



Association Habitat Montréal

Une ville conçue pour ceux qui l'habitent

Un projet qui devrait faire  
partie de ceux qui ne furent  
jamais réalisés

Juin 2005

Un projet qui devrait faire partie  
de ceux qui ne furent jamais réalisés

---

**Table des matières**

---

<b><i>Table des matières</i></b>	<b>2</b>
<b><i>Présentation</i></b>	<b>3</b>
<b><i>Avant-propos</i></b>	<b>4</b>
<b><i>Résumé du mémoire</i></b>	<b>6</b>
<b><i>Augmenter la capacité autoroutière pour régler des problèmes de congestion ?</i></b>	
<b><i>Mission impossible</i></b>	<b>7</b>
<b><i>Penser le problème des déplacements dans la ville autrement pour envisager un autre type de solution</i></b>	<b>17</b>

# Un projet qui devrait faire partie de ceux qui ne furent jamais réalisés

---

## Présentation et objectifs

L'*Association Habitat Montréal (AHMtl)* est une association de citoyens résidant dans les quartiers centraux de Montréal. Elle fut fondée à l'occasion du projet de *Modernisation de la rue Notre-Dame*, en 2002, parce que ce projet était perçu comme une pression supplémentaire qui allait peser sur la qualité de vie des quartiers centraux montréalais, surtout qui étaient immédiatement concernés par la réalisation d'un tel projet (particulièrement Hochelaga-Maisonneuve).

- Parce que les quartiers centraux de Montréal ont longtemps été disqualifiés en tant que milieux de vie (et continuent souvent de l'être, ne serait-ce que par défaut - par les actions qu'on ne prend pas pour en améliorer la qualité), AHMtl s'est donnée pour mission de soutenir des politiques et projets qui améliorent leur qualité à ce titre et de s'opposer ceux qui seraient contraires à cet objectif.
- Sa principale activité a jusqu'ici consisté à produire des mémoires dans le cadre de projets pour proposer des alternatives (projets de l'autoroute Notre-Dame et de Porte Ste-Marie).
- AHMtl a aussi participé au Forum des citoyens de Montréal et maintient une liste de discussion sur les enjeux urbains (notamment ceux concernant l'aménagement et les transports) qui rejoint présentement une cinquantaine d'abonnés. Elle fait aussi partie de la Coalition pour l'amélioration et le développement du transport en commun et de la Coalition contre le pont de la 25, en plus de participer à d'autres comités qui s'intéressent aux transports et au développement durable.
- Le présent mémoire a reçu l'appui de celles et ceux dont les signatures seront déposées lors de notre présentation orale.

# Un projet qui devrait faire partie de ceux qui ne furent jamais réalisés

---

## **Avant-propos**

### **Une approche du PPP inacceptable eut égard à la participation des citoyens au processus d'évaluation environnementale**

Association Habitat Montréal (AHMtl) estime que le processus dans lequel nous a entraîné l'approche de partenariat public-privé (PPP) retenue ici par le MTQ est inacceptable. En présentant au BAPE un concept dont des détails centraux (i.e. susceptibles de modifier sensiblement les impacts de ce projet) ainsi que le réel promoteur sont inconnus, elle nie *de facto* aux citoyens individuels et membres d'associations le droit de questionner et d'évaluer les projets susceptibles d'affecter sérieusement leur milieu de vie. Or ce principe est à la base de la mise sur pied du Bureau d'audiences publiques en environnement et est au cœur de sa raison d'être. Le BAPE a en effet été mis sur pied afin de permettre l'exercice d'un droit de regard public sur des projets soutenus par des pratiques d'expertise ayant peu d'égards pour les populations au premier chef affectées, celles-ci étant alors toutes centrées sur les impératifs de leurs propres pratiques.

