

# MÉMOIRE

Modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal  
par le ministère des Transports

Montréal

AUD6211 06 057

## concernant le projet d'autoroute Notre-Dame -A-720- à Montréal présenté aux audiences publiques du BAPE

par Louis La Rochelle, conseiller en aménagement

le 18 janvier 2002

### -1-

## Introduction

Mon intérêt pour l'aménagement urbain relatif au projet de l'autoroute Ville-Marie date des années 1970. J'étais alors étudiant en sociologie à l'Université de Montréal et j'avais suivi avec un grand intérêt le travail progressiste du *Front Commun contre l'autoroute Est-Ouest*.

Les principes promus par ce mouvement étaient :

- le respect des milieux de vie, des populations locales et des quartiers urbains,
- le développement d'un environnement sain et durable.

Les valeurs promues à cette époque se sont répandues dans l'ensemble de la société et sont maintenant inscrites dans le programme du parti politique dans lequel je milite et j'en suis fier. J'invoquerai ces principes ultérieurement dans mon mémoire.

Lors de mes études en architecture, mes professeurs, dont Jean-Claude Marsan, m'on fait comprendre l'importance de traduire ces principes de développement dans une vision urbaine et des projets concrets respectueux des citoyens, du patrimoine et de l'environnement.

Depuis la présentation de la première version du projet du MTQ en 1999, j'ai participé de près à presque tous les événements entourant cette problématique sur la base de mon intérêt professionnel et de mes valeurs citoyennes.

Le présent mémoire est donc le condensé de trois années d'implication dans cette problématique et de recherche de la solution la plus appropriée.

Étant donné la complexité du dossier, il aurait été préférable qu'une plus grande période soit allouée au débat public et à la préparation des mémoires. Vous ne trouverez ici que les arguments essentiels qui devront être développés ultérieurement car nous ne croyons pas que les présentes audiences mettront fin au débat qui va durer encore des années, malgré l'urgence des problèmes, tant que la solution appropriée faisant consensus aura été établie.

## **Repositionner la problématique actuelle pour le meilleur avenir de Montréal et non pour aggraver les erreurs du passé.**

Plusieurs prémisses à base du projet actuel du MTQ ont été remises en cause à juste titre par de nombreux intervenants. Je n'en citerai que quelques uns :

**1. "Il faudrait créer un lien autoroutier entre l'autoroute 25 et le centre-ville de Montréal."**

La justification d'un lien autoroutier entre l'autoroute 25 et le centre-ville de Montréal n'a pas été démontré et elle ne fait pas consensus. Une analyse plus serrée des données sur la circulation et plus objective que celles présentement disponibles permettrait de jeter un meilleur éclairage dans ce dossier. La Commission Métropolitaine de Montréal et la nouvelle Ville de Montréal pourraient contribuer à cet éclairage.

**2. "Ce lien autoroutier entre l'autoroute 25 et le centre-ville de Montréal devrait se faire à ciel ouvert et dans l'axe de la rue Notre-Dame."**

Si un tel lien autoroutier venait à être démontré, quel serait le meilleur tracé et le pire tracé?

**Le meilleur tracé :** un tunnel en grande profondeur tel que proposé par l'architecte Pierre Brisset.

**Le pire tracé :** une autoroute en tranchée à ciel ouvert et dans l'axe de la rue Notre-Dame.

**3. "Ce lien autoroutier serait essentiel au développement du Port de Montréal."**

L'avenir du Port de Montréal se situe à l'est du tunnel Louis-Hyppolite Lafontaine à cause de l'obstacle que celui-ci constitue. Le Port doit donc se redéployer plus à l'est et à Contrecoeur.

Toute la partie du Port de Montréal à l'ouest de la rue Viau devrait être progressivement convertie d'ici 2020 en usage urbain sous forme de parcs, d'esplanades récréo-touristiques, d'habitations et d'industrie de l'information.

