du sentiment d'insécurité. La perception du danger associé à l'infrastructure routière et au trafic intense est considérée comme une source de stress et d'anxiété, en particulier pour les personnes que ces obstacles intimident, c'est-à-dire les riverains, les piétons, les cyclistes, les enfants, les personnes âgées ou à mobilité réduite.

1.3 Les coûts socio-économiques et environnementaux des routes et de l'automobile

Comme dans le cadre des autres projets concernant le transport routier, il s'agit d'investissements publics, ou plutôt de dépenses publiques, qui, dans un horizon à moyen et à long termes, seront importantes compte tenu entre autres des coûts d'entretien et surtout, des coûts externes associés à l'utilisation de l'automobile. Les coûts externes liés à la pollution et à l'utilisation inefficace des ressources, à la congestion, à l'étalement urbain, au bruit et au stress, aux accidents et aux décès, etc., sont souvent non-comptabilisés dans les études d'impacts. Ils représentent environ le tiers de tous les coûts liés à l'utilisation de l'automobile (Voir Litman, 1999, www.vtpi.org).

Les coûts socio-économiques et environnementaux associés aux routes à fort débit et à l'utilisation massive et irrationnelle de l'automobile sont importants et ne sont habituellement pas inclus dans les tables comptables.

« L'absence de véritables conditions de marché dans le secteur du transport a conduit à créer un schéma de la demande déformé, un problème qui, dans une certaine mesure, trouve sa source historique dans l'utilisation des techniques d'évaluation économique pour définir les programmes nationaux de construction routière. Or, ces techniques ne permettent pas de prendre en compte ou d'analyser le coût véritable des atteintes à l'environnement ni d'envisager des changements d'approche ou des modifications à long terme au niveau de l'aménagement du territoire » (www.eltis.org/fr/indexf.htm).

Selon une étude du CAA-Québec (<http://www.caaquebec.com/fr>), une automobile coûte directement à son propriétaire environ 8 000 dollars par année. Ces frais incluent les coûts de fonctionnement (entretien, carburant, pneus) et les coûts de propriété (assurances, permis de conduire, immatriculation, dépréciation, financement), mais n'incluent pas les coûts indirects. Comme coûts indirects (ou cachés), on retrouve « [...] la construction et l'entretien des routes, le déneigement, le contrôle de la circulation, les services d'urgence, la perte d'impôt foncier sur les terres devenues des routes [et des espaces de stationnement], les stationnements des entreprises, les parcs de stationnement gratuits des centres commerciaux, les accidents et les soins médicaux connexes, etc. On estime que les automobilistes paient seulement les trois cinquièmes du coût de l'infrastructure des transports. [...] L'entretien de notre réseau routier et autoroutier absorbe 5,5 milliards de dollars de plus par année de recettes fiscales générales » (Environnement Canada, 2001).

Au Québec, les dépenses du gouvernement québécois dans le système routier s'élevaient en 1995 à environ 3,7 milliards de dollars. Ce chiffre comprend les coûts d'exploitation et d'entretien du réseau, les subventions pour les réseaux locaux, les indemnités pour les accidents, le financement de 30 % du budget de la Sûreté du Québec, la gestion de la circulation, les immobilisations, le stationnement, l'administration et le contrôle routier (MTQ, 1996, pp. 16-26). Et c'est sans compter les coûts externes non-comptabilisés... En intégrant le 33 % mentionné plus tôt, les dépenses se chiffrent à près de 5 milliards, et ce, uniquement pour le Québec !

De plus, le tableau 3 démontre que la majorité des coûts liés à l'utilisation de l'automobile augmente avec l'amélioration du réseau autoroutier, contrairement à ceux du transport en commun.

Tableau 2 – Comparaison des impacts sur les coûts de l'amélioration du transport en commun et de l'amélioration d'une autoroute

Coût	Transport en commun	Autoroute
Propriété du véhicule	Réduit	Même
Utilisation du véhicule	Varie	Varie
Opération réseau routier aide gouv./revenus	Aide gouvernementale	Même
Coûts temps de déplacement	Varie	Varie
Accident (interne)	Réduit	Même
Accident (externe)	Réduit	Même/ Augmenté
Stationnement (interne)	Réduit	Même
Stationnement (externe)	Réduit	Augmenté
Congestion	Réduit	Réduit sur autoroute/ Augmenté en aval
Effet de coupure	Réduit	Augmenté
Services routiers	Réduit	Augmenté
Services municipaux	Réduit	Augmenté
Valeur foncière près route	Réduit	Augmenté
Pollution de l'air	Réduit	Augmenté
Bruit	Réduit	Augmenté
Consommation de ressources	Réduit	Augmenté
Pollution de l'eau	Réduit	Augmenté
Gestion de matières résiduelles	Réduit	Augmenté
Impacts sur aménagement territoire	Réduit	Augmenté
Équité et choix	Réduit	Augmenté

Source : Tiré et traduit de Todd Litman. 1999. *Transportation Cost Analysis. Summary*. Victoria : Victoria Transportation Institute, p. 27.

Contrairement à la propagande des promoteurs de projets routiers de grande envergure, aucun lien de cause à effet (corrélation) n'existe entre la construction d'une route et le dynamisme économique d'une ville ou d'un quartier. Au contraire, une autoroute peut accentuer l'état d'affaiblissement des quartiers plus défavorisés en créant un « effet de pompe » par l'augmentation de la fluidité, qui aboutit à concentrer plus encore la population et les entreprises dans les banlieues. La vitalité d'une ville repose plus sur une fourchette de choix qui s'offrent aux citoyens en matière de transports que sur la prolifération d'autoroutes et d'automobiles. C'est pourquoi les alternatives à l'auto-solo doivent être mises en place.