Avons-nous besoin de rappeler que les grandioses projets d'autoroutes des ingénieurs de la circulation dans les années 1960-1970 dans la région de Montréal ont été, un peu ironiquement en raison du présent dossier, parmi les projets clés qui ont incité les pouvoirs publics à mettre sur pieds le BAPE ? Justifiés en fonction d'impératifs de capacité et de fluidité de la circulation, les promoteurs de ces projets ne jugeaient pas pertinents, en tant que critères d'évaluation, les impacts sur les vies de milliers de résidents expropriés, sur la santé et la sécurité des résidents des quartiers traversés ou sur leur organisation sociale. Selon eux, les résidents n'étaient tout simplement pas compétents pour participer de la décision à propos d'une autoroute qui allait pourtant les expulser de leur « chez soi », mettre la santé et la sécurité de leurs voisins en péril et bouleverser complètement la structure sociale de leur milieu. Les changements « d'attitude » que l'on a pu constater à ces niveaux au Ministère des transports comme ailleurs ont été largement déterminés par le BAPE. Celui-ci a d'ailleurs été – et continue d'être – un modèle pour d'autres juridictions territoriales un peu partout sur la planète.

## Un projet qui devrait faire partie de ceux qui ne furent jamais réalisés

L'approche préconisée par le MTQ rend caduque et retire toute crédibilité aux travaux menés dans le cadre de la présente commission. À terme, cela enlèvera toute crédibilité aux travaux du BAPE et fera en sorte d'attiser encore plus le cynisme ambiant à l'égard de tout ce qui, de près ou de loin, touche aujourd'hui à la politique. Le BAPE et les mécanismes du même genre demeurent parmi les seuls lieux jouissant d'une certaine crédibilité parmi ceux qui croient encore que des changements positifs sont encore possibles. Nous invitons le BAPE à défendre sa place et son rôle en incitant le MTQ et l'Agence des PPP qui lui est associée à adapter sa stratégie de PPP pour la rendre praticable dans le cadre de la procédure d'évaluation environnementale. Il ne s'agit pas de dire, dogmatiquement, qu'aucun PPP ne devrait être entrepris mais plutôt que ceux-ci devraient respecter les outils démocratiques mis sur pied dans cette province ou ce pays, comme on le voudra.

# Un projet qui devrait faire partie de ceux qui ne furent jamais réalisés

---

## **Résumé du mémoire**

La proposition de nouveau lien autoroutier du Ministère des transports du Québec consiste à augmenter la capacité routière entre Laval et Montréal afin de régler des problèmes de congestion du réseau.

Pour l'Association Habitat Montréal, le raisonnement qui soutient la solution privilégiée est à la fois contredit par l'expérience montréalaise et l'état des connaissances actuelles en matière d'organisation des transports. À notre sens, les seuls résultats prévisibles de ce nouveau lien autoroutier, intimement liés, sont une augmentation du nombre déplacements automobiles dans la région en général et une intensification de la circulation automobile sur l'île de Montréal et dans ses quartiers centraux. Or la trop grande présence de l'automobile dans leur milieu de vie est à la fois une menace perçue et « objective » pour ceux qui habitent ces quartiers centraux.

C'est pourquoi nous demandons au Bureau des audiences publiques en environnement (BAPE) de rejeter cette proposition, préférablement au profit d'une alternative qui aurait le double avantage d'offrir une alternative aux résidants des quartiers périphériques qui n'ont présentement d'autres choix que d'utiliser leur automobile pour leurs déplacements quotidiens vers le centre-ville (soit en passant d'une façon ou d'une autre dans les quartiers centraux) et de réduire – ou à tout le moins d'endiguer – la pression automobile sur les quartiers centraux montréalais.

## Un projet qui devrait faire partie de ceux qui ne furent jamais réalisés

### **Augmenter la capacité autoroutière pour régler des problèmes de congestion? Mission impossible.**

Ce nouveau lien autoroutier enjambant la Rivière-des-Prairies est présenté comme une solution aux problèmes de congestion automobile qui affligent le réseau de la région de Montréal. Plus spécifiquement, l'idée générale est que l'augmentation de capacité routière que permet sa construction va soulager la congestion dont souffre le réseau autoroutier. C'est sur cette prémisse que reposent à peu près tous les bénéfices importants – et à court terme - attendus de ce nouveau lien autoroutier, de la réduction des heures perdues dans les embouteillages par les automobilistes, en passant par celle des gaz à effet de serre et autres polluants, jusqu'à la canalisation de la circulation hors du réseau de circulation de la ville de Montréal.