La solution routière pour assurer le développement du Port de Montréal consiste en une **voie de desserte** directe à partir du Port à l'est de la rue Viau vers l'autoroute 25 et l'ensemble du réseau autoroutier. Favoriser un lien autoroutier entre l'est du Port et le centre-ville de Montréal serait une erreur dont les Montréalais paieront cher le prix.

**4. "Ce lien autoroutier serait essentiel au développement économique de l'est de Montréal."**

Le développement industriel de l'est de Montréal est important et il doit être appuyé par la même **voie de desserte** et le prolongement du boulevard de l'Assomption, reliés au reste du réseau autoroutier. Si un lien vers le centre ville de Montréal était nécessaire, la solution serait le tunnel dans l'axe de Souigny, sous la rue de Rouen, en passant par la cour de triage Hochelaga.

**5. La prémisse de l'autoroute urbaine doit être rejetée pour les raisons maintes fois présentées, dont celles de Jean-Claude Marsan dans son article du 16 janvier 2002 dans La Presse :**

# "L'autoroute urbaine n'est pas la solution."

-3-

## **Nous devons nous inspirer des principes du développement durable et du développement urbain harmonieux.**

Je suis membre du Parti Québécois, j'étais délégué lors du Congrès National de ce parti en mai 2000 et j'ai donc participé aux délibérations et à l'adoption du nouveau programme de ce parti. C'est pourquoi j'invoque ici les principes de développement durable et de développement urbain qui y sont contenus afin d'éclairer le présent débat.

Ces principes font l'objet d'un large consensus dans la population et ils doivent inspirer tout projet d'infrastructure de transport, incluant le projet présentement à l'étude.

Permettez-moi donc de citer le "*Programme du Parti Québécois*", adopté lors du XIVe Congrès national, en mai 2000, et intitulé "*Un Pays pour le Monde*".

### **A- Privilégier les transports collectifs :**

*"Une politique de transport doit d'abord privilégier les transports collectifs, décourager l'utilisation de la voiture privée, resserrer les normes environnementales applicables aux véhicules et procéder à une meilleure intégration des divers modes de transport des biens et des particuliers."*

*PQ-2000 page 117*

Le projet actuel privilégie le transport automobile sans garantir un mode efficace de transport collectif.

### **B- Limiter l'accès des automobiles au centre-ville de Montréal :**

*7.3 "Rétablir la crédibilité des différents modes de transport collectif par l'amélioration significative des réseaux ferroviaires, de métro et d'autobus, la relance du service des trains de banlieue, la promotion du covoiturage et le développement des pistes cyclables. Par ailleurs, on prendra des mesures pour limiter l'accès des automobiles au centre-ville de Montréal."*

*PQ-2000 page 118*

Le projet actuel va favoriser l'accès des automobiles au centre-ville de Montréal.

## C- Privilégier le milieu urbain :

7.4 "Tenir compte de l'aspect récréatif des rues, des routes et des chemins lors du développement et de l'aménagement des réseaux routiers, particulièrement en milieu urbain. (...)"

PQ-2000 page 118

Le projet actuel ne s'intègre pas dans un développement urbain éclairé de Montréal.

## D- Établir un schéma d'aménagement global pour l'agglomération métropolitaine :

7.6 "Former une commission consultative afin d'assister le gouvernement (...) dans les choix qui contribueront à l'établissement d'une nouvelle politique métropolitaine de transport. (...) Une telle politique devra :

a) refléter une vision qui tienne compte d'un **schéma d'aménagement global pour l'agglomération métropolitaine** comprenant :

- i. le développement intégré de l'agglomération;
- ii. la primauté du développement des infrastructures du transport en commun;
- iii. une priorité accordée aux infrastructures de transport de surface, notamment les voies réservées aux autobus et au covoiturage ainsi que les aires de stationnement situés à proximité des modes de transport;
- iv. la revitalisation des centres-villes;
- v. la limitation de l'étalement urbain.

