

# MÉMOIRE

## Sur le projet de Modernisation de la rue Notre-Dame du Ministère des Transports du Québec

Présenté

par

**Parti Vert du Québec**

[www.partivertquebec.org](http://www.partivertquebec.org)



Xavier Daxhelet  
Janvier 2002

## Table des matières

PRÉSENTATION DU PARTI VERT DU QUÉBEC.....	3
MOTIVATIONS .....	3
PLAN URBAIN DE TRANSPORT .....	4
AMÉLIORER LE DÉPLACEMENT ACTUEL DES PERSONNES .....	4
DIMINUER LES DÉPLACEMENTS DE PERSONNES.....	6
CHANGER LE MODE DE TRANSPORT DES PERSONNES.....	7
CHANGEMENT CLIMATIQUE.....	10
SANTÉ.....	13
ÉCONOMIE.....	16
ÉCONOMIE LOCALE.....	16
ÉCONOMIE DE LA RÉGION MONTRÉALAISE .....	17
CONCLUSION .....	19

## Présentation du Parti Vert du Québec

Le Parti Vert du Québec, accrédité depuis le mois de novembre 2001, est un parti politique dont le principal objectif est l'accèsion du Québec au véritable développement durable. C'est-à-dire que chaque projet de développement qu'il soit économique, social ou environnemental n'ait pas un effet néfaste à long terme sur l'un de ces trois domaines. Les grands défis de nos sociétés industrialisées et développées seront, dans l'avenir, de réduire les impacts de nos activités sur l'environnement que celui-ci soit humain ou non. De ces impacts, on peut citer les changements climatiques, la pollution des cours d'eau, des nappes phréatiques, des océans, la baisse de fertilité des sols agricoles, la réduction de la couche d'ozone, la perte de la biodiversité, .... Le programme du Parti Vert du Québec est en faveur d'un progrès technologique au service de l'humain et de son environnement et non l'inverse.

## Motivations

Dans le projet de « modernisation » de la rue Notre-Dame (soit à peu de chose près la construction d'une autoroute) prévu par le Ministère des transports du Québec, les impacts environnementaux dépassent largement la localisation des travaux et ce projet devrait même s'inscrire dans un véritable débat de société.

Il est clair qu'à lui seul, le présent projet n'est pas responsable du changement climatique global, ni de tous les maux environnementaux de la province ou de la planète mais sa seule réalisation et même son élaboration montre un manque flagrant de véritable vision de développement durable et un mépris complet des générations futures. Il nous montre, encore une fois, que seule une vision économique à court terme est considérée par ses promoteurs. De plus, les raisons du choix du projet reflètent plus des raisons électorales qu'environnementales ou sociales. C'est à cet aspect du projet que le Parti Vert du Québec tient à exprimer son désaccord.

Le Parti Vert du Québec tient à souligner que le statu quo du secteur de la rue Notre-Dame est inacceptable et qu'un projet de développement et d'amélioration de cet axe de transports est indispensable pour l'avenir des quartiers limitrophes ainsi que pour la prospérité de la ville de Montréal. Ce à quoi le Parti Vert du Québec s'oppose est le moyen que le Ministère du Transport du Québec a imaginé pour y remédier : un projet d'autoroute. Nous contestons même le titre du projet qui, trop vague et habilement donné, laisse croire que tous ses détracteurs sont contre la modernisation de la rue. Ce qui est évidemment complètement faux. En fait, le mot modernisation n'est pas synonyme d'amélioration mais plutôt d'actualisation et dans un contexte de mondialisation purement économique, il y a de quoi s'inquiéter. Et de fait, le projet du Ministère des Transports est un projet réactif ou curatif qui favorise un laisser-faire en matière de transport et qui ne fait que réagir à la demande sans réelle vision d'avenir.

Le Parti Vert du Québec préconise donc un projet d'*amélioration* de la rue Notre-Dame qui soit préventif et orienteur. Autrement dit, nous souhaitons un projet permettant la réduction du nombre d'automobiles dans la région de Montréal tout en offrant une alternative de transport afin d'améliorer la qualité de vie des Montréalais.

## Plan urbain de transport

D'un point de vue général, l'analyse de la problématique de cet axe routier en est une de congestion automobile pendant les périodes de pointe du matin et du soir ce qui peut représenter environ deux à trois heures le matin et le soir. Ces congestions sont en très grande partie de la responsabilité des véhicules particuliers qui ne transportent en grande majorité qu'une seule personne qui transite de son domicile vers son lieu de travail (le pourcentage de camions pendant la période de pointe est même moins élevé que pendant le reste de la journée). Il faut donc résoudre le problème de déplacement d'individus qui vont de leur domicile vers leur lieu de travail ce qui représente 80% des cas).

