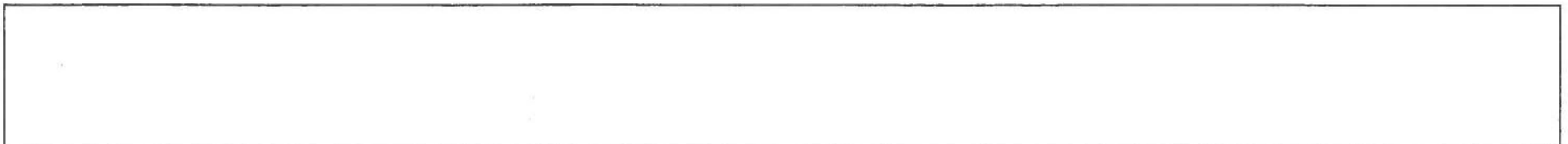
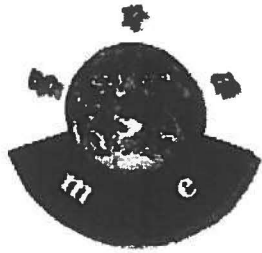


Consultation du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal

**Le projet du ministère des transports du Québec :
Une vision à court terme
qui alimentera l'étalement urbain**

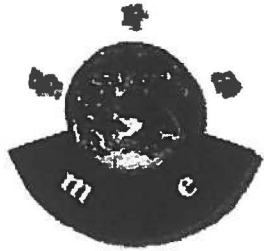
Mémoire soumis par
le Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME)





Présentation du groupe

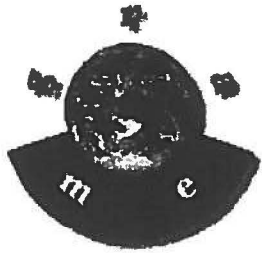
- **Le GRAME a été fondé en 1989.**
- **La macroécologie est la science de la gestion des grands équilibres et des cycles biosphériques. Pour simplifier, disons que c'est l'écologie des grands ensembles. On fait appel à la macroécologie quand on recherche des solutions aux problèmes pouvant avoir des incidences planétaires comme le réchauffement climatique, la surconsommation d'énergie, l'explosion démographique et l'étalement urbain.**
- **Nos différentes interventions visent donc à faire du Québec un état qui se responsabilise face à ces différentes problématiques.**
- **Le GRAME compte actuellement 130 membres en règle.**



La position du GRAME

Le GRAME est d'avis que la proposition du Ministère des transports de moderniser la rue Notre-Dame en la transformant en autoroute encaissée doit être rejetée pour les raisons suivantes:

- Le projet soumis ne peut être accepté, car il ne tient pas compte des impacts du plan de gestion des déplacements du ministère;
- Le ministère sous-estime l'affluence induite sur cette voie;
- Le projet présenté par le ministère aura pour conséquence d'augmenter la congestion automobile au centre-ville de Montréal;
- La congestion créée au centre-ville nuira à la performance des transports publics;
- La congestion aura des incidences sur la qualité de l'air;
- Il n'y a aucune garantie que la circulation à l'intérieur des quartiers diminuera;



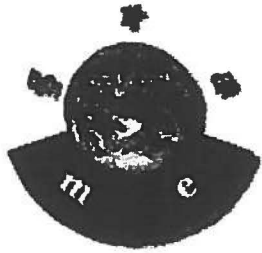
Position du GRAME - suite

- Le ministère n'a pas su démontrer l'incapacité du transport en commun à solutionner la congestion automobile que l'on retrouve sur la rue Notre-Dame;
- Le projet, une fois réalisé, entraînera un accroissement de l'étalement urbain;
- Et finalement, ce projet nuit totalement aux efforts du gouvernement du Québec d'atteindre les objectifs établis par le Protocole de Kyoto



Nos prémisses

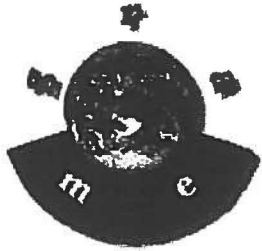
- **Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame est un projet d'autoroute;**
- **Le plan de gestion des déplacements de la région de Montréal priorise le développement routier;**
- **La future autoroute alimentera l'étalement urbain;**
- **L'augmentation appréhendée des émissions de gaz à effet de serre est inacceptable.**
- **L'avenir de la région métropolitaine ne peut être orienté par un projet qui caractérise une époque révolue.**



Le plan de gestion des déplacements du ministère

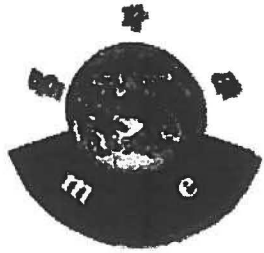
Le total des dépenses prévues par le ministère est de 3,84 milliards de dollars pour 10 ans et se répartit comme suit:

- Interventions routières : 2,28 milliards, soit 59%;
- Transport en commun : 1,56 milliards soit 40%;
- Gestion de la demande: 10,3 millions soit 0,3%.