PQ-2000 pages 118 et 119

Le projet actuel ne s'intègre pas dans un schéma d'aménagement global pour l'agglomération métropolitaine de Montréal. Un tel schéma reste à faire, suite aux fusions municipales et à la création de la Communauté Métropolitaine de Montréal.

## E- Établir une nouvelle formule de partage des coûts :

7.6 " Une telle politique devra :

suite

d) faire en sorte que le gouvernement mette en place, en collaboration avec les organismes de transport, **une nouvelle formule de partage des coûts** incluant les déficits d'opération pour tous les modes de transport collectif;

PQ-2000 page 119

Une nouvelle formule de partage des coûts des infrastructures de transport devrait faire payer les automobilistes sur les nouveaux liens autoroutiers, afin de financer partiellement le développement du transport en commun,

## F- Privilégier les technologies FER SUR FER :

**7.7** *"Investir dans le prolongement du métro et dans l'intégration des trains de banlieue en favorisant la **technologie du métro fer sur fer** dans les cas de prolongement substantiel (par exemple, une ligne desservant le nord-est de Montréal).*

*PQ-2000 page 119*

Développer l'anneau de fer du transport en commun autour du Mont-Royal et pour les trains urbains SLR sur les emprises ferroviaires, tel que suggéré par l'architecte Pierre Brisset.

**En conséquence de tous ces principes (et autres considérations techniques) le présent projet d'autoroute en tranchée A-720 doit être rejeté.**

---

**-4-**

### **Même dans la perspective d'une autoroute en tranchée, le projet du MTQ est inacceptable.**

Les remarques qui suivent concernent des aspects particuliers du projet du MTQ qui le rendent inacceptable, au-delà même du rejet du concept d'autoroute urbaine :

- Le projet n'est pas conçu de façon à permettre le recouvrement progressif des tranchées par des dalles au fur et à mesure du développement urbain.
- La conservation in-situ de la pompe Craig n'est pas garantie par le MTQ.
- L'autoroute passe en dessus des voies ferrées de la gare de triage Hochelaga, plutôt qu'en dessous.
- La bretelle de sortie sur De Lorimier va nuire au développement de la SAQ et à celui du Pôle patrimonial du Pied-du-Courant.
- La Tonnellerie sera détruite, sauf le squelette des murs et une petite section réduite en un centre d'information.
- Une voie réservée exclusive pour le transport en commun devrait être intégrée à l'axe de la rue Notre-Dame.

Si la logique de l'autoroute en tranchée devait être la seule ( ce qui n'est pas le cas ), le projet devrait inclure les éléments suivants :

- A- **Utiliser les emprises des voies ferrées sous utilisées du port de Montréal au sud du pilier du pont Jacques-Cartier**
  - afin de permettre une ventilation latérale sur plusieurs centaines de mètres,
  - et afin d'éviter de creuser des tranchées de part et d'autre de ce pilier, ce qui va le fragiliser et augmenter les coûts de son soutènement.
  
- B- **Réaliser une dalle continue commençant à l'ouest de l'avenue Papineau jusqu'à la rue Iberville** avec ventilation naturelle latérale entre le pilier du pont Jacques-Cartier et la chute de neige Fullum, permettant de réaliser le parc René-Lévesque qui était prévu dans la version antérieure du projet.
  
- C- **Faire la bretelle de René-Lévesque au niveau de la rue Parthenais** au lieu de l'avenue de Lorimier, permettant ainsi la SAQ de pouvoir construire un éventuel passage souterrain entre ses bureaux au Pied-du-Courant et son nouveau complexe administratif et commercial au nord de René-Lévesque, c'est à dire entre l'axe commercial et patrimonial à venir entre la rue Sainte-Catherine et la prison patrimoniale du Pied-du-Courant.
  