En augmentant la fluidité du réseau avec ce projet autoroutier, il y a un risque réel que les entreprises se localisent là où la valeur des terrains est moins élevée, soit en banlieue, car le temps de déplacement entre l'entreprise située en banlieue et le centre-ville sera le même que lorsqu'elle était située dans l'est de l'île de Montréal.

Tableau 3 – Comparaison du coût des terrains résidentiels et commerciaux entre la CUM-Est et deux zone périurbaines

Secteurs	Prix des terrains vacants résidentiels en 1999	Prix des terrains industriels avec services en 1999
CUM-Est	7 \$ à 9 \$ le pi ²	30,60 \$ à 44,93 le pi ²
Couronne Nord	1 \$ le pi ²	
MRC des Moulins		3,60 \$ le pi ²

1.4 L'autoroute n'encouragera pas la consolidation et la revitalisation des quartiers centraux

Une autoroute ne fera que contribuer à l'étalement urbain, ce qui vient gêner les efforts de consolidation et de revitalisation entrepris par les gouvernements provincial et municipal, ou à venir, particulièrement ceux présents dans le Cadre d'aménagement de la métropole. L'emprise de 60 mètres que nécessite le projet ne permet pas de construire de nouveaux édifices commerciaux et résidentiels (plus de 1000 nouveaux logements selon les estimations) faisant face à la rue. Actuellement, la majorité des édifices situés sur la rue Notre-Dame font dos à la rue. Le projet du MTQ élimine les chances, d'une part, que l'artère Notre-Dame devienne une rue commerciale vivante ou un boulevard urbain convivial, et, d'autre part, que les quartiers limitrophes à la rue Notre-Dame gagnent de la vitalité économique.

De plus, les impacts sur le centre-ville de Montréal sont également mal évalués. Le MTQ mentionne que son projet n'aura pas d'impact sur l'autoroute Ville-Marie et sur les débits de circulation du réseau routier local. Mais avec 30 % des 94 000 automobiles prévues² qui emprunteront l'autoroute Notre-Dame pour se rendre au centre-ville, les conséquences seront plus sérieuses que ne peut le croire le promoteur. Plus d'automobiles au centre-ville correspond à plus de trafic et à une augmentation du nombre de cases ou un déficit d'espaces de stationnement, ce qui ne fera qu'empirer les problèmes qui sévissent actuellement au cœur de Montréal. La qualité de vie au centre-ville sera par conséquent grandement diminuée, la circulation automobile étant le facteur qui a le plus de conséquence sur la sécurité et la tranquillité des citoyens. Si le gouvernement veut favoriser un retour au centre-ville, ce n'est pas en construisant des autoroutes pour mieux le desservir qu'il y arrivera.

1.5 L'offre en transport en commun ne sera pas augmentée

Bien que le projet laisse croire à une augmentation de l'offre en transport collectif par l'addition de voies réservées, il y a loin de la coupe aux lèvres. En effet, les voies réservées ne sont pas en site propre, c'est-à-dire situé en retrait de la voie de circulation et du trafic. Par conséquent, les autobus seront soumis aux mêmes aléas de la circulation que les automobiles sur une partie de l'autoroute, c'est-à-dire bloqué dans les mêmes problèmes de congestion.

² Avec un taux d'occupation moyen de 1,2 passagers, cela équivaut à environ 34 000 personnes.

Les gains en terme de temps seront donc minimes et encore une fois, le transport en commun par autobus ne pourra devenir une alternative attrayante et concurrencer adéquatement les déplacements en automobile. De plus, dans le projet du MTQ, les voies réservées ne sont pas configurées pour accueillir la venue éventuelle d'un système léger sur rail (SLR) advenant un accroissement de la demande.

La construction d'une autoroute viendra également gêner les efforts en vue d'augmenter l'utilisation du transport en commun. Même le MTQ l'admet : « Le MTQ considère que l'augmentation de l'offre en transport en commun déjà prévue au Plan de gestion des déplacements risque de demeurer sans effet si elle n'est pas appuyée par des mesures adéquates [...] visant à freiner l'utilisation de l'automobile » (MAMM, 2001, p. 77). Il s'agit là d'un commentaire très perspicace de la part du MTQ. Le seul problème est que le projet aura les effets mentionnés sur l'utilisation du transport en commun, c'est-à-dire aucun...

1.6 La construction de l'autoroute limitera l'accès au fleuve Saint-Laurent

L'autoroute en tranchée va accentuer l'effet de coupure qui existe déjà entre les quartiers riverains de la rue Notre-Dame et le fleuve Saint-Laurent. Même si des espaces verts entre ces quartiers et le fleuve sont prévus dans le projet, ceux-ci ne touchent pas directement au fleuve à cause de la présence d'infrastructures portuaires. De même, la conception de l'autoroute ne permettra pas le recouvrement de l'autoroute, enlevant ainsi toute chance de donner aux résidents un accès plus aisé au fleuve lorsque les espaces sur les rives seront libérés par une diminution ou un changement des activités du Port de Montréal dans ce secteur. Et advenant cette dernière situation, les espaces verts prévus actuellement dans le projet seront insuffisants pour parler d'un véritable retour au fleuve puisque l'autoroute en tranchée séparera la rive des lieux de résidences rendant l'accès encore plus difficile à la berge. C'est donc dire que dans plus d'une trentaine d'années, au moment où la Ville de Montréal décidera de renaturaliser les berges et de redonner un accès au fleuve pour souligner son anniversaire de fondation, elle devra démanteler et remplir une autoroute en tranchée sous-utilisée puisqu'il devrait y avoir beaucoup moins d'automobilistes.

