

Montréal, le 25 janvier 2007

Note: Ce mémoire est accompagné d'une liste de 45 personnes soulignant leur appui.

Mémoire de l'Association Habitat Montréal sur le projet autoroutier nommé «Modernisation de la rue Notre-Dame»

Avant tout, nous souhaitons noter sans ambiguïté notre opposition complète au projet autoroutier présenté. À notre avis, il s'agit d'un projet qui s'écarte nettement des objectifs et principes énoncés par la Ville de Montréal lors de la défense de son projet de re-développement urbain articulé autour d'un boulevard déposé aux audiences du Bureau d'audiences publiques en environnement (BAPE) en 2002. À peu de caractéristiques près, il s'agit d'un projet autoroutier, type d'infrastructure que la Ville a rejetée en 2002. Plus encore, nous soupçonnons que le peu de choses qui l'en séparent - soit les quatre feux de circulation (toujours au vert en périodes de pointe!) - seront retirés dès les trois ou quatre premiers accidents mortels qui surviendront sur l'autoroute - comme cela s'est fait sur la portion ouest de l'autoroute A720 (A-20) il y a quelques années. Bref, nous sommes tout à fait déçus et consternés que le Ministère des transports du Québec (MTQ) ait réussi à faire plier la Ville de Montréal parce qu'il détient les cordons de la bourse alors que c'est cette dernière qui était le plus au diapason des principes d'aménagement des grandes villes modernes - et des groupes et citoyens qui se sont exprimés en 2002 en ce sens, d'ailleurs. Cette organisation semble engluée dans des arts de faire complètement dépassés, la modernisation qui est évoquée dans le titre de ce projet qu'elle a imposé étant un monument à la modernisation des années 1950-1960, pas à la modernité de la fin de la première décennie du troisième millénaire.

D'ailleurs, sa prétention à régler divers problèmes nous apparaît farfelue. 1) D'abord, ce projet ne permettra pas de résoudre les problèmes de fluidité de la circulation : nous savons depuis longtemps que l'augmentation des capacités autoroutières n'allège pas les problèmes de congestion car cette pratique provoque autant une augmentation du nombre de déplacements automobiles que leur allongement. En l'occurrence, ce phénomène - nommé induction - aura pour effet que les automobiles et camions circulant sur l'autoroute seront pratiquement aussi souvent et longtemps pris dans des bouchons de circulation qu'ils ne le sont actuellement, à la différence près qu'ils seront de plus en plus nombreux à y être immobilisés. 2) Aussi, ce projet apparaît d'une non-pertinence éclatante en tant que projet de re-développement urbain. Jamais à Montréal ni nulle part ailleurs la construction d'une autoroute n'a eu pour effet de revitaliser les quartiers traversés. Ainsi, ce projet contribuera à la poursuite de la déqualification des quartiers centraux

traversés, au profit des quartiers périphériques. Le projet de boulevard urbain déposé par la Ville en 2002, qui prévoyait la reconstruction de nombreux espaces dans l'emprise du MTQ, semblait bien plus porteur à ce niveau, notamment parce qu'il permettait un achalandage accru pour les commerces de la rue Sainte-Catherine, qui en ont bien besoin. 3) Par ailleurs, comme outil devant favoriser le transport collectif et réduire la circulation automobile à Montréal en général, ce projet est carrément à côté de la plaque. L'on ne favorise pas le développement du transport collectif en améliorant davantage les infrastructures autoroutières et les conditions de mobilité automobile que celles de transport collectif. Au contraire, pour y parvenir, il faut améliorer la desserte en transport collectif tout en neutralisant ou même en réduisant (pour un résultat optimal) les facilités de déplacements automobiles. 4) Enfin, comme outil devant favoriser le développement économique, le projet est tout simplement non supporté par toutes les données disponibles qui permettent de faire des liens entre la vitalité économique des villes occidentales et la place qu'elles accordent aux déplacements automobiles par le biais de la capacité du réseau routier. Pour ne prendre que cet exemple, il n'y a aucune autoroute se rendant au centre-ville de la ville de Vancouver et celle-ci a décrété un moratoire sur l'augmentation des capacités routières sur son territoire depuis 1997. L'essentiel de ses interventions routières a de fait été consacré, depuis cette année-là, à des opérations de réduction de la capacité automobile. Or cette ville est actuellement dans une période de développement économique sans précédent et de loin supérieur à Montréal, où se poursuit une politique d'augmentation des capacités routières. Bref, il n'y a aucun lien entre le développement économique d'une ville et le développement de ses capacités autoroutières et routières en direction du centre-ville.