- D- **Faire passer l'autoroute en dessous des voies ferrées de la gare de triage Hochelaga, plutôt qu'en dessus.**
  
- E- **Faire une dalle de longueur maximale, partant à l'ouest de la rue Dézery jusqu'à l'est de la rue Davidson.**
  
- F- **Faire une dalle de longueur maximale, entre l'avenue Bourbonnière et le boulevard Pie IX, tout en conservant tout le volume de la Tonnellerie jusqu'à la rue Notre-Dame.**
  
- G- **Faire une dalle de longueur maximale, entre l'avenue Létourneux et la rue Aird, de part et d'autre de l'agrandissement du parc Morgan.**
  
- H- **Faire une dalle de longueur maximale, entre la rue Viau et la cour de triage de Longue-Pointe.**

Les coûts du projet présentés par le MTQ sont de toute évidence incomplets. En additionnant tous les coûts directs et indirects reliés à ce projet sur une période de 6 à 8 ans, nous devons nous attendre à atteindre **le milliard de dollars** vers 2010.

Avec cette somme réaliste en vue, nous pouvons dès maintenant planifier à la fois le boulevard urbain de la rue Notre-Dame et le tunnel dans l'axe de Souigny. Les citoyens du quartier Hochelaga-Maisonneuve le méritent bien.

Après avoir tant souffert des mauvais choix du passé, les citoyens du quartier Hochelaga-Maisonneuve et tous les Montréalais méritent mieux qu'un projet aux coûts minimisés et sous-estimés qui nous réservera de nombreuses et coûteuses surprises.

## **L'urgence d'agir correctement et démocratiquement.**

1. Le statut quo est inacceptable pour les citoyens d'Hochelaga-Maisonneuve, l'autoroute en tranchée va empirer la situation.
2. Il est prioritaire de raccorder le Port de Montréal et le nouveau secteur industriel du boulevard l'Assomption par une voie de desserte avec l'autoroute 25.
3. Il faut reprendre les études sur une base plus objective, avec la Commission Métropolitaine de Montréal et la nouvelle Ville de Montréal pour évaluer la pertinence de créer un tunnel autoroutier entre Souigny et le centre-ville de Montréal.
4. La ville de Montréal doit être le maître d'œuvre de l'aménagement du boulevard urbain de la rue Notre-Dame et obtenir rapidement les ressources requises pour ce faire.
5. Le transport de matières dangereuses par camions doit se faire sur l'emprise du port de Montréal ou être détourné en dehors de l'axe de la rue Notre-Dame.

L'ensemble des mémoires déposés et des arguments démontrent de toute évidence que le MTQ a échoué à présenter un projet qui fasse consensus.

### **Nous sommes profondément divisés !!!!**

Les perspectives opposées le sont plus que jamais.

**Se pourrait-il que ce résultat décevant résulte du fait qu'on ait mis "la charrue devant les bœufs" ?**

Comment peut-on vouloir terminer un projet d'infrastructure conçu selon les valeurs dépassées d'un autre siècle alors que les normes urbaines et environnementales du XXI<sup>e</sup> siècle sont toutes autres, et que l'organisation métropolitaine de Montréal a radicalement changé. ?

Le grand "remue-méninges" public et démocratique suscité par les présentes audiences du BAPE aurait dû se réaliser dès 1999, au moment où le MTQ a répondu à la commande de compléter la boucle de l'autoroute A-720. Nous aurions eu l'heure juste plus tôt, évitant ainsi de perdre trois précieuses années et des millions de dollars.

---

## **Annexe :**

pages 117, 118 et 119 du "*Programme du Parti Québécois*", adopté lors du XIV<sup>e</sup> Congrès national, en mai 2000, et intitulé "*Un Pays pour le Monde*".