Plusieurs solutions s'offrent à nous, en voici trois :

- améliorer le déplacement actuel de ces personnes.
- diminuer le nombre de personnes en transit ;
- changer le mode de transport des travailleurs afin de le rendre plus efficace ;

### ***Améliorer le déplacement actuel des personnes***

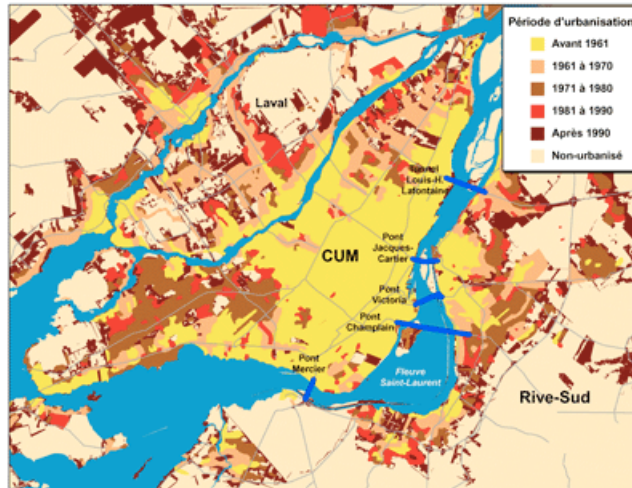
C'est la solution retenue par le Ministère des Transports. Il paraît simple en effet de dire que pour décongestionner un axe routier il suffit d'augmenter la capacité de débit en y ajoutant des voies et en enlevant les arrêts comme les feux de circulation. Il n'est d'ailleurs pas surprenant que le plan de gestion des déplacements, région métropolitaine de Montréal s'appelle « Pour une décongestion durable ».

PLAN DE GESTION  
DES DÉPLACEMENTS  
RÉGION MÉTROPOLITAINE  
DE MONTRÉAL

POUR UNE DÉCONGESTION DURABLE

En réalité, cette amélioration ne sera sentie que pendant une courte période de temps (5 ans environ) et créera beaucoup plus de problèmes qu'elle n'en solutionne. De plus, avec le projet de la prolongation de l'autoroute 25 et la construction d'un pont vers Laval, l'autoroute Notre-Dame contribuera sans conteste à augmenter l'étalement urbain. Comme on peut le voir sur la Figure 1, la partie est de la ville de Laval n'est que très peu développée et la construction du pont de la 25 vers Laval est très attendu par les promoteurs et conseil de ville.

Comme nous le verrons dans les volets du changement climatique et d'économie, l'étalement urbain est néfaste tant au niveau environnemental que social et économique.



**Figure 1:** Étalement urbain de la région de Montréal

Selon le Ministère du Transport, augmenter la fluidité de la circulation diminue les émissions polluantes. Pendant la courte période de 5 ans où la fluidité est effective, au niveau local, la diminution des émissions polluantes est compensée par l'augmentation du nombre de véhicules. Par contre, au niveau régional, il y aura augmentation des émissions. Dans leur ouvrage sur les stratégies de gestion des gaz à effet de serre dans le secteur du transport urbain, les chercheurs de l'UQAM et de l'université McGill ne font même pas mention de cette fausse solution<sup>1</sup>.

Selon une étude réalisée par Newman et Kenworthy intitulée *Cities and automobile dependance, an international sourcebook*, couvrant 32 villes du monde, plusieurs observations intéressantes sur la consommation d'essence sont faites. Ainsi, plus la densité de population est faible (étalement urbain important), plus la consommation d'essence est élevée. Mais surtout : les villes où la circulation routière est lente sont celles où la consommation d'essence *per capita* est basse. L'augmentation de la fluidité réduit la consommation par kilomètre, mais augmente la consommation *per capita* car la tentation de résider plus loin de son lieu de travail devient plus forte. L'autoroute 15 et le développement de Saint-Jérôme et même de Saint-Jovite sont des exemples flagrants d'incitation à l'étalement urbain. La consommation *per capita* est évidemment le seul paramètre à considérer.

De l'aveu même du Ministère du Transport, le projet d'autoroute n'améliorera pas la qualité de l'air, ni ne diminuera les émissions de gaz à effet de serre dans un avenir de 10 ans. Cela veut dire, très probablement, qu'après cette période, la situation sera pire qu'avant. On ne peut donc pas parler d'amélioration.

Selon les dires de M. Jean-Michel Boisvert, le Ministère des Transports veut construire une autoroute pour que les gens prennent l'autobus.

<sup>1</sup> José A. Prades, Richard Loulou et Jean-Philippe Waub, *Stratégie de gestion des gaz à effets de serre : Le cas des Transports urbains*, Presse de l'université du Québec (1998).

« Donc, le message qu'on veut donner à terme, c'est que: Prenez le transport en commun si vous voulez vous déplacer rapidement à travers les quartiers qui sont desservis par la rue Notre-Dame que l'on propose ».

Alors pourquoi pas simplement augmenter fortement l'offre du transport en commun (par un train léger par exemple) sur la rue Notre-Dame sans en augmenter la capacité automobile. D'ailleurs, le projet du Ministère ne laissera aucune place à l'implantation d'un train léger ou d'un tramway sur l'autoroute Notre-Dame et donc à l'amélioration du transport collectif à long terme.

En conclusion, cette solution n'améliorera que la fluidité routière pendant une courte période de temps. Elle n'améliore en rien la qualité de l'air et les émissions de polluant au niveau local et les augmente au niveau régional. La situation s'empirera une fois la période de réaction échu. De plus, l'augmentation du nombre de véhicules prévue par les modèles du Ministère est très probablement sous-évaluée compte tenu que les facteurs politiques tels que le dé-zonage ou les incitations fiscales des banlieues ne sont pas pris en considération. Un point positif du projet proposé par le Ministère est la déconnexion de plusieurs rues secondaires du quartier afin d'éviter le débordement de l'axe principal dans les quartiers résidentiels. Ce point peut d'ailleurs être également appliqué à un projet de boulevard urbain.

### ***Diminuer les déplacements de personnes***

Bien que marginale, cette solution mérite quant même qu'on s'y arrête. Diminuer le nombre de déplacements pourrait être réalisé de deux façons.