La solution que nous défendons et défendrons (advenant la mise au rancart de ce projet, que nous espérons toujours) est celle de l'augmentation de la capacité de transport des personnes par l'installation d'un tram-train sur la rue Notre-Dame (entre Repentigny et la station Berri-UQAM), avec le maintien du statu quo en matière du nombre de voies consacrées à la circulation automobile et une réduction à 50km/h de la vitesse automobile. Nous souhaitons que ce boulevard permette la reconstruction d'immeubles semi-résidentiels dans une partie de l'emprise appartenant au MTQ depuis qu'il a procédé à l'expropriation puis la démolition des immeubles s'y trouvant. Soit dit en passant, cette solution nous semble nettement préférable même pour le camionnage car elle retirerait de nombreuses automobiles de la circulation et libérerait la voie pour les camions. Pour point de référence, la voie réservée sur le pont Champlain transporte autant de personnes que les trois voies de circulation automobile du pont : c'est dire si le potentiel de captation de déplacements de personnes est grand avec le

tram-train, une technologie nettement plus attrayante, rapide et confortable que l'autobus employé sur le pont Champlain.



Un tram-train à Genève. Conjuguée à une neutralisation de l'offre automobile (c'est-à-dire à l'abandon du projet d'expansion des capacités routières), une desserte par tram-train, en permettant une liaison plus rapide et confortable entre Repentigny et le centre-ville, pourrait provoquer un transfert modal très important vers le transport collectif. Cela serait bénéfique autant pour les navetteurs que pour les camionneurs et les riverains de la rue. Photo : Marylaine Chaussé.

Ceci dit, et étant donné le caractère des consultations, nous souhaitons aussi contribuer à la réflexion autour des mesures d'apaisement de la circulation qui doivent être implantées.

L'apaisement de la circulation dans les quartiers limitrophes: compensation, obligation de résultat, vision à long terme

Notons d'abord deux points. Premièrement, et étant donné les cinq années qui se sont écoulées depuis l'adoption du décret, nous trouvons absolument déplorable que les données sur les débits de circulation sur les rues et artères des quartiers traversés par le projet ne soient pas disponibles pour que les citoyens et les groupes puissent discuter sérieusement des mesures à prendre pour maintenir les débits au même niveau. En effet, comment est-il possible de réfléchir à propos de la stratégie à déployer à ce niveau sans savoir précisément l'ampleur de l'effort de réduction à fournir? Manque de sérieux? Volonté de cacher les

données pour exclure ceux qui ne savent pas? Nous espérons que les démarches futures entreprises par la Ville pour réaliser cette stratégie seront soit plus sérieuses, soit plus enclines à partager le pouvoir d'élaboration de la stratégie avec ceux qui en subiront les conséquences (selon l'explication que l'on retient de la non-disponibilité des données). Deuxièmement, et en partie dans la foulée de ce qui précède, notons que notre intervention constitue en quelque sorte un acte de foi. Cela parce que nous sommes très sceptiques quant à la volonté réelle des promoteurs de ce projet de respecter la condition du décret prescrivant que le projet maintienne les débits de circulation des véhicules motorisés au niveau de 2002, dans le quadrilatère borné au nord par la rue Sherbrooke, au sud par Notre-Dame, à l'ouest par la rue Delorimier et à l'est par l'A-25 :

« Le ministre des Transports, en concertation avec la Ville de Montréal, doit proposer et réaliser un programme de suivi pour évaluer, après deux, cinq et dix ans suivant la mise en service de la rue Notre-Dame modernisée, l'efficacité des mesures d'apaisement de la circulation comme moyen de maintenir le statu quo en matière de capacité routière nette disponible dans le quadrilatère formé par l'autoroute 25, la rue Sherbrooke, l'avenue De Lorimier et la rue Notre-Dame. Ce programme de suivi doit inclure les moyens pour mettre en place les correctifs nécessaires pour atteindre l'objectif précité. Ce programme doit être déposé au moment de la demande de certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Les rapports de suivi doivent être déposés auprès du ministre de l'Environnement au plus tard 6 mois après chacune des échéances précitées...» (p.4)