De plus, le projet entre en contradiction avec l'orientation numéro 8 du *Cadre d'aménagement de la Métropole* du gouvernement du Québec. Mais il ne s'agit pas là de la seule incohérence entre le projet et les grandes orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire et d'environnement.

1.7 Incohérences avec le *Cadre d'aménagement de la région métropolitaine de Montréal* du gouvernement du Québec

La construction d'une nouvelle autoroute en milieu urbain entre en contradiction avec le principe de développement durable sur lequel se fonde le *Cadre d'aménagement* et avec

plusieurs orientations de celui-ci. En effet, les orientations 1, 6, 7 et 8, les enjeux et les attentes gouvernementales s'y rattachant sont loin d'être cohérentes avec un projet autoroutier.

▪ Orientation 1

« *Consolider les zones urbaines existantes et limiter l'urbanisation en périphérie de ces zones aux secteurs qui disposent déjà des infrastructures et des services [...] » (p.76).*

Et l'enjeu suivant lié à l'orientation 1 :

« *Développer le territoire en considérant les infrastructures lourdes de transport en commun comme l'armature principale du développement urbain futur de l'agglomération métropolitaine » (p.76).*

▪ Orientation 6

« *Susciter et soutenir une forme urbaine qui : En ce qui a trait au transport des personnes, une utilisation accrue de transport en commun ainsi que des modes non-motorisés et un réduction de l'utilisation de l'automobile; En matière de transport des marchandises, l'utilisation optimale du réseau stratégique de transport, le renforcement de la position concurrentielle de Montréal en tant que centre manufacturier et plaque tournante continentale du transport des marchandises; En ce qui a trait à la desserte des pôles économiques majeurs, un soutien à leur développement par une meilleure intégration des réseaux et des systèmes de transport des personnes et des marchandise » (p.91).*

▪ Orientation 7

« *Assurer la permanence et l'aménagement durable de la zone agricole décrétée en favorisant une mise en valeur optimale du potentiel agricole et agroalimentaire métropolitain, dans une perspective de croissance économique, de création d'emplois et de protection de l'environnement » (p.96).*

▪ Orientation 8

« *Protéger et mettre en valeur les espaces verts et les plans d'eau de la région métropolitaine, les paysages ainsi que les éléments patrimoniaux du territoire : [...] L'accroissement de l'accès du public aux berges, aux plans d'eau et à certaines îles fluviales du Grand Montréal si l'accès ne nuit pas à la biodiversité et à la conservation des espèces menacées et vulnérables ni à leur habitat; Protéger et mettre en valeur le patrimoine naturel, historique, architectural, et les paysages » (p. 100).*

Ces orientations concernent l'aménagement efficiente du territoire et la consolidation de pôles économiques, l'utilisation accru des modes de transports collectifs et alternatifs à l'automobile, la protection des espaces verts et agricoles. La prévention des risques, le développement durable et la protection de l'environnement risquent de demeurer des vœux pieux, surtout dans les secteurs touchés par la construction de l'autoroute.

Il y a donc une incohérence gouvernementale : d'un côté, le gouvernement veut favoriser un aménagement durable du territoire; de l'autre côté, le MTQ veut construire un nouveau lien routier, qui favorisera vraisemblablement le contraire.

1.8 Incohérence avec les efforts gouvernementaux et ministériels de lutte au gaz à effet de serre (GES)

Il faut également tenir compte des engagements du Protocole de Kyoto en matière de transport. Les émissions de GES du secteur des transports totalisaient 37 % en 2000 et sont toujours en hausse. Il s'agit du secteur qui émet le plus de GES au Québec. Un nouveau lien routier ne fera qu'augmenter le nombre d'automobiles et de camions sur les routes de la métropole et les émissions de GES. Par conséquent, il en coûtera plus cher pour atteindre les objectifs fixés, soit une réduction de 6 % en-dessous du niveau d'émission de 1990. Il y a donc une incohérence entre les objectifs du *Plan d'action québécois sur les changements climatiques*, ceux du *Plan stratégique* du MTQ (pp. 28-29), ceux de la politique environnementale du MTQ et un tel projet.

1.9 La motorisation au Québec entraîne une balance commerciale négative dans le secteur des transports

Dans un autre ordre d'idée, mais toujours en lien avec l'économie, il faut mentionner que la dépendance automobile de la société québécoise a aussi un coût, puisqu'elle maintient une balance commerciale négative dans le secteur des transports. En achetant des voitures produites aux États-Unis, au Japon et en Europe et du carburant aux différents pays producteurs de pétrole, le Québec contribue à un déficit commercial de 10 milliards de dollars par année (GTT, 2001). Cette somme pourrait très bien être réintroduite dans l'économie québécoise.

L'expertise en matière de transport alternatif à l'automobile et d'énergies alternatives existe au Québec. Il suffit de penser à Bombardier, à Hydro-Québec, à Nova Bus et à Alstom. Les transports collectifs et alternatifs représentent des investissements. Des emplois plus durables seront créés par la construction de systèmes de transport collectif. Ce n'est pas en dépensant des deniers publics dans la construction de routes que le gouvernement va stimuler l'économie à long terme car il ne s'agit pas d'une expertise « exportable » et synonyme de valeur ajoutée.

Bref, les routes ne sont pas des investissements mais bien des dépenses de fonds publics.