Pour l'*Association Habitat Montréal*, cette prémisse est erronée. Elle est à la fois contredite par l'expérience montréalaise et l'opinion des responsables et experts montréalais ou autres en matière de planification et d'organisation des systèmes de transport.

☞ *L'expérience montréalaise de la solution autoroutière.* À Montréal, aucune des autoroutes n'a jusqu'ici réussi à régler les problèmes de congestion automobile malgré le fait qu'elles aient toutes été présentées comme telles. C'était le cas de l'autoroute Décarie (A-15), qui devait soulager la congestion automobile dans ce secteur de Montréal. Pourtant, au terme de quelques années seulement, l'A-13 fut à son tour présentée comme une solution à la congestion... sur Décarie (A-15), qui était désormais bien congestionnée. L'on pourrait d'ailleurs bien faire l'inventaire de toutes les autoroutes ou sections d'autoroutes qui ont été présentées comme des solutions « définitives » à des problèmes de congestion. Toutes, quelques années seulement après leur mise en service, ont présenté des points de congestion. Le résultat de 50 années passées à augmenter sans cesse les capacités autoroutières est sous nos yeux à chaque jour. De plus en plus longues heures de pointe, de plus en plus longues files d'attente remplies d'automobilistes qui n'ont aucune alternative que d'aller s'immobiliser, trop souvent seuls dans leurs voitures, pour se déplacer.

## Un projet qui devrait faire partie de ceux qui ne furent jamais réalisés

---

☞ Tous les experts de la planification et de l'organisation des transports (autres que le Ministère des transports du Québec (MTQ)) dont nous avons pu lire les travaux ne considèrent pas l'augmentation de capacité autoroutière comme une solution durable, c'est-à-dire valable ou pertinente à long terme, à la congestion automobile en milieu urbain. Sans exception, ils considèrent tous que la congestion sera de retour dans un délai de 5 à 10 ans après la construction d'une infrastructure. Dans un document de l'Agence Métropolitaine de Transport (AMT) déposé à la présente commission, on peut lire que :

« ...l'investissement dans les infrastructures routières se traduit non pas par la réduction de la congestion, mais par l'augmentation du volume de la circulation automobile. Ce qui, précisément, explique que la congestion ne soit pas réduite. » (AMT, avril 2002, DB11, p.24)

Lors d'une commission mise sur pied pour évaluer la pertinence d'un nouveau lien autoroutier entre la Rive-Sud et Montréal (la *Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud*), le représentant de l'AMT a, à travers la présentation de son organisme, expliqué le diagnostic sur le problème de la congestion qui avait précédé sa mise sur pied :

« En 1995, le diagnostic, concernant la circulation et les problèmes de circulation pour l'ensemble de la région de Montréal, était déjà connu. Et les questions qui étaient à l'ordre du jour, c'est (sic) : qu'est-ce qu'on fait avec ce problème de congestion? C'était évident qu'on ne pouvait pas s'en aller puis de faire à outrance le développement du réseau routier métropolitain.

Alors, quand on regarde les approches potentielles, il y avait l'approche traditionnelle qui, justement, comptait sur l'augmentation de la capacité routière. Alors, ça implique des investissements majeurs, surtout dans des quartiers bâtis. Ça implique aussi une croissance de capacité, mais qui est juste temporelle. Encore, on sait que quand on augmente la capacité, souvent il y a une demande qui suit et, après un cycle d'environ huit ans, on arrive au même point. » (James Byrns, Vice-président AMT, Transcriptions de la Commission de mobilité Montréal-Rive-Sud, séance du 1er juin 2001, p.15)



## Un projet qui devrait faire partie de ceux qui ne furent jamais réalisés

---

C'est dans le cadre de cette même commission qu'un professeur à l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal, spécialisé dans l'organisation des transports à Montréal, a développé la même idée:

« Le problème dans le fond, c'est que l'augmentation de la capacité sur le réseau routier, c'est souvent un leurre. C'est-à-dire qu'en augmentant la capacité, ce qu'on fait, en fait, c'est qu'on augmente les déplacements, on augmente la mobilité. Il y a une étude qui est sortie récemment aux Etats-Unis, qui montrait que les villes où on a investi le plus dans les réseaux routiers sont les villes où la congestion a augmenté le plus rapidement. Il y a peut-être d'autres façons de déplacer les gens. » (Paul Lewis, professeur à l'Université de Montréal, Commission de mobilité Montréal-Rive-Sud, séance du 1er juin 2001, pp.18-19)

L'étude à laquelle Paul Lewis fait référence est en fait un « guide d'accompagnement » des études du *Texas Transport Institute (TTI)*. Réalisé par le Surface Transportation Policy Project, un organisme états-unien, on peut y lire que :

« Traditionally, transportation agencies have responded to congestion by trying to add more space to the road system. However, our analysis of the TTI data shows this has proven to be an ineffective strategy. TTI's data show that places that have built the most roads haven't had much success in slowing growth in congestion. Even though road building has been outpacing population growth in the metro areas studied by TTI, congestion has grown worse in most places.

«(...) In part road building is ineffective because adding capacity to highways actually generates additional travel, as people take additional car trips and new development creates even more demand. » (Surface Transportation Policy Project, *Easing the Burden*, Mai 2001, p.2)

Lors des audiences publiques sur le projet de *Modernisation de la rue Notre-Dame*, les experts en circulation de la Ville de Montréal ont soutenu la même idée afin d'expliquer pourquoi ils rejettent la volonté du Ministère des Transports de transformer la rue en autoroute:

« ...en plus d'accueillir la demande induite initiale, il reste un surplus de capacité qui atteint environ 1850 véh/h, c'est-à-dire que l'offre dépasse largement la demande. Le dimensionnement de l'autoroute

## Un projet qui devrait faire partie de ceux qui ne furent jamais réalisés

---

est démesuré par rapport à la demande<sup>1</sup> car deux voies de circulation de type autoroutier suffisent déjà pour accommoder la demande de l'heure de pointe estimée à 4395 véh/h en 2011, année de référence établie par le MTQ (...) Ultérieurement l'autoroute serait complètement congestionnée suite à une demande supplémentaire selon le principe de la demande induite. » (Ville de Montréal, Mémoire, Janvier 2002, p.8)

Comme le souligne la ville de Montréal dans cette dernière citation, c'est la demande induite qu'une telle intervention génère qui peut expliquer le retour de la congestion. Il y a bien entendu plusieurs variables qui entrent en jeu dans l'évaluation du phénomène de l'induction : la demande latente de déplacements et le potentiel de développement de secteurs périphériques dépendants de l'automobile en sont deux importants. Dans son avis produit pour la Direction de la santé publique de Montréal (DSP), un des experts les plus reconnus en la matière explique pourquoi ce nouveau lien autoroutier proposé ne constituera pas une solution durable à la congestion :

« ...this project has several attributes which suggest that these effects will be significant, particularly over the long term. This project is located on a busy corridor with considerable latent travel demand, that is, potential trips currently constrained by traffic congestion. Increasing highway capacity will allow some vehicle trips to shift from off-peak to peak or from other routes. In addition, this route will improve access to suburban and semi-rural areas north of Montreal, which is likely to stimulate more sprawl. As a result of these factors, within a few years the highway is likely to be congested and there will be more total vehicle-kilometers of travel in the area. » (Litman, 2005, p.8)

En ce qui a trait aux quartiers centraux en particulier, les seuls effets prévisibles de ce nouveau lien autoroutier sont une augmentation des volumes et de l'intensité de la circulation de véhicules automobiles. Or, la trop grande présence de l'automobile dans leur milieu de vie est à la fois une menace perçue et « objective » pour ceux qui habitent ces quartiers. Nous détaillons ci-après sommairement les conséquences d'une augmentation des volumes et de l'intensité de la circulation dans les quartiers centraux de Montréal.