---

Louis La Rochelle, MBA, sociologue, consultant en aménagement et en patrimoine  
téléphone : 514-526-3824 , courriel : larochelle@smartnet.ca

# UN PAYS POUR LE MONDE

PROGRAMME DU PARTI QUÉBÉCOIS

Adopté lors du XIV<sup>e</sup> Congrès national, mai 2000

## 7. Les transports

Le transport, sur un territoire aussi vaste que celui du Québec, a toujours été un facteur important de développement économique. Paradoxalement, on doit constater que la consolidation des différents modes de transport de biens n'a pas été une préoccupation majeure des gouvernements du Québec jusqu'à une époque assez récente, hormis peut-être la réfection et le pavage des routes. Historiquement, le transport maritime, le transport ferroviaire et le transport aérien ont toujours été l'apanage du gouvernement fédéral. Les politiques dites «nationales» qui en ont résulté sont loin d'avoir toujours été à l'avantage du Québec.

En ce qui concerne le transport des personnes, l'automobile occupe une place d'une importance telle que ses effets structurants ont profondément marqué l'organisation de la société tout entière. Or, l'automobile est une des sources de pollution les plus importantes dans nos sociétés occidentales. Son utilisation intensive génère des problèmes environnementaux, sociaux et économiques considérables.

Nos véhicules automobiles émettent dans l'atmosphère un nombre impressionnant de polluants qui détériorent gravement nos écosystèmes tout en menaçant l'équilibre de la biosphère. Le problème de l'ozone à basse altitude et celui de l'effet de serre en sont certainement les effets les plus connus.

Si l'automobile génère tant de problèmes, elle n'en est pas moins valorisée socialement. Notre défi est de changer cette perception en agissant sur les mentalités et en modifiant les attitudes de la population, tout en adoptant progressivement des mesures favorisant le transport en commun et restreignant l'usage de l'automobile.

Par ailleurs, depuis les 25 dernières années, la modernisation du transport en commun à Montréal a bouleversé les habitudes et provoqué un développement important. Aujourd'hui, cependant, des problèmes d'intégration et de répartition des coûts sont apparus. La problématique du transport en commun, surtout dans les grands centres, a changé : on est passé de l'organisation locale à l'intégration régionale. La nécessité de relier la Rive sud à l'île de Montréal au moyen du transport en commun nous oblige à trouver des solutions imaginatives et diversifiées comme le prolongement du métro ou encore l'utilisation d'une gare intermodale.

### **Privilégier les transports collectifs**

Une politique de transport doit d'abord privilégier les transports collectifs, décourager l'utilisation de la voiture privée, resserrer les normes environnementales applicables aux véhicules et procéder à une meilleure intégration des divers modes de transport des biens et des particuliers. Pour ce faire, un gouvernement du Parti Québécois prendra les mesures suivantes :

- 7.1 doter le Québec d'une stratégie globale du transport qui permettra l'intermodalité et qui tiendra compte des exigences économiques et environnementales et de la contribution au développement économique des différents modes de transport;
- 7.2 créer une Société nationale des transports dont le mandat principal sera de :
- a) assister techniquement le gouvernement dans la mise en oeuvre de sa politique de transport;
  - b) assister les administrations publiques dans la gestion de leur réseau de transport;
  - c) collaborer avec Hydro-Québec et les sociétés de transport régionales et municipales en vue de faire de l'électricité une des principales sources d'énergie des véhicules de transport en commun;
  - d) développer un réseau ferroviaire moderne et efficace, entièrement électrique qui reliera les régions du Québec et comprendra des liaisons rapides, dans certains cas très rapides, entre les grandes villes du Québec et, éventuellement, entre le Québec et des États voisins;
  - e) favoriser la transition du transport interurbain des passagers de l'automobile vers le train par des mesures incitatives telles que la promotion des attraits touristiques du voyage en train, des programmes de rabais sur la location d'automobiles aux lieux de destination, des tarifs réduits pour diverses catégories d'usagers;
  - f) favoriser le transport ferroviaire des marchandises;
- 7.3 rétablir la crédibilité des différents modes de transport collectif par l'amélioration significative des réseaux ferroviaires, de métro et d'autobus, la relance du service des trains de banlieue, la promotion du covoiturage et le développement des pistes cyclables. Par ailleurs, on prendra des mesures pour limiter l'accès des automobiles au centre-ville de Montréal;
- 7.4 tenir compte de l'aspect récréatif des rues, des routes et des chemins lors du développement et de l'aménagement des réseaux routiers, particulièrement en milieu urbain. La bicyclette est pour plusieurs une forme privilégiée de détente et de tourisme et, pour certains, un mode de vie;
- 7.5 resserrer de façon importante les normes d'émission de polluants et mettre sur pied un programme de vérification des véhicules en circulation pour s'assurer que ceux-ci respectent les normes environnementales; prévoir une norme maximale de consommation d'essence pour les nouvelles autos vendues au Québec;
- 7.6 former une commission consultative afin d'assister le gouvernement et le Conseil métropolitain du transport en commun (CMTC) dans les choix qui conduiront à l'établissement d'une nouvelle politique métropolitaine de transport. L'élaboration de cette politique devra se faire en concertation avec des représentants des MRC, de la CIT, des municipalités, des sociétés de transport, des comités d'usagers, des syndicats et des centres de recherche en transport. Une telle politique devra :
- a) refléter une vision qui tienne compte d'un schéma d'aménagement global pour l'agglomération métropolitaine comprenant :
    - i. le développement intégré de l'agglomération;
    - ii. la primauté du développement des infrastructures du transport en commun;