Note : ce quadrilatère exclut de la réflexion la stratégie à déployer pour mitiger les impacts de l'autoroute sur les secteurs du centre-sud à l'ouest du pont Jacques-Cartier. Nous ne sommes pas suffisamment familiers avec ce secteur de la ville pour proposer des mesures concrètes, mais nous croyons que le MTQ et la Ville devraient s'assurer que les résidents de ce secteur ne soient pas rendus encore plus vulnérables qu'ils ne le sont actuellement aux risques posés par l'augmentation des débits automobiles dans leurs rues.

Comme le comité Ville de Montréal - MTQ a aussi déjà fait la promesse que 15 millions de dollars seraient consacrés à l'atteinte de cet objectif, nos propositions mettent de l'avant des moyens pour y arriver en se donnant pour fondations certains principes couramment mobilisés dans les pratiques courantes d'apaisement de la circulation.

Notre position peut donc se résumer à travers diverses interventions, tout en étant régie par trois principes de base – principes qui pourraient être répétés en conclusion tant ils sont essentiels dans le cadre de ce projet:

- 1) *La compensation.* Les augmentations de débits automobiles et par camion sur l'axe Notre-Dame actuel devront être compensées par des diminutions équivalentes ou supérieures des débits réels (et non de la capacité théorique) sur les axes de transit actuels traversant les quartiers Hochelaga-Maisonneuve et Centre-Sud. Étant donné nos doutes sur la capacité à y parvenir (qui sont les mêmes qui sont exprimés par le comité du Ministère de l'environnement sur la faisabilité du principe de compensation¹), nous souhaitons qu'aucune augmentation de la capacité de la rue Notre-Dame ne soit rendue disponible avant que les mesures de réduction soient mises en œuvre SIMULTANÉMENT ailleurs dans les quartiers concernés.

- 2) *L'obligation de résultat.* Les débits de transit tel qu'évalués dans le projet ne peuvent en aucun cas être dépassés dans le futur. Tout dépassement devra être corrigé par l'introduction de mesures immédiates et additionnelles de réduction de la capacité (limitation de la vitesse (par installation de radars, par exemple), feux rouges, réduction du nombre de voies, réservation des voies pour véhicules d'urgence, etc.) et par une bonification du système de transport collectif. La réduction de la circulation sur les autres rues et artères du quartier (en compensation de l'augmentation sur Notre-Dame) doit aussi faire l'objet d'un engagement solennel du Conseil Exécutif de la Ville de Montréal, du MTQ et des conseils des arrondissements concernés. Les travaux sur la rue Notre-Dame ne doivent pas être amorcés tant que cet engagement n'aura pas été pris par les parties concernées. De plus, les sommes prévues pour la réduction du volume de circulation dans ces quartiers ne pourront, en aucun cas, être utilisées à d'autres fins. Ainsi, les dépenses engagées en apaisement de la circulation ou en transport en commun ne pourront pas être comptabilisées aux fins de ce programme si elles ne se traduisent pas par une réduction de la circulation de transit dans les quartiers concernés. Cet engagement devra aussi être soutenu par un plan opérationnel concret et non par un vague plan de suivi, comme cela est d'ailleurs précisé dans le décret gouvernemental. Enfin, les

¹Ce comité considère que l'augmentation de capacité attirera automatiquement une nouvelle population d'automobilistes qui rendra impossible la réduction prévue ailleurs dans le quadrilatère étudié – SOURCE ??

résultats devront faire l'objet d'une mesure par une firme indépendante à tous les deux ans ou tel que prévu dans le décret.