➤ \_\_\_\_\_  
<sup>1</sup> Cette démesure dans la capacité de la rue Notre-Dame n'est pas « innocente ». Elle est à notre sens liée à la volonté du MTQ de produire une offre supplémentaire sur cet axe en prévision de la construction de ce nouveau pont dont les audiences présentes font l'objet.

## Un projet qui devrait faire partie de ceux qui ne furent jamais réalisés

---

### **Une nuisance perçue**

Lorsque questionnés sur les sources d'insécurité dans leur milieu de vie, les habitants des quartiers centraux identifient l'omniprésence de l'automobile comme l'une des importantes d'entre celles-ci. Cela se comprend : l'intensification fulgurante de la circulation automobile, depuis une cinquantaine d'années, en fait une source de nuisance importante tant par les polluants atmosphériques que sonores qu'elles génèrent.

Plusieurs autres indices laissent voir que, pour plusieurs, la situation - qui va en s'aggravant constamment - est perçue comme étant de moins en moins tolérable. Un nouveau parti politique (Projet Montréal) avec pour objectif principal la réduction de l'intensité de la circulation automobile dans la ville a été fondé dans les dernières années. Un mouvement, l'Avenue Mont-Royal Verte, réclame la création d'une avenue piétonne avec un discours largement centré sur la menace que représente pour les résidents du Plateau Mont-Royal l'omniprésence de l'automobile. Des randonnées dites de « masse critique » sont mises sur pied par des cyclistes qui réclament plus d'espace, aux dépens des automobiles, dans les rues de la ville. De nombreux outils de planification, comme les plans d'urbanisme et de transport de la ville de Montréal, commandent des stratégies de réduction de l'usage de l'automobile dans les rues de la ville. La conclusion des audiences publiques alentour du projet de *Modernisation de la rue Notre-Dame* ont établi qu'une augmentation des volumes de la circulation dans le quadrilatère formé par les rues Dickson, Delorimier, Sherbrooke et Notre-Dame n'était pas acceptable. En effet, le décret gouvernemental autorisant le projet contraint à ce que les débits de circulation dans ce quadrilatère soient maintenus à leur niveau de l'époque. Un programme de suivi doit être mis en place suivant la réalisation du projet et un dépassement des débits doit être suivi de mesures d'apaisement de la circulation. Tout cela est le signe de la même chose : de nombreux résidents des quartiers centraux estiment que « la coupe est pleine », que ça suffit.

Mais les résidents actuels des quartiers centraux ne sont pas les seuls à percevoir leur milieu de vie comme menacés par l'omniprésence de l'automobile. Bon nombre des résidents actuels des banlieues de la ville sont partis (et continuent de partir) de ces quartiers pour s'en mettre à l'abri. D'ailleurs, la conception même des espaces périphériques aux quartiers centraux peut se comprendre en fonction de cela : leurs trames (culs de sac, boucles et artères bordées exclusivement d'espaces

## Un projet qui devrait faire partie de ceux qui ne furent jamais réalisés

---

commerciaux – par exemple le boulevard Taschereau) ont été spécifiquement pensées pour garder les résidents de ces zones à l’abri de la circulation automobile intense. Cela n’est pas le cas des quartiers centraux, construits pour la plupart à une époque où les tramways et les calèches tirées par des chevaux étaient les modes principaux de déplacement, ce qui a graduellement transformé l’utilisation de l’automobile dans ces quartiers, au fil de l’intensification de la circulation et grâce à des politiques de laissez-faire<sup>2</sup> menées souvent fort agressivement par les responsables du service de la circulation de la ville de Montréal comme du MTQ, en une sur-utilisation et en une source de nuisance objective.

### **Une nuisance objective**

Comme l’a présenté la Direction de la santé publique de Montréal en première partie des présentes audiences, les résidents des quartiers centraux sont particulièrement exposés à l’intensification de la circulation automobile. Et ceux-ci seront donc particulièrement affectés par ce projet qui, entre autres interventions (et non-interventions), permet une augmentation du nombre absolu d’automobiles accédant à l’île de Montréal en période de pointe du matin. Tel que nous avons en effet pu l’apprendre alors, la planification du MTQ pour la gestion des déplacements entre Laval et Montréal prévoit de « laisser faire » une augmentation de 16,000 véhicules automobiles par jour entre Laval et Montréal d’ici 2016.