1.10 Conclusion : Un projet non-durable et une dépense de fonds publics

Pour toutes ces raisons, Vivre en Ville s'oppose à l'idée d'un lien routier à haute capacité. L'autoroute Notre-Dame va à l'encontre du développement durable de la ville. Le gouvernement doit investir dans des solutions viables pour les collectivités, c'est-à-dire améliorer l'offre en transports en commun et alternatifs et favoriser un aménagement du territoire axées sur les modes alternatifs à l'automobile, plutôt que de dépenser une nouvelle fois pour construire une autoroute. Par conséquent, nous proposons la mise en place d'alternatives efficaces au plan des transports collectifs et alternatifs et qui ouvrent la possibilité, compte tenu du contexte particulier de ce secteur de la ville, à la construction d'une infrastructure moins lourde, c'est-à-dire un boulevard urbain.

2. Alternatives

Avant de débiter cette section, il est pertinent de mentionner que 50 % des ménages de l'île de Montréal ne possèdent pas d'automobile. L'utilisation du transport en commun est relativement élevée par rapport au reste du Québec et du Canada. Ces deux faits s'expliquent en grande partie par la relative qualité de la desserte en transport en commun dans l'agglomération montréalaise. Par conséquent, favoriser les transports collectifs et alternatifs en lien avec l'aménagement du territoire permettrait de maintenir et même d'augmenter la part modale du transport en commun ainsi que les déplacements à pied et à vélo dans toute la région métropolitaine de Montréal, de diminuer de manière substantielle les déplacements effectués en automobile et d'avoir un meilleur contrôle sur l'étalement urbain, la pollution et le bruit.

De plus, comme il est mentionné dans le Rapport d'étape de la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud concernant la manière de régler les problèmes de transport et de congestion inter-rives, « un problème aux dimensions aussi nombreuses ne peut avoir de solution unique » (p. 30). En ce sens, la Commission suggère une « combinaison de plusieurs solutions » : privilégier le transport en commun, investir dans le réseau routier, agir directement sur les comportements de déplacement, gérer de manière plus efficiente les espaces de stationnement, introduire le péage routier sur certains tronçons, etc.

Nos propositions d'alternatives se baseront sur une combinaison de solutions minimisant les investissements autoroutiers et maximisant ceux privilégiant les déplacements alternatifs à « l'auto-solo ». Nos solutions touchent principalement aux transports collectifs et alternatifs, à l'aménagement du territoire et surtout, à l'intégration entre les deux.

Vivre en Ville est contre le statu quo qui prévaut actuellement. Les problèmes occasionnés par la configuration actuelle de la rue Notre-Dame doivent être réglés par des interventions majeures. Par contre, une nouvelle autoroute est loin d'être la solution, surtout qu'elle profitera à la circulation de transit au détriment de la circulation locale.

Il existe de nombreuses alternatives au projet d'autoroute présenté par le MTQ. Les tracés alternatifs ne sont pas selon nous de véritables alternatives. Que la route soit plus à gauche ou moins à droite, qu'elle soit en tunnel ou surélevée, tout cela n'influencera en rien les débits de circulation. C'est pourquoi il faut que les modifications au projet soient « radicales », au sens où elles divergent complètement du concept d'autoroute. Les sommes prévues pour le projet doivent être investies dans les transports collectifs et alternatifs et dans un développement urbain favorisant l'utilisation de ceux-ci. Bref, il faut investir 263 millions de dollars plutôt que de les dépenser. Comme nous l'avons mentionné plus tôt, les autoroutes, contrairement aux transports collectifs et alternatifs, représentent des dépenses et non des investissements.

2.1 La première alternative : penser autrement les investissements en transport collectif et alternatif

La première alternative se situe au niveau de la conception des investissements en transport collectif et alternatif, trop souvent considérés comme dépenses, au même titre que les autoroutes. Même s'ils coûtent parfois plus chers qu'une autoroute, les transports collectifs et alternatifs rapportent beaucoup plus de bénéfices à moyen et à long termes.

Une étude réalisée en 1991 par David A. Aschauer conclut que les investissements dans les transports collectifs soutiennent davantage la croissance économique à long terme et qui améliorent pour la productivité que les investissements dans les infrastructures routières :

« Within the broad category of transportation spending, the evidence indicates that public transit spending carries more of a potential to stimulate long run economic growth than does highway spending. In turn, the benefit to cost ratios for transit spending in any particular year exceed those for highway spending to a considerable degree. [...] It is evident that transit spending carries over twice the potential to impact productivity as does highway spending » (Aschauer, 1991, p. i).

De même, « [deux] fois plus importantes pour le transport en commun que pour le réseau routier, les retombées du transport en commun sont indubitables en terme de valeur ajouté par emploi. [...] [Les] transports en commun génèrent des recettes commerciales équivalant à des ventes au détail de trois dollars à trois dollars cinquante pour chaque dollar investi – capital et exploitation » (Labriet et Parisien, 1996, p. 13).

Les investissements pourraient s'articuler selon un axe transport et un axe aménagement du territoire, l'un intégré dans l'autre. Autrement dit, il faut investir dans l'amélioration du transport en commun et des transports alternatifs, favoriser le développement des espaces vacants en zone urbaine et encourager la densification des zones déjà viabilisées, particulièrement le long des corridors de transport en commun. L'application d'une telle stratégie intégratrice s'avère très rentable quant à la fiscalité et l'économie publique. Plus d'une agglomération américaine peut aujourd'hui l'affirmer.