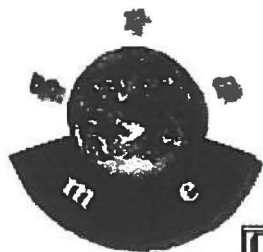
L'impact de ce plan de gestion sur les alternatives

- Moins d'un an après le dépôt de ce plan, le ministère arrive avec cette conclusion, lorsque qu'il envisage des solutions de rechange à l'autoroute:
 - « *L'amélioration du service de transport en commun, même par la mise en place d'un système élaboré, ne peut à elle seule solutionner les problèmes de sécurité, de circulation et d'aménagement du territoire qui constituent les enjeux principaux du corridor Notre-Dame. Seul le projet de modernisation de la rue Notre-Dame répond à ces impératifs, tout en améliorant le service de transport collectif local et régional.* »
- Tant que les sommes injectées pour de la construction routière seront plus importantes, que ne le sont les investissements en transport collectif, nous retrouverons des résultats d'études pour confirmer que la construction d'une autoroute est la seule solution.

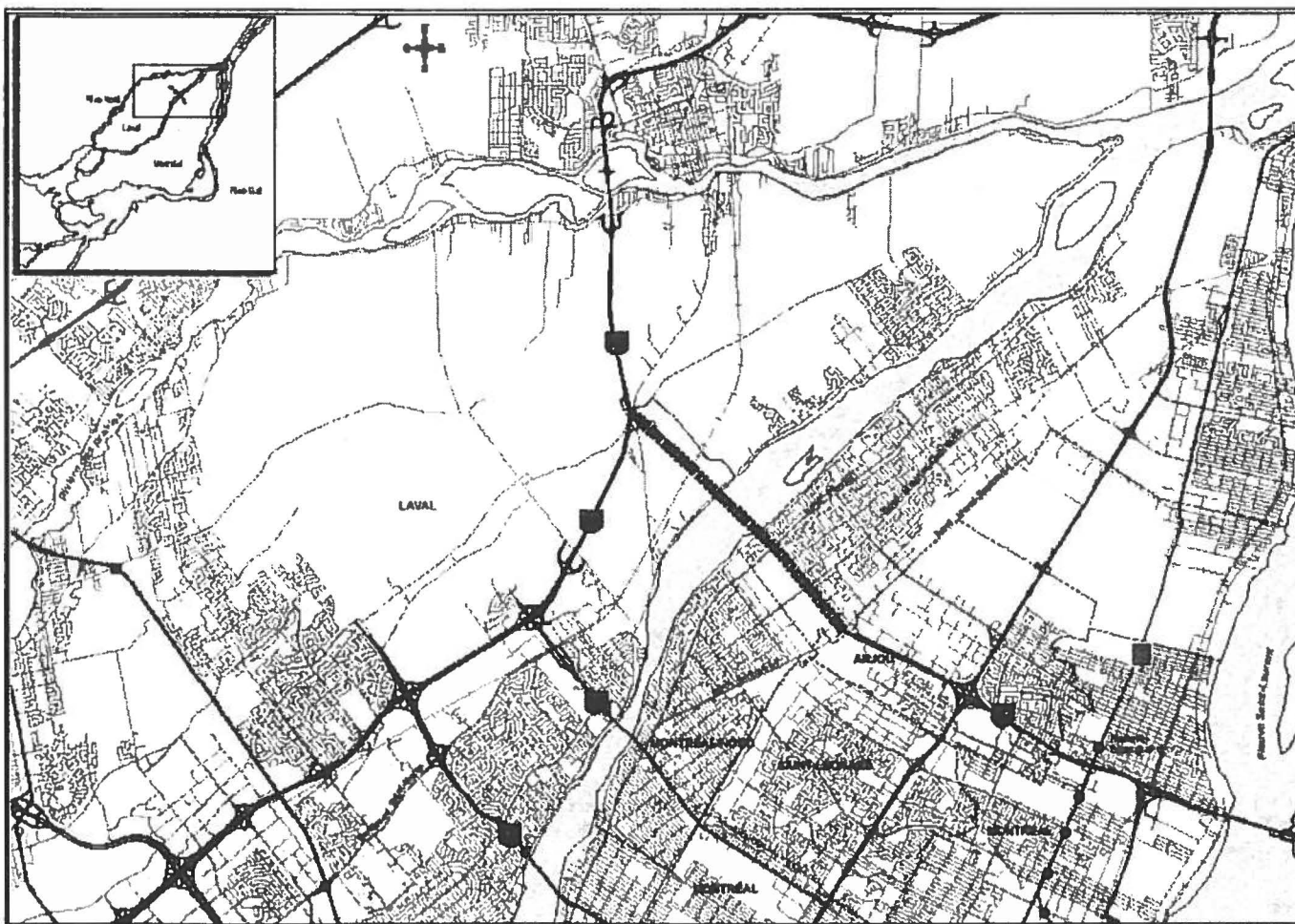


L'étalement urbain, c'est du déjà vu...

- En 1975, l'autoroute 13 a été construite pour soulager l'autoroute 15. La circulation y a été stabilisée environ 10 ans sur la 15. Depuis 1995, elle a maintenant doublée.
- Lorsque nous comparons le volume de circulation sur quatre important ponts de la Rive-Sud (Champlain, Victoria, Jacques-Cartier, L.H.Lafontaine) avec les quatre ponts de la Rive-Nord (Bisson (A-13), Viau (R-335), Papineau-Leblanc (A-19), Médéric-Martin (A-15)), nous constatons que:
 - La croissance du volume de circulation du côté de Laval a été de 130% entre 1974-1995;
 - Du côté de la Rive-Sud l'augmentation a été de 63% .
- Cette croissance du volume de circulation s'explique en partie par des changements comportementaux, mais surtout par l'étalement urbain que l'autoroute 13 a alimenté.



Prolongement de l'autoroute 25





Une réalité incontournable...

Plus d'autoroutes

=

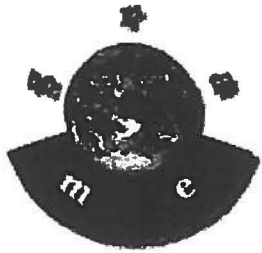