Or ceci aura des impacts clairs sur la santé et la sécurité des résidents des quartiers centraux. Puisque la Direction de la santé publique de Montréal a présenté de manière convaincante les effets de l’intensification de la circulation automobile sur la santé et la sécurité des résidents des quartiers centraux, ceux des abords des autoroutes et grandes artères urbaines et ceux de la région de Montréal plus généralement, nous ne reprendrons pas la démonstration. Toutefois, nous noterons que ces effets sont de plusieurs ordres : l’intensification

➤ \_\_\_\_\_  
<sup>2</sup> Contrairement au laissez-faire, le laissez-faire n’est pas une façon passive de mener la politique. Pour faciliter la circulation des automobiles dans les quartiers centraux, on a exproprié des milliers de résidents en vue de la construction d’autoroutes (dans Côte-des-Neiges pour Décarie, le cœur du village de Longue-Pointe pour le Pont-tunnel Louis-Hyppolite Lafontaine, dans St-Henri, Centre-Sud et Hochelaga-Maisonneuve pour Ville-Marie, divers secteurs pour la Métropolitaine, etc), on a percé des parcs (Laurier, Lafontaine, Parcs Morgan et Champêtre, du Mont-Royal, etc), on a rétréci des terre-pleins alors à l’usage des piétons (Pie-IX, St-Joseph, etc.), on a éliminé des trottoirs (Viau, notamment), etc.

## Un projet qui devrait faire partie de ceux qui ne furent jamais réalisés

---

de la circulation engendrée par le pont aura des impacts sur la santé et la sécurité des piétons qui sont forts présents dans les quartiers en question et qui sont nettement désavantagés dans les collisions avec les automobiles; les résidants des abords des artères et autoroutes, de même que ceux de la région de Montréal en général, souffriront davantage de diverses maladies respiratoires.

Étant donné que le projet du MTQ ne résoudra que temporairement les problèmes de circulation qu'il cherchera à régler. Et étant donné que l'ajout de capacité aura pour effet de contribuer à une augmentation de la circulation automobile dans des quartiers centraux déjà sensibles aux perturbations causées par la très intense circulation automobile :

**Nous demandons au Bureau d'audiences publiques en environnement de rejeter la proposition de nouveau lien autoroutier présenté par le MTQ.**

Mais comme nous ne sommes pas du tout opposés à l'amélioration de la mobilité pour les résidants des quartiers périphériques aux quartiers centraux, nous souhaitons que le BAPE puisse recommander une solution alternative qui aurait le double avantage d'offrir un choix réel aux résidants de l'est de la région métropolitaine de se transporter autrement qu'en automobile pour leurs déplacements quotidiens et d'arrêter l'intensification de la circulation dans les quartiers centraux et les nuisances liées à cette intensification. Ce qu'aurait normalement dû faire lui-même le MTQ, mais bon.

Une ébauche de la solution alternative en question est présentée à la prochaine section.

## Un projet qui devrait faire partie de ceux qui ne furent jamais réalisés

---

### **Penser le problème des déplacements dans la ville autrement pour envisager un autre type de solution**

Pour nous, la façon dont le MTQ pose le problème est ce qui pose le principal problème de sa conclusion – i.e. que l'ajout d'un nouveau lien autoroutier et d'une nouvelle capacité est une solution adéquate aux difficultés rencontrées. Car en somme, le problème tel que défini par le MTQ pour justifier sa solution n'en est pas un de déplacement de personnes et de marchandises, mais de manque de capacité pour la circulation des véhicules automobiles et de camions<sup>3</sup>. De plus, dans sa définition du problème, le MTQ exclut toute une série de considérations conjoncturelles - celles-ci allant des exigences du protocole de Kyoto à la nécessité de réduire l'utilisation de l'automobile dans la région de Montréal, en passant par une démarche de tout l'appareillage gouvernemental en termes de développement durable.