Encadré 1 – Comparaison entre les investissements en transport en commun et pour les autoroutes selon les analyses conventionnelle et compréhensive

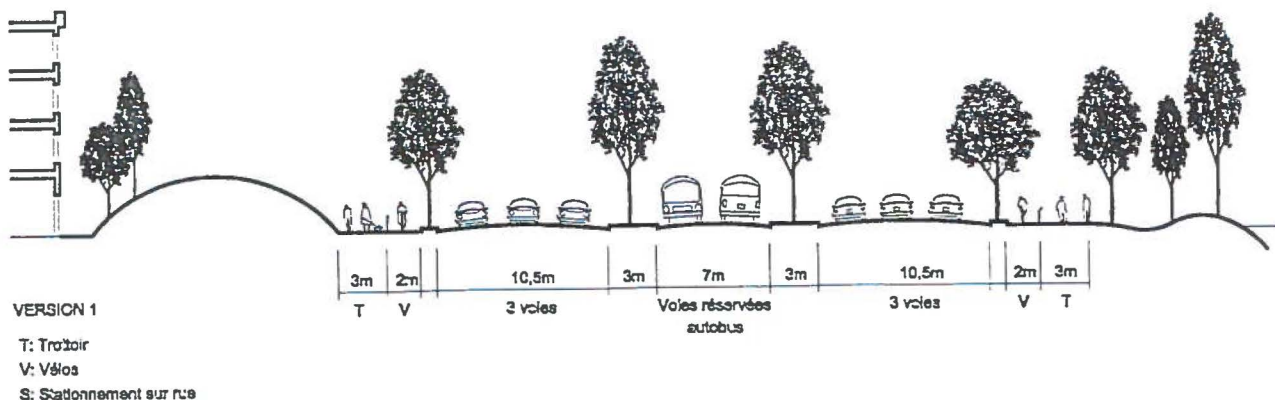
Analyse conventionnelle	
Système léger sur rail (SLR)	300 millions \$
Expansion d'une autoroute	<u>250 millions \$</u>
<i>Bénéfices nets pour l'option autoroute</i>	<i>50 millions \$</i>
Analyse compréhensive	
<i>Les coûts non-inclus pour l'expansion de l'autoroute</i>	
Stationnement	
(3 000 espaces de stationnement urbains au coût moyen de 10 000 \$ chacun)	environ 30 millions \$
Congestion routière	
(3000 véhicules de plus se déplaçant durant 10 miles par jours, 300 jours par année sur les routes durant les heures de pointe, avec un coût moyen de 0,20 \$ par mile, durant 25 ans avec 7 % de rabais sur les coûts par mile)	environ 35 millions \$
Coûts de propriété de l'automobile	
(10 000 \$ par année, contre 500 \$ pour les usagers du transport en commun)	environ 29 millions \$
Bénéfices sociaux et environnementaux (coûts évités pour la santé, la dépollution, la réhabilitation, etc....)	<u>Probablement substantiels</u>
<i>Bénéfices nets pour l'option transport en commun</i>	<i>44 millions \$ et plus</i>

Source : Tiré et traduit de Todd Litman, 1999. *Transportation Cost Analysis*. Victoria : Victoria Transportation Institute, p. 26. www.vtpi.org.

2.2 Les alternatives au niveau du transport : un projet à échelle humaine

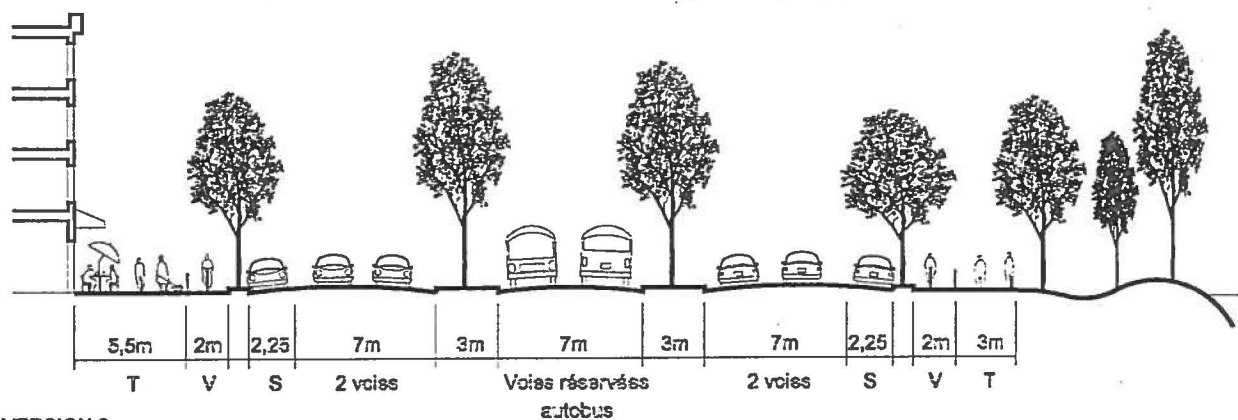
La proposition de Vivre en Ville est de faire un projet moins ambitieux que le projet du-MTQ. Nous proposons une voie de type boulevard urbain, plus économique et plus conviviale qu'une autoroute. Nous proposons deux configurations.

Figure 1 – Proposition 1



La première est un boulevard urbain à six voies avec deux voies réservées en site propre au centre de l'emprise. De chaque côté de la voie, il y a un large trottoir et une piste cyclable unidirectionnelle aussi en site propre. Des arbres et un mobilier urbain appropriés viennent embellir l'espace. La construction du boulevard urbain permettra un accès plus direct au fleuve advenant la diminution ou la modification des activités du Port de Montréal.

