

L'ARRONDISSEMENT DE MONTRÉAL-NORD
APPUIE LE PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 25

Introduction

Dans le cadre de la consultation publique portant sur le prolongement de l'autoroute 25, l'arrondissement de Montréal-Nord a rédigé ce mémoire afin de témoigner de la situation actuelle à l'arrondissement et afin de faire valoir l'impact déterminant qu'auront les recommandations du BAPE à l'égard de ce dossier sur la qualité de vie de ses citoyens. Actuellement, l'absence d'un lien entre les tronçons de l'autoroute 25 entrecoupés par la rivière des Prairies obligent les automobilistes et les camionneurs à emprunter le réseau routier de l'arrondissement. Cette utilisation du réseau routier de l'arrondissement a des répercussions néfastes sur la qualité de vie et l'environnement des citoyens de Montréal-Nord. Plus précisément, la partie nord-montréalaise du boulevard Henri-Bourassa et ses rues avoisinantes, sont utilisées comme liens autoroutiers incontournables pour les deux tronçons de l'autoroute 25 en question. L'arrondissement de Montréal-Nord souhaite donc contribuer à la réflexion du BAPE, en présentant les enjeux propres à l'arrondissement.

Il importe tout d'abord de présenter l'arrondissement de Montréal-Nord, en particulier les secteurs qui sont directement affectés par l'importante circulation de transit.

I - Portrait de Montréal-Nord

En 2001, la population de l'arrondissement comptait 83 600 personnes sur un territoire presque entièrement développé. La densité d'occupation de 7 552 habitants au kilomètre carré, plaçait l'arrondissement de Montréal-Nord au cinquième rang, en terme de densité, parmi tous les arrondissements de la Ville.

Certains secteurs de l'arrondissement, marqués d'emblée par la circulation de transit, présentent des densités d'occupation encore plus élevées que cette moyenne, tel le secteur nord-est, compris entre les boulevards Henri-Bourassa et Léger, qui présentait une densité de plus de 24 000 habitants au kilomètre carré en 2001. À titre de comparaison, le Plateau Mont-Royal, l'arrondissement le plus densément peuplé au Canada, comptait alors une densité de 13 096 habitants au kilomètre carré.

L'arrondissement est caractérisé par une population vieillissante. Les personnes âgées de 65 ans et plus représentent plus de 18 % de la population de l'arrondissement. Il s'agit là d'une des proportions de personnes âgées les plus élevées parmi les arrondissements de la Ville de Montréal. L'arrondissement accueille, dans certains secteurs, une des populations les plus pauvres de l'île, qui témoigne des problèmes d'isolement et d'exclusion. En 2001, le revenu médian des ménages de l'arrondissement était de 28 236 \$ contre 40 234 \$ pour les ménages de l'ensemble de la Ville de Montréal.

II - Bris du lien autoroutier

En 1998, l'autoroute 25 a été prolongée de l'autoroute 40 jusqu'au boulevard Henri-Bourassa, ce qui a contraint les automobilistes à emprunter le réseau routier de l'arrondissement de Montréal-Nord pour rejoindre l'autre tronçon autoroutier de la 25 situé à Laval. Un tel aménagement a eu pour effet d'entraîner une augmentation très importante du trafic de transit sur les boulevards Henri-Bourassa et Léger, ainsi qu'un débordement de ce trafic sur certaines rues locales, notamment sur la rue de Charlevoix, la rue d'Amos et le boulevard Gouin.

Selon Transports Québec, sans le prolongement de l'autoroute 25, les débits de circulation à la période de pointe du matin seront les suivants en 2016 :

- . Boulevard Henri-Bourassa, dans les deux directions (est et ouest) : 12,390 véhicules ⁽¹⁾
- . Pont Pie-IX, direction sud : 15,360 véhicules ⁽²⁾
- . Boulevard Pie IX, direction sud : 5,500 véhicules ⁽¹⁾

Déjà, ce bris du lien autoroutier et le déversement de son flot de circulation dans la trame urbaine ont des conséquences négatives importantes sur plusieurs secteurs densément peuplés de l'arrondissement.

(1) Document DA24 déposé par le Ministère des transports

(2) Document DA11 déposé par le Ministère des transports

III - Portrait des secteurs touchés

Actuellement, le réseau routier de l'arrondissement de Montréal-Nord est utilisé comme substitut au lien autoroutier. Ceci a une incidence considérable sur plus d'un quart du territoire de l'arrondissement en terme de dynamique sociale et économique, et sur plus de la moitié du territoire s'il est question d'impact environnemental.

