

Janvier 2002

**Mémoire de la Société de développement
communautaire de Montréal (SODECM)
sur le projet de modernisation de la rue
Notre-Dame**

Mémoire remis au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)
aux audiences se tenant à Montréal, le 16 janvier 2002

1. Présentation de l'organisme

La Société de développement communautaire de Montréal (SODECM) est un organisme sans but lucratif qui a le statut d'oeuvre de charité aux fins des lois fiscales canadiennes. Son mandat consiste à promouvoir l'écologie sociale et à favoriser la recherche et la réflexion sur l'avenir de Montréal. À ces fins, elle fait la promotion de programmes novateurs favorisant le changement pour atteindre un développement durable par l'élaboration de solutions de remplacement des habitudes de vie urbaine actuelle. Le Centre d'écologie urbaine, le journal communautaire Place Publique et le Groupe-ressources en éco-design sont des organismes que chapeaute la SODECM.

2. Position de la SODECM sur le projet

La SODECM considère important de se prononcer sur ce nouveau projet autoroutier sur l'île de Montréal car, à notre avis, il ne cadre pas avec les objectifs de développement durable énoncés dans le rapport Brundtland, objectifs auxquels le gouvernement du Québec a, en partie, adhéré dans son Plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques et le Cadre d'aménagement et de développement de la Métropole.

Nous ne sommes pas contre un réaménagement de la rue Notre-Dame mais nous croyons que cet exercice doit se faire en tenant compte du contexte actuel où nous vivons un sérieux problème de réchauffement climatique et une intensification de la pollution urbaine causée par le smog. Ce dernier phénomène cause déjà de sérieux problèmes de santé aux personnes ayant des difficultés respiratoires ainsi qu'aux personnes âgées et aux enfants.

Tel que mentionné dans l'étude d'impact du MTQ, il est vrai que l'augmentation du trafic sur la future autoroute Notre-Dame n'augmentera localement pas les niveaux d'ozone troposphérique (gaz responsable de la formation du smog), ce polluant se formera toutefois ailleurs, haussant les niveaux globaux. L'ajout de cette infrastructure ira donc à l'encontre des efforts faits par le gouvernement fédéral visant à réduire les niveaux de smog en milieu urbain.

3. Mise en contexte

Depuis plusieurs années, l'automobile règne en roi et maître dans la région de Montréal. Et pour cause car les réseaux routier et autoroutier y sont beaucoup développés. Aujourd'hui, bien qu'incomplet, ils couvrent une bonne partie de la région. À la faveur de l'automobile comme principal mode de transport, l'habitat s'est progressivement dispersé sur un vaste territoire entourant l'île de Montréal. Durant toute cette période de développement autoroutier (des années 50 à aujourd'hui), l'île de Montréal est pourtant demeurée un important lieu d'emploi avec son centre-ville dynamique, ses quatre

universités, ses grandes entreprises (Bombardier-aéronautique, Nortel, etc), ses hôpitaux universitaires et ses nombreux commerces. Cette situation fait en sorte qu'un nombre grandissant de personnes font la navette entre l'île (lieu de travail) et sa banlieue (lieu de résidence de nombreux habitants de la région). L'augmentation du trafic se fait aussi sentir du côté du transport lourd. Depuis les années 1970, le transport des marchandises par voie ferroviaire a sans cesse périclité au profit du transport par camion. Cette situation a entraîné une détérioration de la qualité de vie à Montréal qui s'est traduit par une hausse des nuisances sonores, des épisodes de smog plus fréquents, une congestion accrue sur les routes et une insécurité grandissante dans les rues. En réaction à cette détérioration du cadre de vie, plusieurs citoyens ont choisi d'aller vivre en banlieue, à des endroits où l'air est plus pur, où il y a moins de bruit et plus de verdure. Une fois en banlieue, ces gens se déplacent plus souvent en voiture en banlieue et vers la ville, aggravant ainsi le problème de pollution.

Pour renverser cette situation, il faut absolument, dès maintenant, modifier nos comportements : utiliser plus intensément les transports en commun, résider plus près des lieux de travail, revenir au transport ferroviaire pour le transport des marchandises et faire pression pour que les gouvernements adoptent de véritables mesures visant à limiter le réchauffement climatique en cours. Le projet du MTQ de modernisation de la rue Notre-Dame va tout à fait à l'encontre de ses mesures.