Figure 2 – Proposition 2



VERSION 2

- T: Trottoir
- V: Vélos
- S: Stationnement sur rue

L'autre proposition est également un boulevard urbain. Les voies réservées en site propre sont toujours présentes, de même que les trottoirs, les pistes cyclables et les autres aménagements. Mais à la différence de la première proposition, il y a quatre voies de circulation automobile au lieu de six, permettant ainsi de libérer l'espace nécessaire pour construire des édifices tout au long de la rue. Des espaces de stationnement sont présents de chaque côté de la rue. Ces espaces pourront servir de voies de circulation durant les heures de pointe. La construction de nouveaux logements, bâtiments commerciaux et institutionnels faisant face à la rue dynamisera le quartier par une vitalité économique et socioculturelle soutenue par cette mixité de fonctions urbaines. Cela redonnera à la rue Notre-Dame un nouveau souffle et un aspect plus humain et convivial.

Le tout devra être combiné à l'augmentation de la desserte en transport en commun des secteurs d'où proviennent majoritairement les gens qui empruntent actuellement la rue Notre-Dame et ceux provenant des quartiers riverains. Avant de construire une nouvelle autoroute, le MTQ doit d'abord favoriser les transports collectifs et alternatifs comme solution aux problèmes de congestion. Il doit dès maintenant mettre en place les mesures annoncées dans le *Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal* en matière de transport collectif, c'est-à-dire les prolongations du métro, la mise en service du Viabus entre Repentigny et le centre-ville de Montréal, le système léger sur rail (SLR), les terminus, les voies réservées, les stationnements incitatifs, les programmes-employeurs et autres mesures

de gestion de la demande. Il doit également soutenir et accélérer la mise en œuvre des mesures prévues dans le Plan stratégique de l'Agence métropolitaine de transport (AMT).

De manière plus concrète, les autobus qui emprunteront les voies réservées dans le projet du MTQ seront soumis aux mêmes aléas de la circulation que les automobiles. C'est pourquoi il est nécessaire que les voies réservées soient en site propre, c'est-à-dire à l'extérieur de la voie principalement utilisée par les automobiles. Les deux voies réservées en site propre permettront aux autobus de circuler librement sans être embourbés dans la congestion routière et d'assurer aux usagers un service efficace et concurrentiel au déplacement automobile. Des feux prioritaires pour les bus seront installés en marge de la voie réservées lorsque nécessaire, dans le but d'augmenter leur vitesse commerciale et de leur donner la priorité aux virages. Ces voies réservées pourraient également être utilisées par les covoitureurs (2 passagers et plus). Finalement, elles seront configurées pour accueillir l'implantation d'un SLR si l'achalandage croît.

Notre projet inclut la construction de nouvelles pistes cyclables sur chaque côté de la rue et en site propre pour augmenter la sécurité des cyclistes. Elles seront évidemment connectées au réseau existant. De plus, il faut envisager une combinaison avec d'autres mesures dans le but de diminuer les irritants associés à la pratique du vélo et de favoriser l'intermodalité. Par exemple, l'installation à destination (lieu de travail) de supports à vélos sécuritaires, de casiers, de douches ou de supports à vélos sur les autobus permettrait d'augmenter la pratique du cyclisme comme moyen de transport utilitaire et de diminuer les déplacements en automobile.

Pour une plus grande efficacité, ces mesures doivent faire partie intégrante de mesures en aménagement du territoire favorisant la densité et la mixité des fonctions le long des axes de transport collectif ou près des stations.

2.3 En matière d'aménagement du territoire : Nouvel urbanisme et TOD

Les interventions en matière d'aménagement du territoire se doivent d'être viables aux plans social, économique et environnemental. Pour ce faire, il faut favoriser la densification près des futures stations de métro, de trains de banlieue, d'autobus à grande capacité et celles du futur SLR selon les « cibles de densité résidentielle nette » du *Cadre d'aménagement de la région métropolitaine de Montréal* (p. 78). Cela aura comme conséquence de permettre aux citoyens de demeurer plus près du transport en commun et ainsi, rendre son utilisation plus attrayante.

Distance d'accès au service de transport en commun (mètres)	Cibles de densité résidentielle nette (logements à l'hectare, hors voies publiques, parcs, etc.)		
	Métro	SLR	Trains/Métrobus
0-250	200	135	75
250-500	150	100	50
500-750	100	65	25

Source : Québec, Ministère des Affaires municipales et de la Métropole, 2001. *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales*, p. 78.

Il faut recréer dans ces zones de véritables villages urbains, caractérisés par une mixité des fonctions et des espaces plus conviviaux favorisant les déplacements en transport en commun, à pied et à vélo. Le tout, dans le but de réduire la dépendance à l'automobile et diminuer l'*automobilisation* massive des résidents de la banlieue. Seul un boulevard urbain peut permettre cela, pas une autoroute.