Les secteurs les plus durement touchés, tels que mentionnés précédemment, sont situés le long des axes Henri-Bourassa, Pie-IX et Léger, ainsi que sur certaines rues locales où vivent plus de 24 000 personnes.

Dans ces secteurs entrecoupés par la circulation de transit, nous retrouvons trois parcs de quartier, 20 écoles, dont une dizaine d'institutions d'enseignement primaire, de nombreuses résidences pour personnes âgées, des édifices publics notamment deux bibliothèques et un aréna, 12 traverses d'écoliers et 30 intersections sur le boulevard Henri-Bourassa.

1. Le secteur Henri-Bourassa

(Population : 6 500 Densité : de 9 000 à 19 700 au km²)

Ce secteur est le plus directement et durement affecté par la circulation de transit. D'une longueur de quatre kilomètres, il est composé majoritairement de bâtiments résidentiels densément peuplés à l'ouest et de bâtiments commerciaux à l'est.

La majorité de cette population demeure dans des habitations multifamiliales de plusieurs étages implantées à moins de six mètres de la chaussée, dans un environnement sonore très bruyant.

2. Le secteur Léger

(Population : 5 500 Densité : de 6 500 à 13 859 au km²)

Ce secteur, qui s'étale sur 3,5 km, est également très densément peuplé et comporte surtout des résidences multifamiliales de deux à trois étages.

3. Le boulevard Pie-IX

(Population : 2 150 Densité : de 3 847 à 9 761 au km²)

Dans sa partie Nord-Montréalaise, le boulevard Pie-IX est constitué principalement de commerces et d'entreprises de services. Malgré tout, plus de 2 150 personnes y résident, dont près de la moitié d'entre elles entre les rues d'Amos et de Castille. Ces immeubles en rangée de deux et de trois étages ont été construits à moins de 8,5 mètres de la chaussée. Ils sont mal insonorisés et abritent une population diversifiée avec des revenus inférieurs à la moyenne de la Ville de Montréal.

4. Déversement de la circulation de transit dans la trame urbaine locale

Les répercussions néfastes de la rupture du lien entre les deux tronçons de l'autoroute 25 aux abords de la rivière des Prairies occasionnent une circulation accrue sur les rues résidentielles de l'arrondissement, notamment sur le boulevard Gouin. Celui-ci comporte, dans sa partie est, plusieurs immeubles pour personnes âgées qui sont très densément peuplés. L'impact est marquant aussi sur les rues de l'arrondissement à caractère résidentiel telles que la rue d'Amos et le boulevard Maurice-Duplessis ou sur des rues à vocation mixte telles que la rue de Charlevoix.

IV - Portrait environnemental

Qualétude

Ce déversement de la circulation d'automobiles et de camions lourds à l'arrondissement de Montréal-Nord affecte particulièrement les secteurs mentionnés ci-haut par des niveaux de bruit et de vibration incompatibles avec un milieu résidentiel. Ces nuisances sont d'autant plus prononcées puisque la très grande majorité des immeubles, si ce n'est la totalité, n'a pas été construite pour faire face à un tel environnement.

À titre indicatif, nous avons procédé, les 23 et 24 mai dernier, à des lectures de niveau de bruit à l'intersection des boulevards Henri-Bourassa et Lacordaire, en face d'un bâtiment résidentiel situé sur le boulevard Henri-Bourassa. Lors de ces lectures, nous avons enregistré un niveau de bruit variant de 60 dBA lorsque la circulation transitant sur le boulevard Henri-Bourassa était arrêtée au feu de circulation, et à 82 dBA lors du passage de camions semi-remorques à des intervalles de 16,6 secondes. Selon les critères établis par le Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec, la limite de bruit dans une zone résidentielle sensible ne doit pas excéder 45 dBA le jour et 50 dBA dans une zone moins sensible. Or, les secteurs touchés par le déversement de la circulation de transit à l'arrondissement subissent des niveaux de dBA beaucoup plus élevés que ces normes, et ce, dans les deux catégories de zonage. Il est également important de souligner que l'érection d'un écran acoustique le long d'une autoroute, afin de protéger les populations riveraines au bruit autoroutier, n'est pas une solution envisageable sur le boulevard Henri-Bourassa.