- iii. une priorité accordée aux infrastructures de transport de surface, notamment les voies réservées aux autobus et au covoiturage ainsi que les aires de stationnement situées à proximité des modes de transport;
    - iv. la revitalisation des centres-villes;
    - v. la limitation de l'étalement urbain.
  - b) inclure des analyses avantages-coûts qui prendront en considération les volets économique, social et environnemental reliés au transport;
  - c) tenir compte des éléments qui importent à l'usager des transports en commun, soit le temps de déplacement, le confort, la fiabilité, la flexibilité, la sécurité et le respect des particularités des usagers;
  - d) faire en sorte que le gouvernement mette en place, en collaboration avec les organismes de transport, une nouvelle formule de partage des coûts incluant les déficits d'opération pour tous les modes de transport collectif;
- 7.7 investir dans le prolongement du métro et dans l'intégration des trains de banlieue en favorisant la technologie du métro fer sur fer dans les cas de prolongement substantiel (par exemple, une ligne desservant le nord-est de Montréal). Plusieurs de nos grandes entreprises possèdent une excellente expertise en ce domaine et auront l'occasion de démontrer leur savoir-faire en augmentant du même coup leurs possibilités d'exportation;
- 7.8 proposer un plan pour compléter dans les meilleurs délais l'infrastructure autoroutière du Québec en donnant priorité aux régions non encore reliées au reste du Québec par un système routier efficace;
- 7.9 subventionner les services aériens là où c'est nécessaire. Dans certaines régions, le transport par autobus ne suffit pas : un service minimum de transport aérien est essentiel. Accepter qu'un gouvernement assume les coûts de construction de ponts reliant les deux rives du Saint-Laurent ou une part importante du financement du transport en commun, c'est admettre que les mêmes efforts doivent être faits pour les citoyennes et les citoyens des autres régions qui paient les mêmes impôts. De plus, dans un Québec souverain, l'utilisation du français dans l'espace aérien du Québec ne sera plus un voeu pieux;
- 7.10 faire en sorte que le service de transport interrégional par autobus soit offert même sur les lignes dites déficitaires;
- 7.11 doter le Québec d'une infrastructure portuaire d'envergure internationale à Gaspé, principale fenêtre du pays sur l'Atlantique Nord;
- 7.12 confier à une société d'État la gestion des ports nationaux récupérés du gouvernement fédéral et, dans un premier temps, en remettre l'administration à cette société d'État. Cette responsabilité passerait éventuellement aux administrations locales les plus proches;
- 7.13 établir une flotte d'un registre spécial, dit du deuxième registre, à la suite de consultations entre les principales associations d'employeurs maritimes et les syndicats concernés;