Premièrement, en favorisant le travail à domicile, ce qu'on appelle le télétravail. Bien que difficilement réalisable à grande échelle, ce mode de travail tend à augmenter avec l'avènement des nouvelles technologies. Ainsi aux Etats-Unis, le nombre de personnes effectuant du télétravail est passé de 2,2 millions en 1988 à 5,5 millions en 1992, soit une augmentation de 250%. Au total, 4,4% des américains sont des télétravailleurs<sup>2</sup>.

En Colombie-Britannique, on estime que 20% des emplois totaux de la grande région de Vancouver sont susceptibles d'être transformés en télétravail. La transformation du tiers de ces emplois en télétravail de deux jours par semaine permettrait de réduire les déplacements domicile-travail de 2,4%<sup>3</sup>.

Selon une étude québécoise, les effets structurants, la faisabilité financière ainsi que l'acceptabilité socioéconomique et la faisabilité institutionnelle du télétravail sont fortes. En effet, les employeurs dégagent généralement de nombreux avantages, tels que

---

<sup>2</sup> Michèle Frappier et Sylvain Sauvé, *Les stratégies et les mesure de l'offre et de la demande dans un plan de transport*, Ministère des Transports (1995)

<sup>3</sup> Transport 2021 Project, *Transportation Demand Management Measures and Their Potential for Application in Greater Vancouver* (1993)

l'augmentation de la productivité, la diminution des coûts de bureaux, etc., qui compensent l'adaptation nécessaire<sup>4</sup>.

La deuxième possibilité est de rapprocher les personnes de leur lieu de travail. Pour cela, il faut inciter les banlieusards à réintégrer la ville. Pour cela, il faut rendre la ville plus attrayante pour ceux-ci en y augmentant considérablement la qualité de vie. Cela est loin d'être impossible et voici quelques incitatifs :

- Diminuer le nombre d'automobiles circulant en ville,
- Implanter des rues piétonnières,
- Réconcilier la fiscalité des banlieues avec celle de la ville-centre.

Cette solution ne peut être instaurée seule et peut être considérée avec la solution suivante.

### ***Changer le mode de transport des personnes***

Il faut repenser le transport urbain sous une vision globale et non au cas par cas. La solution proposée par de nombreux urbanistes au problème de la congestion routière demande un changement dans les habitudes de transport : restreindre l'utilisation de l'automobile en milieu urbain tout en offrant une alternative de transport public. C'est la solution que le Parti Vert du Québec favorise.

Dans le cas de la rue Notre-Dame et selon les études d'impacts du Ministère, un peu moins de 50% des personnes utilisant cet axe routier provient des régions CUM Est et CUM Centre-Est et plus de 66% vont en destination du CUM Centre-Ville (29%) ou CUM Centre-Est (37%). Le fait que les origines et les destinations des transports ne sont pas trop distantes et assez concentrées, représente une excellente occasion d'implanter un corridor de transport public.

D'ailleurs comme le montre la Figure 2, l'est de Montréal ne possède aucun train de banlieue. En fait, le transport en commun en général y est déficient et les industries de Montréal Est s'en plaignent car cela est un obstacle à l'embauche.

---

<sup>4</sup> José A. Prades, Richard Loulou et Jean-Philippe Waaub, *Stratégie de gestion des gaz à effets de serre : Le cas des Transports urbains*, Presse de l'université du Québec (1998).



**Figure 2:** Répartition des trains de banlieue dans la région de Montréal

Pour obtenir un service de transport en commun fiable et de qualité, il faut :

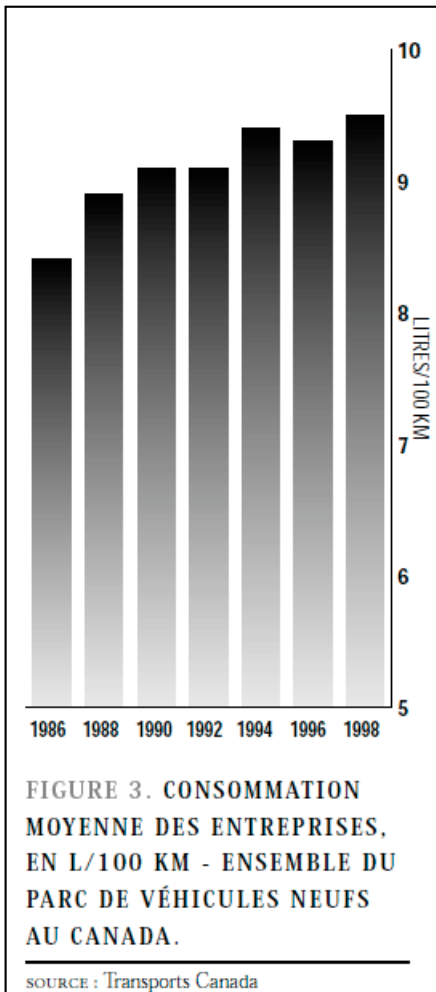
- réduire les temps d'attente, donc l'intervalle entre chaque passage, ainsi que la variance par rapport à l'horaire établi,
- diminuer le temps des parcours et accroître l'accessibilité ce qui permet de réduire le temps de marche,
- offrir un niveau de confort adéquat (les tramways ou les trains légers ont un confort nettement supérieur aux autobus),
- en faire une promotion efficace qui permette de faire connaître les avantages de ce mode de transport (dans la région de Montréal, on évalue que le budget des annonces faisant la promotion de l'automobile est d'environ 2000 fois plus important que celles faisant la promotion du transport en commun),
- et maintenir les tarifs à un seuil raisonnable (Comme le suggérait Albert Jacquard, le transport en commun devrait être gratuit car les gens l'utilisant offrent un service aux automobilistes<sup>5</sup>).