Au niveau de la vibration, l'arrondissement n'a pu trouver aucune étude ou donnée scientifique propre au secteur visé. Cependant, une simple promenade sur le boulevard Henri-Bourassa démontre sans équivoque que le niveau de vibration est une source de nuisance significative.

Sécurité

Le nombre d'accidents impliquant un véhicule à l'arrondissement de Montréal-nord positionne l'arrondissement au 4^e rang sur l'île de Montréal en termes de quantité d'accidents routiers par année. Une part importante des accidents routiers impliquant des piétons à l'arrondissement provient de ce déversement de la circulation d'automobilistes et de camionneurs qui souhaitent traverser l'arrondissement le plus rapidement possible afin de rejoindre le pont Pie-IX ou, en sens inverse, l'autoroute 25 et les autres quartiers de Montréal situés plus à l'est.

Au début des années 90, un comptage a été réalisé en semaine entre 16 h 30 et 17 h 30. Plus de 354 personnes ont traversé l'intersection des boulevards Henri-Bourassa et Lacordaire et 196 personnes ont traversé l'intersection du boulevard Henri-Bourassa et de l'avenue Salk.

Avant le déversement de la circulation de transit sur le réseau routier de l'arrondissement de Montréal-Nord, nous avons enregistré en 1997, 4 accidents de circulation à l'intersection des boulevards Henri-Bourassa et Lacordaire; depuis la venue du trafic de transit, le taux d'accidents y a plus que triplé, passant en moyenne à près de 14 accidents annuellement (selon les statistiques de la S.A.A.Q.).

Par ailleurs, l'absence du prolongement de l'autoroute 25 oblige les transporteurs à transiter leurs matières dangereuses sur un réseau local qui comporte des secteurs résidentiels très densément peuplés. Cette situation représente des risques dangereux très importants pour la population de l'arrondissement, des risques particulièrement exacerbés par le nombre élevé d'intersections que ces transporteurs doivent traverser. À titre indicatif, il y a 30 intersections sur la portion du boulevard Henri-Bourassa à Montréal-Nord (4 kilomètres).

Milieu déstructuré

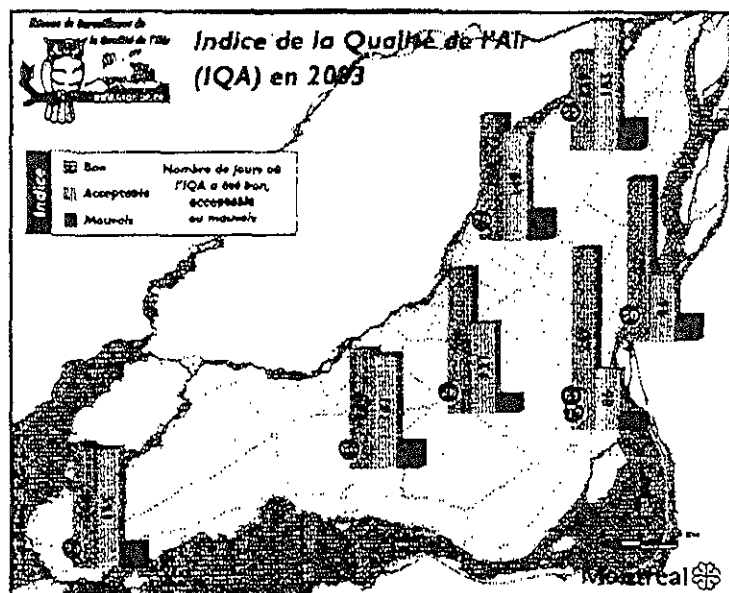
L'utilisation du réseau routier de l'arrondissement de Montréal-Nord comme substitut au prolongement de l'autoroute 25 a un effet déstructurant sur une bonne partie des quartiers situés à l'est du boulevard Pie-IX. Les écoles, les bibliothèques et les parcs situés de part et d'autre des boulevards et des rues empruntés par la circulation de transit, voient la qualité de leurs dessertes affaiblie auprès de la population.

Les résidants demeurant le long de ces voies doivent composer et accepter d'habiter dans un milieu bruyant, dangereux et pollué. Cette réalité explique notamment le taux élevé de mobilité des résidants de l'arrondissement. Près d'un résidant sur deux, soit 46,1 %, a déménagé entre 1996 et 2001.

Cette circulation dense, bruyante et accélérée d'automobilistes en transit, forcés de voyager sur le territoire de l'arrondissement, complique l'accès aux commerces des secteurs touchés.