4. Historique du projet

Au début des années 1970, une autoroute reliant l'ouest à l'est de l'île de Montréal, via le centre-ville, a été planifiée pour raccorder l'autoroute Décarie (A-15) au tunnel Louis-Hyppolite-Lafontaine (A-25) et une première portion de l'autoroute Est-Ouest, par la suite renommée autoroute Ville-Marie (A-720), fut construite entre l'échangeur Turcot et la rue Saint-André. La préparation du terrain en prévision de la construction de l'autoroute à l'est entraîna la démolition de 2 000 logements dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve. Toutefois, devant les protestations des citoyens et commerçants voisins des tronçons projetés plus à l'est, inquiets d'une modification à leur qualité de vie, le gouvernement du Québec décréta en 1977 un moratoire sur le prolongement de l'A-720 au-delà de la rue Saint-André. Le 31 mai 1978, le Conseil des ministres décida d'abandonner la construction d'une autoroute entre les rues Saint-André et Vimont et recommanda de construire un boulevard dans l'emprise déjà expropriée.

Aujourd'hui, ce même gouvernement du Parti Québécois fait fi de ses recommandations et propose la construction d'une autoroute classique (semblable à l'autoroute Décarie) avec trois voies dans chaque direction. Ce projet, inacceptable pour bien des citoyens, doit être réévalué afin de répondre plus adéquatement aux objectifs environnementaux du gouvernement du Québec et aux préoccupations des citoyens du quartier Hochelaga-Maisonneuve.

5. Défauts du projet

5.1 Un projet qui ne respecte pas les orientations gouvernementales

Le projet d'autoroute de la rue Notre-Dame va à l'encontre du Plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques et du Cadre d'aménagement et de développement de la Métropole car tous deux souhaitent consolider le développement urbain et freiner l'étalement urbain. De plus, en mettant de l'avant une autoroute classique, le MTQ met en péril ses propres objectifs, inscrits dans le Plan de gestion des déplacements, de renforcer l'utilisation du transport en commun dans la région de Montréal par un programme d'investissement réparti sur dix ans. On ne peut investir dans le développement d'infrastructures routières sans nuire à la viabilité du transport en commun. Le MTQ doit faire des choix : opter pour le développement de l'un de ces deux modes et investir massivement pour le développer. Quant à nous, il est certain que nous privilégions le transport en commun.

5.2 Un projet qui laisse peu de place au transport en commun

Le projet d'autoroute du MTQ accorde trop d'importance à la fluidité des automobilistes et des camionneurs et pas assez aux véhicules de transport en commun. La voie réservée prévue pour les autobus ne sera pas en site propre et sera très vulnérable à la congestion.

5.3 Un projet qui ne répond pas aux préoccupations des résidents du quartier

Le projet d'autoroute nécessite une emprise de 60 mètres et éliminera toute possibilité de construire des logements en bordure. Au moment où sévit une grave pénurie de logements à Montréal, l'impossibilité de construire de nouveaux logements portera préjudice aux gens et aux familles à faible revenu. De plus, l'autoroute aura un impact social considérable sur le quartier : hausse des pollutions sonore et atmosphérique, détérioration de la qualité des logements, accroissement de la circulation sur les principales artères du quartier et hausse des risques d'accidents pour les enfants. Beaucoup des résidents du quartier ne croient pas non plus que le projet aura des retombées économiques positives dans le secteur car l'autoroute sera surtout utilisée comme une voie de transit.

5.4 Un projet qui entraînera une hausse de la circulation

Selon l'étude d'impact du MTQ, le projet n'a aucun impact (aucune variation significative) dans un horizon de 10 ans sur le nombre de véhicules-kilomètres et sur le nombre de véhicules-heures par rapport à une situation sans projet (statu quo). Or, il est permis de douter de cette affirmation car les expériences passées démontrent le contraire. Lorsqu'il y a construction d'une nouvelle infrastructure routière, une augmentation des débits de circulation suit toujours. Plusieurs études démontrent, en effet, qu'un accroissement de la capacité routière de 10% d'une infrastructure entraîne toujours une hausse de 6 à 12% de la circulation automobile, à long terme.