L'efficacité énergétique et environnementale du transport en commun est sans commune mesure avec celle de l'automobile. Un autobus chargé à 100% de sa capacité est de 7 à 10 fois plus efficace et moins polluant qu'une automobile. Un train léger sur rail est encore plus efficace car, même chargé à 50% de sa capacité, il est 10 fois plus efficace.

Afin d'inciter les automobilistes à choisir le transport en commun, la fiscalité peut être un excellent outil. On peut citer comme exemples, les taxes d'immatriculation

<sup>5</sup> Albert Jacquard, *J'accuse l'économie triomphante*, 1995, Livre de poche.

proportionnelles à la consommation d'essence, les taxes sur les carburants, des taxes sur les stationnements privés des entreprises, ....



Contrairement à ce que laissait croire Monsieur Luc Valiquette d'Environnement Québec, lors de la première partie des audiences publiques, le renouvellement du parc automobile n'entraîne pas nécessairement une diminution de la pollution atmosphérique bien au contraire. Il est vrai que les automobiles modernes sont plus efficaces qu'elles ne l'étaient il y a 20 ans. L'apparition des véhicules hybrides (Toyota Prius et Honda Insight) peut laisser présager un avenir moins énergivore. Cependant, aucune loi, aucun règlement, ni aucune incitation ne sont envisagés par le présent gouvernement afin de favoriser l'achat de tels véhicules. Bien au contraire, le laisser faire du marché favorise la vente de véhicules plus énergivore tels les minivans ou les véhicules « utilitaires ». Ainsi de 1990 à 1998, la proportion de véhicules de type camion et minivan est passée de 13,8% à plus de 20,7%. Ce qui a eu les conséquences suivantes : en 1986, un véhicule neuf consommait en moyenne 8,4 l/100 km., en 1998, cette consommation était passée à 9,5 l/100 km. Il est donc naïf de croire que l'amélioration technologique des véhicules va contrebalancer l'augmentation du nombre de ceux-ci. De toute façon, la très grande majorité des améliorations technologiques ne sont développées que pour des raisons purement économiques.

Le parti vert du Québec préconise la construction d'un boulevard urbain avec voix réservées pour le transport en commun (autobus ou train léger sur rail), aux camions proche des zones de chargement et aux piétons ou cyclistes. Un boulevard urbain peut être aménagé de manière agréable par divers aménagements: arbres, fleurs, bancs, ....

Les objections du Ministère des Transports face à cette alternative sont sans fondements véritables. Ainsi, l'obstacle fonctionnel des forts débits aux intersections qui laisseraient peu de manœuvre pour accorder des temps répondant aux attentes des divers usagers serait très bien solutionné par la construction d'un ou de plusieurs tunnels piétonniers comme dans de nombreuses grandes villes européennes. Et comme nous l'avons vu précédemment, les arrêts aux intersections n'impliquent pas une augmentation globale de la pollution bien au contraire.

Les objections du Ministère face au projet de boulevard urbain sont insignifiantes face aux problèmes environnementaux majeurs et globaux que va engendrer une augmentation de la fluidité des automobiles individuelles dans son projet d'autoroute.

## Changement climatique

Selon la majorité des experts, organismes gouvernementaux et non-gouvernementaux, le changement climatique est l'un des plus grands problèmes environnementaux d'origine humaine de l'histoire de l'humanité. Dans le sud du Québec, le changement climatique se traduira par une augmentation significative de la température. Ainsi, lorsque les concentrations de CO<sub>2</sub> auront doublé, une telle situation pourrait survenir vers 2050, les températures au Québec augmenteront de 2 à 6 degrés.

Selon le GIEC <sup>6</sup>, l'évolution du climat risque d'avoir des conséquences nombreuses et essentiellement préjudiciables pour la santé tout en accroissant sensiblement la mortalité. Ces conséquences seraient imputables à l'augmentation prévue de l'intensité et de la durée des vagues de chaleur.

La durée de vie du CO<sub>2</sub> et des autres gaz à effet de serre dans l'atmosphère fait en sorte que même si les émissions nettes globales d'origine humaine se maintenaient à leur niveau de 1995, la concentration de CO<sub>2</sub> dans l'atmosphère s'élèverait de façon pratiquement constante pendant au moins 200 ans, atteignant 500 ppm environ vers la fin du XXI<sup>e</sup> siècle (il était de 280 ppm en 1750). Bien qu'au Québec, en 1995, les émissions de gaz à effet de serre soient inférieures à celle qu'elles étaient en 1990, elles ont augmenté depuis et ont même dépassé ce niveau de référence. À l'autre extrême, sans politiques d'atténuation, les émissions de gaz à effet de serre vont continuer de s'accroître au cours du XXI<sup>e</sup> siècle entraînant une concentration de CO<sub>2</sub> dans l'atmosphère supérieure au double de la concentration préindustrielle.