À notre sens, il faut reformuler le problème de façon à ce qu'il soit centré sur les besoins de déplacement des personnes et qu'il intègre les exigences sociales qui ont émergé depuis plus d'une trentaine d'années, soit après l'époque de l'âge d'or de la solution autoroutière. Pour le résumer, nous soumettons que le problème devrait être : « comment faire pour que le moins grand nombre de personnes possible soit immobilisé dans les bouchons de circulation, ce qui est à leur propre détriment et dégrade sur leur passage la qualité du cadre de vie des résidents des quartiers centraux? »

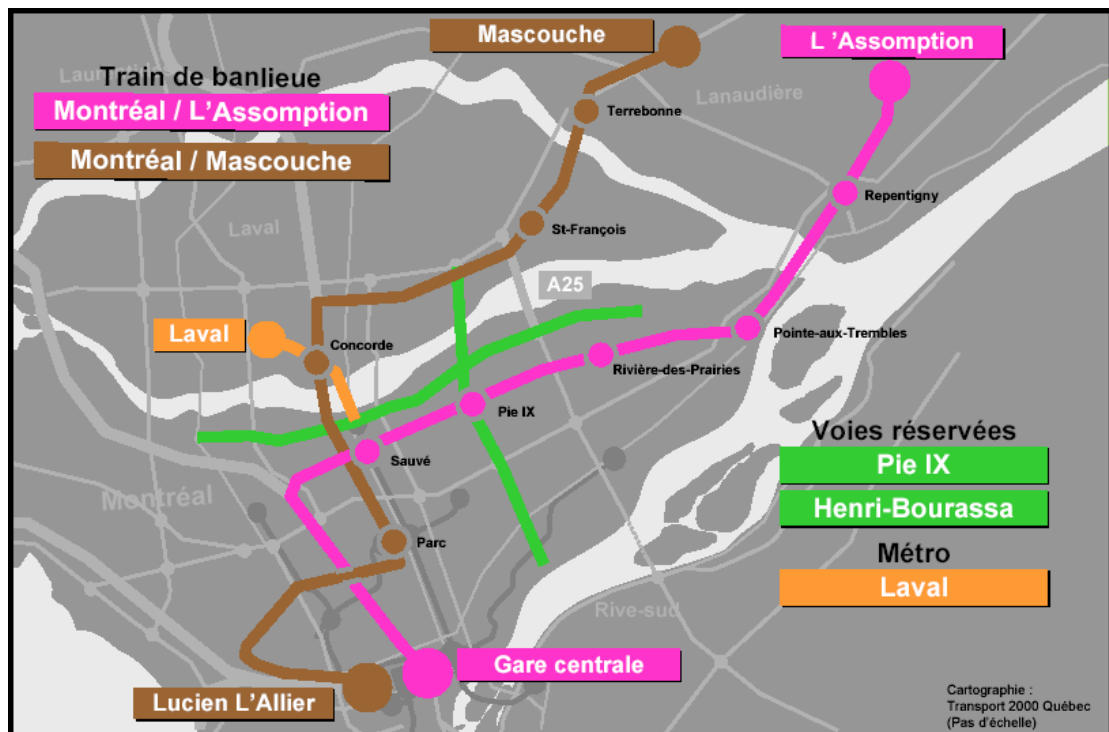
Formuler le problème ainsi nous mène vers un répertoire de solutions passablement différent que celui que le MTQ préconise ici. Car le meilleur moyen de s'assurer que le moins grand nombre possible de personnes soit immobilisé dans les bouchons n'est pas d'augmenter la capacité routière. Tel que vu, cela ne fera qu'accroître le nombre de personnes circulant en automobile - et donc prises, sans alternative, dans la congestion. Plutôt, le meilleur moyen pour rencontrer cet objectif est de leur donner une alternative en transport collectif performante et plus attractive que leur automobile. C'est pourquoi nous

➤ \_\_\_\_\_  
<sup>3</sup> Pour régler le cas rapidement, soit dit en passant, nous estimons que le problème de camionnage évoqué comme difficulté à résoudre par le MTQ n'est aucunement démontré et que nous sommes donc entièrement justifiés de ne pas en tenir compte dans l'établissement d'une solution. À ce propos, d'ailleurs, il faudrait bien demander au MTQ pourquoi il a systématiquement refusé, depuis une dizaine d'années, de répondre positivement à toutes les demandes de subvention de chercheurs de l'ex-CUM (et maintenant à la CMM) qui voulaient réaliser des enquêtes origine-destination sur le camionnage.