5.5 Un projet qui haussera les émissions de gaz à effet de serre

Le projet du ministère ajoutera une voie par direction et amènera une augmentation de la capacité de la rue Notre-Dame (2 voies par direction) avec une capacité de 2 800 véh/heure par direction à une autoroute de 3 voies par direction avec une capacité de 6 000 véh/heure par direction. Selon le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CREM), le projet du MTQ représente donc une augmentation de la capacité du réseau routier de Montréal de 64 000 véh/jour. Or, une automobile produit environ 6 000 kg de gaz à effet de serre (GES) par année, selon l'AMT. Par conséquent, le projet du ministère représente une augmentation potentielle de 384 millions de kg de gaz à effet de serre. Cette hausse prévisible des GES viendra annuler, en partie, les efforts que le Québec comptent faire, dans les prochaines années, pour réduire les GES en accord avec les objectifs du Protocole de Kyoto.

Cette hausse des émissions de gaz carbonique n'empêche pas les auteurs de l'étude d'impact d'affirmer: « (...) la modernisation de la rue Notre-Dame n'a aucun effet à court terme et dans un horizon de 10 ans (2011) en ce qui a trait aux émissions de GES par rapport à une situation comprenant le maintien de la rue Notre-Dame dans son état actuel. Le projet aura donc des impacts négligeables sur les changements climatiques.»

5.6 Un projet qui accroîtra la circulation dans le centre-ville

En raccordant l'autoroute Ville-Marie à la l'A-25 (laquelle sera éventuellement prolongée jusqu'à Laval), on permettra aux automobilistes de la région nord-est de la métropole, en forte croissance démographique, d'accéder plus rapidement en voiture au Centre-ville. L'effet sera catastrophique. Le ministère prévoit que 30% des utilisateurs de la nouvelle infrastructure auront pour destination le centre-ville. Or, le centre-ville est actuellement en déficit de plusieurs milliers d'espaces de stationnement et est déjà saturé de véhicules de toute sorte aux heures de pointe. La qualité de vie dans ce secteur s'en trouvera donc grandement détériorée.

5.7 Un projet qui favorisera l'étalement urbain

Le projet du ministère, combiné au prolongement de la 25, sera un incitatif au déplacement des ménages vers la banlieue où les terrains résidentiels sont de 7 à 9 fois moins chers que sur le territoire de la CUM. De plus, il favorisera le transfert des industries de l'est de Montréal vers les couronnes où les terrains industriels sont 10 fois moins chers que sur le territoire de l'est de la CUM.

5.8 Un projet conçu pour favoriser l'accroissement du transport de marchandises par camion

Les plans de la future autoroute Notre-Dame sont dessinés pour permettre une plus grande efficacité du transport des marchandises par camion. Or, le développement du rapide du transport par camion est un important producteur de GES. Au Québec, le camionnage produit 26 % des émissions de GES causées par le transport dans son

ensemble. Les prévisions de consommation pour 2011 indiquent une progression de 40 % par rapport à 1996. Puisque le gouvernement du Québec a adhéré au Protocole de Kyoto de 1997, il a aussi le devoir d'examiner les alternatives au transport des marchandises par camion sur de longues distances. Dans cette optique, l'usage du transport intermodal (bateau-train-camion) pour des trajets plus longs devrait être envisagé et encouragé par le gouvernement.

6. Le boulevard urbain : une alternative plus viable

À défaut d'opter pour la construction d'un tunnel autoroutier en raison de ses coûts importants, le MTQ doit retourner à ses planches à dessin et planifier un boulevard urbain plutôt qu'une autoroute. Selon nous, le boulevard urbain proposé par le CREM offre plusieurs avantages : il permet d'améliorer la fluidité du trafic en augmentant le nombre de voies de 4 à 6; il est plus esthétique qu'une autoroute de type boulevard Décarie; il est plus sécuritaire pour les piétons, les cyclistes, les automobiles et les camions puisque les limites de vitesse seront moins élevées que sur une autoroute; il offre la possibilité de construire des logements en sa bordure; il est moins coûteux à construire (135 M \$ contre 263 M\$ pour l'autoroute); il pourra être réalisé en 2 ans plutôt qu'en 4 ans pour l'autoroute et il est plus intéressant pour les usagers du transport en commun puisqu'une voie réservée pour autobus en site propre y sera aménagée au centre. En terminant, nous souhaitons que le gouvernement soit réaliste et adopte une position compatible avec ses propres orientations en privilégiant l'option boulevard urbain plutôt que l'option autoroute.