Dans un rapport de l'OCDE intitulé « *Les perspectives de l'environnement de l'OCDE : environnement* »<sup>7</sup>, on peut y lire ceci :

« Faute de modifier leurs politiques actuelles, les pays de l'OCDE verront probablement leurs émissions de CO<sub>2</sub> progresser d'un tiers d'ici à 2020. »

Selon ce même rapport, les émissions du secteur du transport augmentent plus rapidement que celles provenant de toutes autres sources liées à l'énergie.

Selon un rapport fédéral sur les défis du transport dans la prochaine décennie<sup>8</sup>, on peut y lire :

« L'adoption de politiques plus vigoureuses à cet égard s'impose de toute urgence si l'on souhaite prévenir les effets les plus graves du changement climatique. La consommation

---

<sup>6</sup> Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat.

<sup>7</sup> *Les perspectives de l'environnement de l'OCDE : environnement*, 2001

<sup>8</sup> Création d'un schéma d'orientation des transports pour la prochaine décennie et au-delà : DÉFINITION DES DÉFIS, Gouvernement du Canada, 2001

d'énergie et les transports sont les principaux responsables des émissions des gaz à effet de serre, ainsi que de divers polluants atmosphériques qui contribuent à la pollution atmosphérique en milieu urbain. Si l'orientation actuelle des politiques ne change pas, les incidences de ces activités sur le changement climatique vont probablement se poursuivre à l'horizon 2020, dans les pays de l'OCDE et à l'échelle mondiale. En effet, les distances parcourues par les véhicules à moteur devraient augmenter de 40% entre 1997 et 2020 dans les pays de l'OCDE...»

« ..., l'un des défis clés que devra relever le secteur des transports sera celui de rendre plus attrayants les transports en commun. La réalisation de cet objectif fera beaucoup pour éviter la croissance du nombre de véhicules particuliers dans nos rues, atténuer les embouteillages et la pollution, améliorer la sécurité et éviter ou reporter les coûts de réparations à l'infrastructure routière. »

Dans son plan sur les changements climatiques, le Ministère de l'Environnement du Québec écrit ceci :

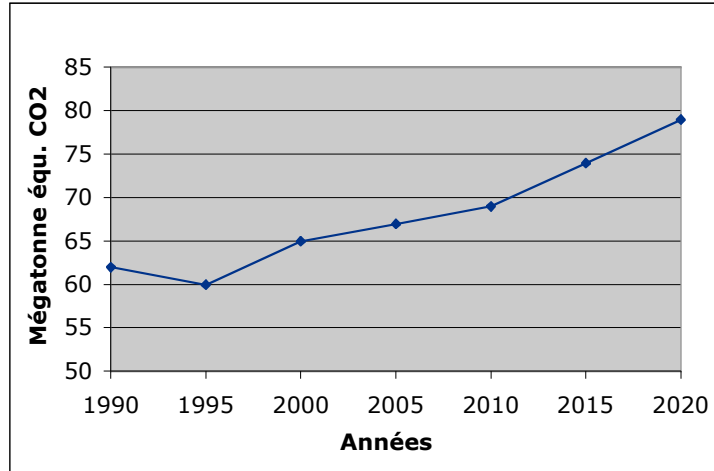
**Au plan de la qualité de vie:** Plus vite nous restreindrons l'usage des voitures dans les centres-villes, plus nous améliorerons la qualité de l'air, plus nous diminuerons le niveau de bruit, le stress urbain, etc., et plus vite nos villes seront un lieu privilégié de vie.

Une autre étude évalue que le taux de mortalité par chaleur excessive pourrait être 20 fois plus importante qu'aujourd'hui<sup>9</sup> si ces personnes n'ont accès à aucune forme d'acclimatation. Comme on sait que les habitants des quartiers touchés par le présent projet sont dans les plus pauvres de Montréal, ils n'auront probablement pas accès à cette *acclimatation*.

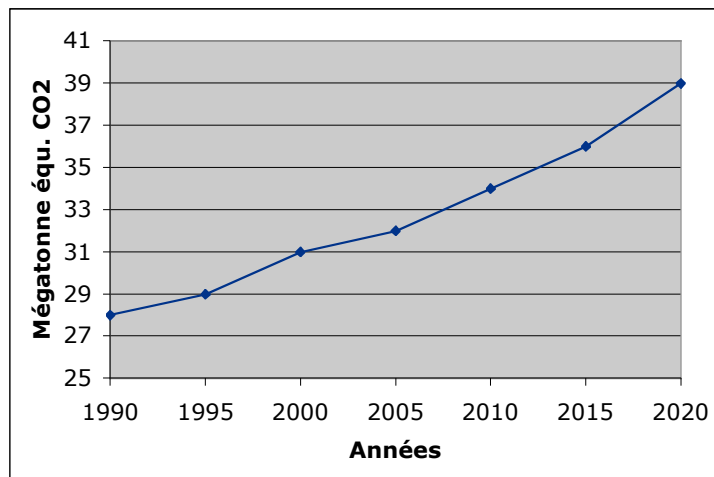
Comme nous montre la Figure 3, les émissions de gaz à effet de serre vont augmenter de plus de 27% si le laisser faire actuel persiste. La Figure 4 nous montre que le secteur du transport (qui est celui qui augmente le plus vite) verra ces émissions augmenter de près de 40%. Ce laisser faire que préconise l'actuel gouvernement est inacceptable. D'ailleurs dans son plan d'action sur les changements climatiques, le gouvernement ne compte que sur deux outils : le volontariat et l'exemplarité (et peut-être une action divine). Lorsque l'on regarde le présent projet de transport, on se rend compte que ce plan d'action n'a aucune valeur.