Santé

Le rapport annuel de la Direction de l'environnement de la Ville de Montréal portant sur la qualité de l'air de Montréal en 2003 indique que le nombre de jours, qualifiés d'un IQA (Indice de la Qualité de l'Air) de mauvaise qualité de l'air, a varié de 22 jours au Centre-Ville jusqu'à plus de 40 jours dans le nord-est de Montréal.



Source: Gagnon, C., C. Bessette, Y. Gagné, P. Paquette et R. Mallet (2003). Ville de Montréal. Service des infrastructures, du transport et de l'environnement, Direction de l'environnement, Planification et suivi environnemental, RSQA, 6 p. Qualité de l'air à Montréal. Rapport annuel 2003

Ce tableau indique que la majorité de la population de l'arrondissement de Montréal-Nord réside entre les deux stations ayant enregistré le plus grand nombre de jours de mauvaise qualité de l'air en 2003, notamment à la station 55, située à Rivière-des-Prairies sur la rue Wilfrid-Ouellette et à la station 29, située à l'intersection des boulevards Pie-IX et Henri-Bourassa. Il est important de mentionner que la station 29 est éloignée des sources de pollution industrielle. Cette mauvaise qualité de l'air n'est pas sans conséquence sur la santé des résidents de l'arrondissement de Montréal-Nord. En effet, les indices enregistrés à ces deux stations démontrent que les niveaux d'ozone (O_3) et de particules fines ($PM_{2.5}$), les principaux composants du smog, dépassent largement la moyenne montréalaise et les normes pan canadiennes, soit de plus de 20 % en ce qui concerne l'ozone (O_3) et de 15 % en ce qui concerne les particules fines ($PM_{2.5}$).

PARTICULES FINES (PM_{2,5}) en µg/m³

13	28,2	35,1	33,0	32,1
28		37,5	37,9	37,7
29		29,9	40,9	35,4
50		35,3	36,1	35,7
55	30,8	32,7	38,9	34,1
66	26,8	33,3	41,7	33,9
99	26,3	36,7	37,0	33,3

Source: Gagnon, C., C. Bessette, Y. Gagneau, P. Paquette et R. Mallet (2003). Ville de Montréal, Service des infrastructures, du transport et de l'environnement, Direction de l'environnement, Planification et suivi environnemental, RSQA, 6 p. Qualité de l'air à Montréal, Rapport annuel 2003

Relativement aux liens entre la santé, les particules fines et la circulation automobile, la Régie Régionale de la Santé et des Services sociaux de Montréal-Centre, dans son Étude pilote de la variation spatiale des niveaux des particules associés au transport routier à une échelle locale à Montréal (novembre 2003), comporte les observations suivantes :

« De nombreuses études de séries chronologiques portant sur la pollution atmosphérique et la santé ont observé de façon consistante que les niveaux journaliers de particules fines plus élevés étaient associés à des taux journaliers de mortalité et d'hospitalisations pour maladies cardiorespiratoires supérieurs (...). Selon les inventaires nationaux et régionaux, les émissions du transport routier contribuent de façon importante aux niveaux régionaux et nationaux de particules fines et aux niveaux d'autres polluants atmosphériques et ce, de façon plus marquée en milieu urbain. Certaines études suggèrent que les personnes habitant le long d'artères routières importantes soient plus à risque d'être hospitalisées pour des problèmes respiratoires. Le risque de mortalité non traumatique serait aussi plus élevé pour les populations habitant le long d'artères routières importantes comparativement à celles habitant le long d'artères moins achalandées. »

L'étude réalisée par la Régie régionale de la Santé qualifie une artère routière d'importante si elle compte une circulation quotidienne de 2 500 véhicules lourds et légers.

Les autorités de l'arrondissement sont préoccupées par ces données puisque selon les données de Transports Québec, il y aura, en 2016, plus de 15 300 ⁽¹⁾ véhicules qui transiteront quotidiennement en direction sud sur le Pont Pie-IX à la période de pointe du matin, et un total de 12 390 ⁽¹⁾ véhicules, incluant 1 610 ⁽²⁾ camions, qui transiteront dans les deux directions sur le boulevard Henri-Bourassa au même moment.