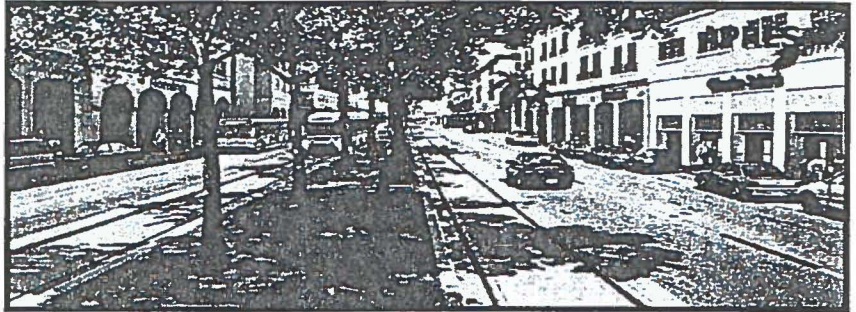
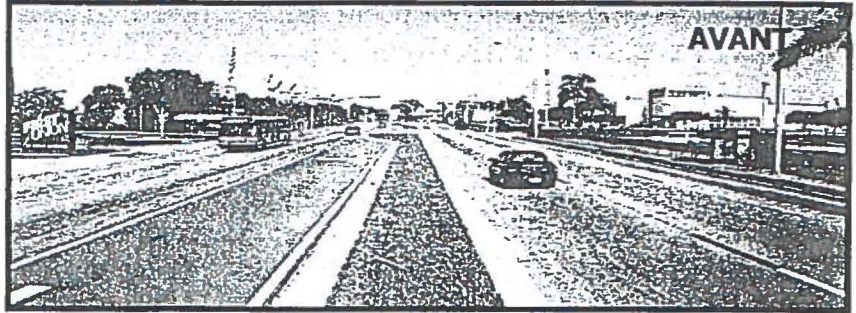
L'application des principes du nouvel urbanisme et du développement axé sur les transports collectifs (*transit-oriented development, TOD*) est chose commune en Europe (Suède, Danemark, Pays-Bas) et dans plusieurs grandes villes américaines (Portland, Seattle, San Francisco, San Diego, etc.). Les quatre photos qui suivent donnent un bon exemple de ce qui pourrait advenir du « boulevard Notre-Dame » structuré en fonction de l'humain (les photos « après ») et non en fonction uniquement de la voiture (les photos « avant ») (source : www.urban-advantage.com).



Dans ce type d'aménagement, l'automobile n'a pas la primauté sur les autres modes de transport, et l'autoroute n'est pas utilisée comme un outil de développement urbain. Les piétons et les cyclistes retrouvent leur place, ce qui a entre autres comme conséquence de favoriser la marche, le transport en commun et le vélo comme modes de déplacement. La sécurité et la convivialité

des lieux jouent également un très grand rôle dans les choix modaux et les choix de lieu de résidence des citoyens.

Les modélisations effectuées sur les photos « après » permettent d'envisager tout le potentiel de développement des espaces de l'emprise de la rue Notre-Dame si un boulevard urbain était construit plutôt qu'une autoroute. De plus, de tels aménagements urbains vont dans le même sens que les orientations du *Cadre d'aménagement de la région métropolitaine* en ce qui concerne la revitalisation et la consolidation des quartiers centraux dans le but d'en faire



des milieux de vie aussi agréables, sécuritaires et attirants que les milieux péri-urbains. Notre projet prend également en compte le potentiel de développement (résidentiel, commercial, récréo-touristique) des terrains du Port de Montréal situés entre la rue Notre-Dame et le Fleuve Saint-Laurent, contrairement au projet du MTQ.

D'autres éléments devront également être aménagés pour améliorer la sécurité et réduire la circulation de transit. Pensons aux multiples mesures d'atténuation de la circulation (*traffic calming*) qui pourraient très bien être mises en œuvre sur les artères les plus problématiques. Le *traffic calming* permet de détourner la circulation de transit en diminuant les vitesses des véhicules par des aménagements spécifiques et améliore la sécurité des résidents. Les automobilistes empruntant les petites rues adjacentes se voient donc dans l'obligation d'emprunter la voie principale, le futur boulevard urbain, s'ils veulent circuler plus rapidement.

La circulation de transit, qui est un problème majeur sur les rue Hochelaga, de Rouen ou Adam, pourrait être réduite par des interventions appropriées de *traffic calming* (dos d'ânes, chicanes, ronds points, élévation et changement de texture de la chaussée). Ces interventions diminueraient en bonne partie et à moindre coût, le problème que cherche à régler le MTQ par son projet.

En somme, le gouvernement doit favoriser le transfert modal de l'automobile vers les transports collectifs et alternatifs plutôt que d'encourager les gens à demeurer dans leur voiture en construisant une nouvelle autoroute en milieu urbain. Il doit faire un projet avant tout pour les résidents des quartiers Centre-Sud et Hochelaga-Maisonneuve, et non pour les navetteurs de la banlieue.

2.4 Conclusion : favoriser les idées novatrices et durables en matière de transport et d'aménagement du territoire

L'aménagement urbain est intimement lié aux interventions en transport. Le développement de la banlieue est en grande partie une des conséquences de la construction des nombreuses autoroutes dans la région de Montréal, de même que dans toutes les agglomérations québécoises. Ce type de développement doit maintenant céder sa place à un développement axé sur les transports collectifs et alternatifs et sur l'aménagement d'espaces urbains plus sécuritaires, plus conviviaux et plus humains, ce qui correspond à l'antithèse du projet d'autoroute dont le MTQ fait la promotion.

3. Conclusion : Cohérence et viabilité, des objectifs à atteindre pour le gouvernement en matière de développement urbain

La construction d'un nouveau tronçon d'autoroute dans la région de Montréal est un danger au sens où elle représente un signal encore trop clair d'avantager l'automobile au dépend des transports collectifs et alternatifs. De même, une autoroute fluide entraînera peut-être des utilisateurs des transports collectifs vers l'automobile. Bref, tout porte à croire que le MTQ ne gèrera pas les déplacements : il va en créer de nouveaux, et en automobile !

Les investissements dans les infrastructures (auto)routières ne feront que « cannibaliser » ceux touchant les transports collectifs et alternatifs. Le MTQ le mentionne lui-même dans le Cadre d'aménagement de la Métropole. Autrement dit, les investissements en transports collectifs et alternatifs ne donneront pas tous les résultats escomptés et ne seront pas rentables pour la collectivité s'ils sont « accompagnés » de dépenses massives pour améliorer le système autoroutier. Dans cette mesure, il s'agit d'investissements totalement improductifs caractérisés par l'incohérence.