---

<sup>9</sup> Impacts et adaptation à la variabilité et au changement du climat : au Québec, Environnement Canada, Tome 5, 1997



**Figure 3:** Émissions projetées des gaz à effet de serre au Québec<sup>10</sup>.

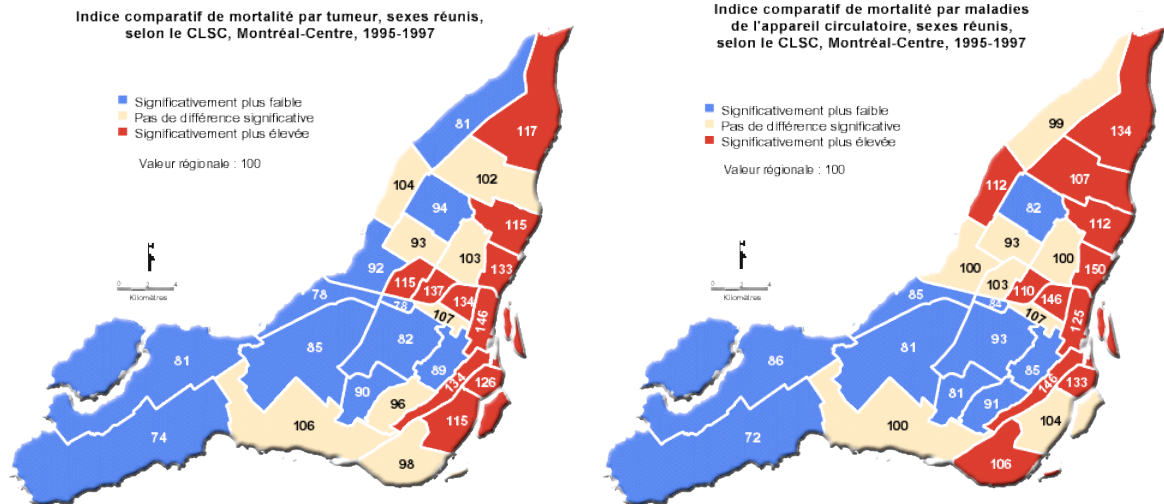


**Figure 4:** Émissions projetées de gaz à effet de serre au Québec reliées au Transport.

En conclusion, les changements climatiques vont avoir une répercussion sur la population du Québec et plus particulièrement pour les Québécois ayant une santé précaire. Bien qu'évidemment les impacts du présent projet sont relativement négligeables face au phénomène global, il faut montrer l'exemple et avoir une réelle vision d'avenir. Nous sommes convaincus que, pour l'avenir, le développement durable est l'unique alternative. Il faut développer **maintenant** une expertise qui sera bénéfique pour le Québec. C'est **aujourd'hui** qu'il faut penser les outils de demain. C'est cela qui fera réellement de nous une société distincte.

<sup>10</sup> Perspective des émissions du Canada : une mise à jour, Gouvernement du Canada, 1999





Le quartier d'Hochelaga-Maisonneuve possède également les tristes records montréalais de mortalité par maladie de l'appareil respiratoire (73% de plus de cas que dans l'ensemble de l'île) et de mortalité par maladie de l'appareil circulatoire (50% de plus de cas que dans l'ensemble de l'île). Le quartier des Faubourgs possède quant à lui le record de mortalité par tumeur (46% de plus de cas que dans l'ensemble de l'île). Le taux d'hospitalisation de courte durée pour l'appareil respiratoire du quartier Hochelaga-Maisonneuve pour les enfants de moins d'un an est de près de deux fois celui de la moyenne de Montréal.

Le transport est responsable de manière importante de la pollution atmosphérique et crée, par conséquent, d'importants problèmes de santé. Dans la région de Montréal, les véhicules sont aujourd'hui à l'origine de 70% de la pollution de l'air<sup>11</sup>. De plus, selon l'Agence métropolitaine de transports, 300,000 véhicules de plus sillonneront les artères montréalaises en 2007.

D'après une étude canadienne, le taux de mortalité relié à la pollution atmosphérique a augmenté de plus de 8% à Montréal et 1980 et 1991<sup>12</sup>.

Selon la Table Ronde Nationale sur l'Environnement et l'Économie (TRNEE), un organisme indépendant du gouvernement fédéral, le transport constitue l'une des plus importantes sources d'émissions nocives à la qualité de l'air et à la santé humaine<sup>13</sup>. La pollution du sol par l'ozone serait responsable d'un accroissement des cas de maladie respiratoires, pulmonaires et cardiaques. Ce même organisme précise que la détérioration de la qualité de l'air risque de créer un lourd fardeau économique au système de santé qui souffre déjà d'un sous-financement. Les estimations indiquent que jusqu'à 2020, il serait possible d'économiser au Canada de 10,8 à 38,2 milliard de dollars en soin de santé. On estime, qu'au Québec, près de 5,000 décès prématurés

<sup>11</sup> La Presse, 27 septembre 1998.

<sup>12</sup> R. Burnett, S. Cakmak, et J.R. Brook, The effect of urban ambient air pollution mix on daily mortality rates in 11 Canadian cities, *Revue canadienne de santé publique* 1998 ; n°89 : p. 152-156.

<sup>13</sup> Joël Goulet, La Presse, 19 novembre 1997.

sont, chaque année, attribués à la pollution atmosphérique dont le transport est en grande partie responsable.