(1) Document DA24 déposé par le Ministère des transports

(2) Réponses aux questions de la Ville de Montréal, Thème 5, question 5

V – Les impacts positifs du prolongement de l'autoroute 25

Selon le Ministère des transports du Québec, la construction d'un nouveau pont et le prolongement de l'autoroute 25 permettraient de réduire les nuisances associées à la circulation de transit en diminuant le volume total d'automobiles et de camions pour l'ensemble du secteur actuellement affecté par ce déversement de véhicules. Pour la seule période de pointe du matin, le boulevard Henri-Bourassa connaîtrait une diminution de 2 900 ⁽¹⁾ véhicules, soit une diminution de 19 % par rapport au débit prévu en 2016, et une diminution d'environ 900 ⁽²⁾ camions à l'est du boulevard Lacordaire, soit une réduction de près de 56 % toujours par rapport au débit prévu en 2016. Le pont Pie-IX, quant à lui, connaîtrait une diminution de 3 820 ⁽³⁾ véhicules, soit une réduction de 16 %. Les boulevards Gouin, Léger, Maurice-Duplessis et Pie-IX, et les rues d'Amos et de Charleroi connaîtraient, pour la même période de pointe du matin, une réduction de plusieurs centaines de véhicules.

Cette baisse importante de trafic de transit réduirait les impacts qu'ont à vivre au quotidien les résidents de l'arrondissement de Montréal-Nord quant à :

- L'insécurité des piétons et des automobilistes
- Le transport des matières dangereuses
- La mauvaise qualité de l'air
- La quiétude déficiente
- La qualité de vie diminuée
- Les bruits et vibration amplifiés
- La détérioration plus rapide du cadre bâti

Le prolongement de l'autoroute 25 aurait pour conséquence de diminuer la circulation de transit d'automobiles et de camions lourds à l'arrondissement de Montréal-Nord et permettrait, par la même occasion, d'améliorer considérablement la qualité de l'environnement en bordure de ces axes routiers qui traversent des milieux de vie fortement peuplés. De plus, les boulevards Henri-Bourassa, Pie-IX, Léger, Langelier, Lacordaire et la rue de Charleroi pourraient retrouver une quiétude essentielle à l'intensification des fonctions résidentielles telle qu'envisagée par le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal. Il permettrait également :

- La décongestion routière des boulevards Henri-Bourassa et Pie-IX, offrant dès lors la possibilité de revitaliser ces artères et d'y intégrer un système de transport collectif plus rapide et plus efficace sur ces boulevards.
- L'amélioration du transport collectif par l'aménagement d'une voie réservée aux autobus dans l'emprise de l'autoroute 25, permettant un désenclavement de la partie est de l'arrondissement et un rabattement vers les stations de métro existantes et projetées.

(1) Document DA24 déposé par le Ministère des transports

(2) Réponses aux questions de la Ville de Montréal, Thème 5, question 5

(3) Document DA4, planche 2C2, déposé par le Ministère des transports

- L'amélioration de la mobilité des marchandises et d'une partie des 20 000 travailleurs oeuvrant dans les 2 215 places d'affaires de l'arrondissement.
- La réduction de la dégradation des infrastructures des artères et des rues locales de l'arrondissement occasionnées par la circulation de transit et principalement par les nombreux véhicules lourds sur le boulevard Henri-Bourassa.

Position de l'arrondissement de Montréal-Nord

Les Nord-Montréalais subissent quotidiennement et injustement les nombreux désavantages mentionnés ci-haut parce que le boulevard Henri-Bourassa et plusieurs autres artères et rues de l'arrondissement de Montréal-Nord servent de liens autoroutiers entre les autoroutes 25 à Montréal et 440 à Laval à cause d'un bout manquant de l'autoroute 25. Qui plus est, le réseau routier de l'arrondissement de Montréal-Nord et ses abords, c'est-à-dire tous les édifices résidentiels, institutionnels et commerciaux ainsi que les parcs n'ont pas été planifiés et aménagés en fonction de cet usage autoroutier. Le boulevard Henri-Bourassa ne doit plus être utilisé comme une autoroute et, pour remédier à cette situation, l'arrondissement de Montréal-Nord appuie la réalisation du prolongement de l'autoroute 25. Le conseil d'arrondissement de Montréal-Nord a par ailleurs adopté, lors de son assemblée du 19 janvier 2005, la résolution ci-annexée demandant le prolongement de l'autoroute 25.

Refuser le prolongement de l'autoroute 25 aurait, selon l'avis du conseil d'arrondissement de Montréal-Nord, des impacts environnementaux et sociaux plus importants que sa réalisation, et irait à l'encontre des intérêts de la population actuelle du Nord-Est de l'île de Montréal.