Plus d'étalement urbain

=

Plus d'automobiles

=

**Augmentation des émissions
de gaz à effet de serre**



Les gaz à effet de serre.

Comparaison de quelques éléments de l'efficacité énergétique structurelle de quatre pays (OCDE 1997)

	Canada	États-Unis	France	Italie	Japon
Longueur du réseau d'autoroutes (en mètres per capita)	0,57	0,33	0,17	0,11	0,05
Nombre d'automobiles (per capita)	0,46	0,76	0,44	0,54	0,39
Émissions de CO ₂ par le transport (tonnes per capita)	4,92	6,19	2,41	2,05	2,12

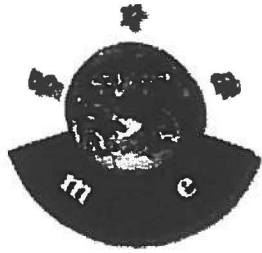


L'avenir de la région métropolitaine

- À Londres, les automobilistes devront payer une dizaine de dollars pour avoir accès à la zone centrale de la ville.
- La ville de Denver, au Colorado, a complètement transformé sa rue principale, banni l'auto et instauré un système d'autobus gratuits qui passent à toutes les deux minutes.

Montréal doit pouvoir s'inscrire dans de telles démarches avant-gardistes, qui caractérisent les grandes métropoles du monde.

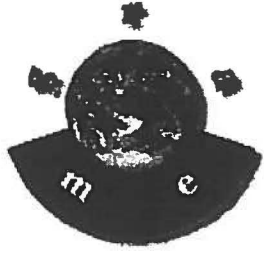
Pensons la ville pour les humains qui y vivent, non pas pour les voitures qui y circulent.



Conclusion

Le GRAME est d'avis que la proposition faite par plusieurs intervenants de transformer la rue Notre-Dame en boulevard urbain, accompagné d'un système de transport collectif en voies protégées, doit être retenue pour les raisons suivantes:

- Un boulevard urbain permettra de consolider et revitaliser la trame urbaine;
- Les voies protégées faciliteront la traversée piétonnière du boulevard;
- Ce boulevard évitera le délestage de l'autoroute 40 sur la Notre-Dame;
- Il limitera la pénétration de l'automobile au centre-ville;
- Les inconvénients lors de la construction seront moindres;
- Et il facilitera l'atteinte des objectifs de Kyoto en n'augmentant pas la capacité routière.



Fin de la présentation

Merci de votre attention :-)