Pourtant, comme le Ministère le dit lui-même,

« La qualité de l'air le long de la rue Notre-Dame et la qualité de l'air à l'échelle régionale ne font l'objet d'aucune variation ».

Où est donc l'amélioration ? La santé de la population des quartiers touchés par le projet du Ministère est l'une des plus mauvaises de la ville actuelle de Montréal. Les impacts environnementaux du projet fournis par le Ministère indiquent au mieux aucun changement dans le niveau de pollution locale et donc aucun changement sur les impacts sur la santé. Encore une fois, pour des intérêts économiques à courte vue, la *modernisation* de la rue Notre-Dame se fera au détriment de la santé de la population du quartier.

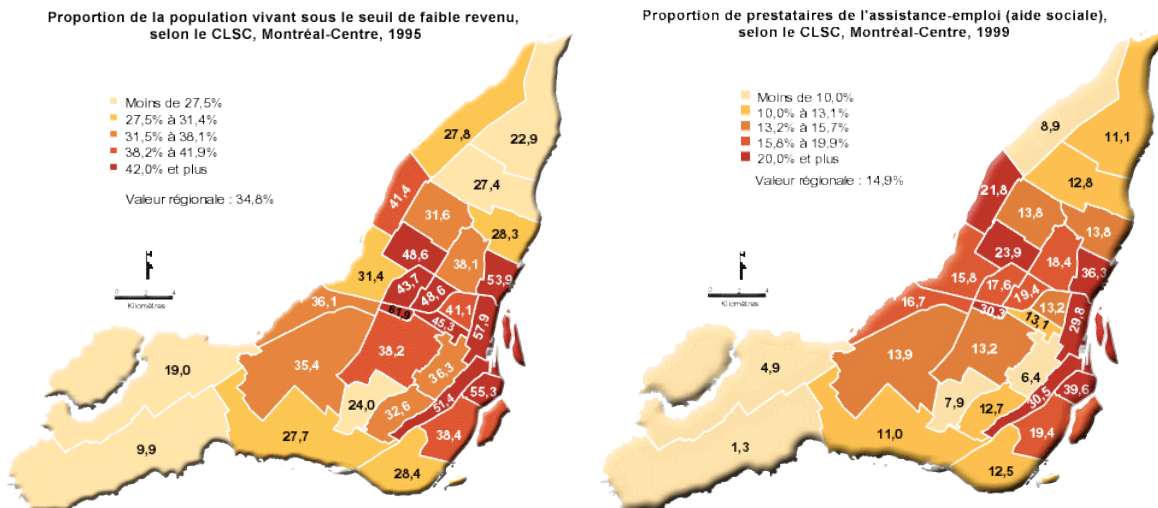
## Économie

Selon Harry Gow, président de Transport 2000 Canada, un train léger sur rail coûte environ 3 millions de dollars le kilomètre. Pour le présent projet, le coût de construction de l'autoroute Notre-Dame est de plus de 20 millions par kilomètre. Dans certains cas, même un TGV est moins cher qu'une autoroute (8.5 millions le km)<sup>14</sup>.

Suivant une étude de l'Agence Métropolitaine de Transport, il n'en coûterait que 61 millions de dollars pour construire un train de banlieue qui irait de Repentigny jusqu'au quartier Hochelaga-Maisonneuve comparativement aux 263 millions de dollars que coûterait le projet du Ministère.

### Économie locale

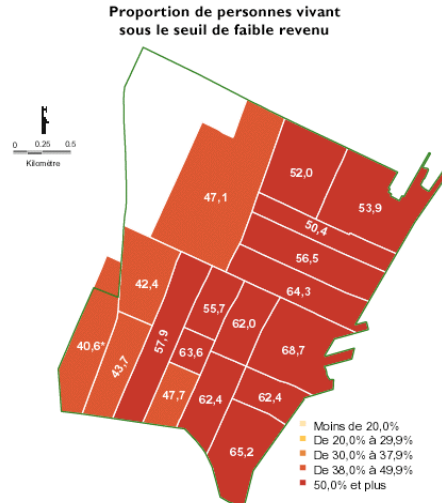
La situation économique des quartiers concernés est une des pires de Montréal. Le quartier des Faubourgs possède 57.9% de personnes vivant sous le seuil de pauvreté et le quartier Hochelaga-Maisonneuve en possède 53.9%. Par ailleurs, dans ce dernier quartier, les personnes les plus pauvres vivent déjà à proximité de l'axe de la future autoroute comme le montre la Figure 6.



**Figure 5:** Statistiques socio-économiques de la population de Montréal.

Dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve près de 52 % des familles sont monoparentales ce qui constitue le pire cas de tout Montréal. Dans celui des faubourgs, 50% des familles sont monoparentales.

<sup>14</sup> Marc Saint-Pierre, Le Soleil, 21 mai 1997.



**Figure 6:** Répartition de la population vivant sous le seuil de pauvreté dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve.

Le Parti Vert du Québec n'est pas du tout convaincu qu'un projet d'autoroute sera aussi bénéfique économiquement qu'un projet de véritable boulevard urbain où les accès aux secteurs commerciaux du quartier seraient beaucoup plus nombreux. Bien au contraire, ce projet qui ne valorise absolument pas le quartier malgré l'aménagement de quelques parcs bordant l'autoroute, va emprisonner les usagés de la rue Notre-Dame et réduire leurs interactions avec les quartiers traversés.