Les investissements favorisant l'utilisation de « l'auto-solo » ne vont pas dans le sens d'un transport et d'un aménagement viables à long terme. C'est pourquoi des alternatives doivent être mises en place. Selon nous, c'est à ce plan que se situe la véritable modernisation. Plusieurs villes à travers le monde sont des exemples en la matière, particulièrement en Europe et sur la Côte ouest américaine. C'est pourquoi il faut s'en inspirer et adapter les meilleures initiatives au contexte québécois. Beaucoup de grandes villes américaines n'utilisent plus le modèle de développement urbain que les États-Unis ont eux-mêmes développé et appliqué depuis les années 1950. Les quelques 60 projets de SLR en cours dans plusieurs grandes villes américaines et financés en partie par le fédéral démontrent bien cet état de fait. En fait, le MTQ suit, en matière de transport et de développement urbain, un modèle complètement caduque.

Le Québec doit lui aussi prendre le chemin de la viabilité urbaine. Le *Cadre d'aménagement de la région métropolitaine* représente un pas dans cette direction. C'est pourquoi le *Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal* doit s'y soumettre. Par conséquent, ce n'est pas uniquement le projet Notre-Dame qui doit être radicalement modifié, mais tous les projets autoroutiers du MTQ à la grandeur du Québec.

Bibliographie

- Aschauer, David A. 1991. *Transportation spending and economic growth. The effects of transit and highway expenditures*. American Public Transit Association, 12 p. (plus annexes).
- Bergeron, Richard. 1999. *Le livre noir de l'automobile. Exploration du rapport malsain de l'homme contemporain à l'automobile*. Montréal : Éditions Hypothèse, 435 p.
- Hansen, Mark et Yuanlin Huang. 1997. « Road supply and traffic in California urban areas ». *Transportation Research A*, vol. 31 no. 3, pp. 205-218.
- Labrecque, Michel. 1997. *Le cocktail transport : la solution pour freiner le déclin du transport en commun*. Montréal : Le Groupe vélo, 41 p.
- Labriet, Maryse et Normand Parisien. 1996. *Transport des personnes : Cap sur l'intermodalité*. Montréal : Transport 2000 Québec, 40 p.
- Litman, Tod. 1999. *Land use impacts costs of transportation*. Victoria : Victoria Transport Policy Institute, 27 p. En ligne <www.vtppi.org>.
- Litman, Tod. 1999. *Transportation cost analysis. Summary*. Victoria : Victoria Transport Policy Institute, 48 p. En ligne <www.vtppi.org>.
- Litman, Tod. 1999. *The costs of automobile dependency and the benefits of balanced transportation*. Victoria : Victoria Transport Policy Institute, 29 p. En ligne <www.vtppi.org>.
- Litman, Tod. 1999. *Transportation market distortions. A survey*. Victoria : Victoria Transport Policy Institute, 23 p. En ligne <www.vtppi.org>.
- Litman, Tod. 1999. *An economic evaluation of smart growth and TDM. Social welfare and equity impacts of efforts to reduce sprawl and automobile dependency*. Victoria : Victoria Transport Policy Institute, 47 p. En ligne <www.vtppi.org>.
- Litman, Tod et Felix Laube. 1999. *Automobile dependency and economic development*. Victoria : Victoria Transport Policy Institute, 18 p. En ligne <www.vtppi.org>.
- Nolan, Robert B. et Lem Lewison. 2000. *Induced travel : A review of recent literature and the implications for transportation and environmental policy*. European transport Conference 2000. 40 p. En ligne <http://www.cremtl.qc.ca/PDF/induction_effect.pdf>.

- Québec, Ministère des Affaires municipales et de la Métropole. 2001. *Une vision d'action commune. Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales, région métropolitaine de Montréal 2001-2021*. Québec : Ministère des Affaires municipales et de la Métropole, 82 p (plus cartes).
- Québec, Ministère de l'Environnement. 2000. *Plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques*. Québec : Ministère de l'Environnement, 43 p.
- Québec, Ministère des Transports. 1993. *Normes Ouvrage Routier tome 1 : Conception routière*. Québec : Les publications du Québec, p. 9.
- Québec, Ministère des Transports. 1994. *La politique sur l'environnement du ministère des Transports du Québec*. Québec : Ministère des Transports, 12 p.
- Québec, Ministère des Transports. 1994. *Éléments de problématique et fondements de la politique sur l'environnement du ministère des Transports du Québec*. Québec : Ministère des Transports, 39 p.
- Québec, Ministère des Transports. 2000. *Plan stratégique 2001-2004*. Québec : Ministère des Transports, 50 p.
- Québec, Ministère des Transports. 2000. *Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal. Pour une décongestion durable*. Québec : Ministère des Transports, 82 p. (plus cartes).
- Québec, Ministère des Transports. 2001. *Modernisation de la rue Notre-Dame. Étude d'impacts sur l'environnement déposée au ministère de l'Environnement. Résumé*. Québec : Ministère des Transports, 71 p. (plus annexes).
- Newman, P. et W. Kenworthy. 1999. *Sustainability and Cities. Overcoming automobile dependence*. Washington : Island Press, 450 p.
- Shrank, David et Tim Lomax. 2001. *The 2001 urban mobility report*. College Station : Texas Transportation Institute, 57 p. En ligne <<http://mobility.tamu.edu>>.
- Vuchic, Vukan R. 1999. *Transportation for livable cities*. New Brunswick (New Jersey) : Center for Urban Policy Research Press, 352 p.
- Wise, Alison. 2000. *Breaking the gridlock : Real solutions for transportation problems*. Seattle : Washington State Public Interest Research Group et WashPIRG Foundation, 36 p. En ligne <www.pirg.org/washpirg>.