## Un projet qui devrait faire partie de ceux qui ne furent jamais réalisés

proposons une alternative qui consiste essentiellement en une série de projets de transport collectif élaborée en collaboration avec d'autres intervenants. Elle repose sur les éléments suivants :

- **Entrée en service du Métro de Laval**
- **Nouveau train de banlieue Mascouche**
- **Nouveau train de banlieue Est de Montréal/l'Assomption**
- **Voie réservée sur Pie IX vers Laval**
- **Voie réservée sur Papineau vers Laval**



# Un projet qui devrait faire partie de ceux qui ne furent jamais réalisés

## Une solution offrant une capacité impressionnante

Nouvelles infrastructures	Achalandage PAM 2016	Transfert modal (auto vers le TC)	Coûts estimés
Voie réservée prolongée sur le Pont Pie IX	+2 200 usagers	1 200	15 millions \$
Train de banlieue de l'Est de Montréal/l'Assomption	8 600 usagers	5 000 *	80 millions \$
Train de banlieue de Mascouche	5 600 usagers	3 500	50 millions \$
<b>Sous-total</b>	<b>16 400 usagers</b>	<b>9 600</b>	<b>145 millions \$</b>
Métro de Laval	18 000 usagers	3 400	Complété
Voies réservées sur Papineau	ND	ND	ND
<b>Total</b>	<b>34 400 usagers</b>	<b>13 100</b>	<b>145 millions \$</b>

Sources : PTI 2005-2006-2007, Agence métropolitaine de transport  
Présentation de M. Joël Gauthier à la Chambre de commerce de l'Est de Montréal, 2005.  
\*Extrapolation faite par Mme Jonca-Adenot selon la méthode de l'AMT

## Comparaison des solutions

Impacts des projets comparés	Proposition Ville de Montréal : Transport en commun	Proposition MTQ : Autoroute 25	Variation
<b>Achalandage</b>	<b>34 400 usagers TC</b>	4 140 automobilistes 1 000 usagers TC <b>TOTAL : 5 140</b>	<b>14 930 automobilistes supplémentaires pour la proposition MTQ</b>
<b>Transfert modal</b>	<b>Gain TC de 13 100</b>	<b>Perte TC de 1 830</b>	
<b>Coûts estimés</b>	<b>145 millions</b>	<b>383 millions</b>	



## Un projet qui devrait faire partie de ceux qui ne furent jamais réalisés

Pour nous, la solution comporte le net avantage de répondre à une définition plus adéquate du problème auquel on cherche à répondre. Elle permet une réduction du nombre d'automobilistes sur le réseau routier et donc du nombre de ceux-ci qui seront immobilisés dans la congestion et qui, traversant les quartiers centraux, posent inutilement des problèmes de santé et de sécurité importants pour les résidents des quartiers centraux. De surcroît, elle permet une diminution réelle des émissions de polluants atmosphériques (dont les gaz à effet de serre) pénalisant tout les Montréalais. Enfin, il s'agit ici d'une solution qui permet une réduction de plus de 50 % des coûts de réalisation estimés.

Elle comporte aussi d'autres avantages. À terme, lorsque l'achalandage le commandera, les autobus circulant sur les voies réservées pourront être remplacés par des systèmes légers sur rails (SLR). Le boulevard Pie-IX, un des axes de transport collectif les plus fréquentés de Montréal, est un excellent exemple de cette possibilité.

En terminant, nous souhaitons que la commission s'inspire du projet de Modernisation de la rue Notre-Dame pour recommander que le nombre de véhicules traversant les ponts de Laval vers Montréal, en période de pointe, ne dépasse jamais les 109,000 recensés aujourd'hui.

Patricia Clermont  
Luc Ferrandez  
François Gagnon

Co-fondateurs  
Association Habitat Montréal (AHMtl)