### ***Économie de la région Montréalaise***

De 1991 à 1996, Montréal a perdu un millier d'habitants, alors que la population de la région métropolitaine a augmenté d'autant plus qu'elle était loin du centre (Montérégie, +4,8% ; Laval, +5,1% ; Lanaudière, +11,8% et Laurentide, +13,3%)<sup>15</sup>. Les jeunes ménages ayant des emplois rémunérateurs déménagent, tandis que les pauvres restent en ville : il y a un écart de 15,000 dollars entre le revenu moyen par contribuable à Montréal et en banlieue. Le présent projet favorisera l'étalement urbain et par conséquent l'appauvrissement de la ville de Montréal.

L'étalement urbain engendré par ce projet routier coûtera cher aux contribuables montréalais et québécois. En banlieue, chaque bungalow exige facilement quatre fois plus d'infrastructure par logement qu'une résidence d'un quartier de duplex en rangée. Chaque famille nécessite, de ce fait, la construction et l'entretien de quatre fois plus de rues, de trottoirs, d'égouts et d'aqueduc, tout en multipliant également par quatre l'énergie requise pour l'éclairage des rues, le déneigement et l'enlèvement des ordures<sup>16</sup>.

<sup>15</sup> Luc Chartrant et Michel Vastel, L'Actualité, 1 octobre 1998.

<sup>16</sup> Jean-François Lefebvre, Yves Guérard et Jean-Pierre Drapeau, L'autre Écologie, Édition de l'homme, 1995

Selon le Ministère de l'environnement du Québec, dans son document donnant les principales lignes de conduite du gouvernement face aux changements climatiques<sup>17</sup>.

Les gains sociaux à restreindre l'étalement urbain, à réduire l'usage et la place des voitures dans les centres-villes, à respirer un air plus sain, à diminuer le bruit, à utiliser des moyens de transport urbain qui favorisent l'activité physique, à raccourcir notre temps de transport, à reverdir et ombrager les villes, à maintenir le même confort dans nos immeubles avec moins d'énergie, à améliorer l'attrait des transports publics, à rapprocher les gens, à renouer avec la conscience collective et à favoriser la mixité des cultures et des usages, sont nombreux et ils s'accompagnent de gains environnementaux, de gains en santé et de gains économiques.

Dans le même document, nous pouvons également lire :

De plus, le gouvernement du Québec a alloué 1,3 milliard de dollars à la construction d'écoles primaires et secondaires depuis 1980, alors que le nombre d'élèves a légèrement diminué, que les superficies excédentaires sont de 1,7 million de mètres carrés et que l'on doit fermer des écoles année après année (25 par année entre 1992 et 1997).

Un estimé évaluait que, pour une ville comme Montréal, près de 15% des frais généraux de livraison relèvent de dépenses attribuables à la congestion routière.

Économiquement parlant, l'étalement urbain n'est pas souhaitable puisqu'il ralentit la croissance économique des régions urbaines. Le projet de construction d'une autoroute sur la rue Notre-Dame va contribuer sans conteste à augmenter l'étalement urbain et cela surtout avec le prolongement de l'autoroute 25 et à la construction d'un nouveau pont vers Laval.

Le projet du Ministère fera, en plus, disparaître un potentiel de développement de plus de 1,300 logements le long de Notre-Dame dans les quartiers Maisonneuve, Hochelaga et Sainte-Marie. La valeur foncière des constructions envisageables le long de la future autoroute, passe de 500 millions à seulement 7,6 millions. Ce projet privera la Ville de Montréal d'un revenu potentiel de taxes d'environ 15 millions par année. Autant de revenu qui ne se réinvestira jamais dans ces quartiers les plus pauvres de Montréal.

---

<sup>17</sup> Plan d'action québécois 2000-2001 sur les changements climatiques, Gouvernement du Québec

## Conclusion

Il est évident que le statut quo est inacceptable et qu'il faut un projet de développement qui améliorera à la fois le problème de transports dans le secteur, le problème de pauvreté des quartiers traversés et la qualité de vie de la région de Montréal. Il est possible d'y arriver en misant sur la conversion du mode type de transport des individus qui se déplacent, en majorité, de leur domicile vers leur lieu de travail. Le type de transport à favoriser est un transport collectif public ou privé qu'il soit à la fois efficace, confortable et abordable.

Le projet envisagé par le Ministère des Transports du Québec, la construction d'une autoroute en tranchée, ne règlera que le problème de congestion et cela pour seulement une courte période d'environ 5 ans. Une fois cette période finie, la situation de transport sera très probablement pire ou, au mieux, identique à celle d'aujourd'hui. Par contre, le projet va favoriser l'étalement urbain et l'augmentation du nombre total de véhicules transitant dans le secteur. Par ce projet, le gouvernement actuel montre une incohérence flagrante entre les recommandations de son ministère de l'environnement et les projets son ministère des transports.

La déconnexion des rues transversales résidentielles est une bonne idée et pourrait également être appliquée au cas d'un projet de boulevard urbain.

Le Parti Vert du Québec préconise donc un projet qui réduira significativement, de manière durable, le nombre de véhicules sur cet axe, tout en améliorant la qualité de vie des quartiers. Le présent projet ne considère que le problème de fluidité des véhicules automobiles sans aucune planification de solution durable au problème de transport dans la région urbaine de Montréal.

Pour toutes ses raisons, le Parti Vert du Québec est opposé au projet proposé par le Ministère des Transports, soit la construction d'une autoroute supplémentaire en milieu urbain.