- 3) *La vision à long terme.* La vision à long terme devrait être de construire sur Notre-Dame un boulevard urbain digne de ce nom, bordé de constructions de part et d'autres (peu importe les usages auxquels elles seront consacrées, pour l'instant). Nous admettons que ce projet n'est pas réaliste à court terme en raison de la présence du Port de Montréal ainsi que l'importance et la nature de la circulation sur cet axe. Mais la Ville doit s'engager à : inscrire cette vision dans le projet final de boulevard urbain; à l'inscrire dans son plan d'urbanisme; à ne prendre ou à ne laisser prendre aucune décision concernant le transport ou la construction pouvant contredire cette vision; à développer de façon soutenue et volontaire toutes les mesures de réduction du bruit, du contrôle et de la vitesse et de réduction de la capacité que permettront les avancées techniques et légales dans les années à venir (contrôle des véhicules, photo-radar, transport en commun efficace, obligations relatives au co-voiturage, au contrôle des charges des camions, etc.). Note : nous sommes d'accord avec les députés de Hochelaga-Maisonneuve Louise Harel et Réal Ménard : ce projet ne devrait pas comprendre plus de trois voies dans chaque direction.

Les interventions :

1. Pour ce qui est de la rue Notre-Dame elle-même, nous croyons que la vitesse devrait être réduite à 50km/h. Cela aurait peu d'impact sur le temps de parcours, mais bénéficierait grandement aux riverains de l'infrastructure. Aussi, il faudrait s'assurer d'un strict respect des vitesses de circulation maximales. En l'occurrence, il faudrait s'assurer que les feux de circulation ne permettent pas aux automobilistes de circuler à plus de 50 km/heure (cela demeure vrai même si l'on choisit malheureusement de maintenir la vitesse maximale à 60 km/h). Les vitesses devraient être contrôlées strictement par l'installation de photos-radars (toute personne dépassant de 3km/h la vitesse maximale devrait être sanctionnée) ou, à défaut (car cela est nettement moins efficace et régulier), par les autorités policières. Ces points sont particulièrement importants parce que le climat sonore comme les volumes de circulation sont tout à fait liés à la vitesse de déplacement des véhicules. Il serait aussi souhaitable qu'un programme de suivi décisionnel ou opérationnel soit mis en place pour repérer les problèmes éventuels de bruit pour les résidents le long de l'artère : les solutions envisageables ne devraient alors pas être des murs anti-bruit et ne devraient jamais

permettre une augmentation des débits et/ou des vitesses de circulation.

2. Les artères Pie-IX, Viau/St-Clément, l'Assomption, Ste-Catherine, Ontario, Hochelaga, Pierre-de-Coubertin et Sherbrooke devraient subir des interventions d'apaisement et de réduction de la circulation. Selon les cas, il pourrait s'agir d'implantation ou d'élargissement de terre-plein, d'implantation de nouveaux feux de circulation, d'aménagements de traverses pour piétons sécuritaires (qui marquent significativement la présence des piétons – voir la photo ci-dessous), d'une limite de la vitesse (par synchronisation des feux de circulation à 40 km/heure), de modifications au plan de camionnage et de sa prohibition sur certains axes, d'implantation de pistes cyclables, etc.



À Vancouver, un aménagement qui marque de manière significative la présence des piétons : le revêtement de sol différent et les bornes délimitent l'espace dédié aux piétons, tout en intimidant les automobilistes qui voudraient circuler à grande vitesse. Photo: Patricia Clermont.

- a) **Les artères Est-Ouest** : étant donné la volonté explicite de faire de la rue Notre-Dame l'axe de transit entre l'est et le centre-ville, toutes les rues parallèles du quartier devraient être interdites au trafic de transit des camions. Par ailleurs, on devrait aussi

envisager l'interdiction de certaines dimensions de camions (New York interdisant déjà l'accès de la ville à certains camions trop volumineux pour des milieux densément peuplés, cela devrait être possible ici aussi).

- *Rue Ste-Catherine* : deux facteurs principaux ont fait en sorte que l'aspect commercial de la rue Ste-Catherine, dans Hochelaga-Maisonneuve comme dans le Centre-Sud, a périclité. D'une part, il faut prendre ne compte la baisse importante de la population depuis les années 1970 – résultat des expropriations massives «nécessaires» notamment au passage de l'autoroute Ville-Marie - mais aussi de la diminution du nombre de personnes par logement (ce qui est le propre de tous les quartiers anciens de Montréal). Ensuite, les fermetures de plusieurs industries et manufactures ont fait en sorte que les ouvriers sont pour la plupart devenus des sans-emploi et que les taux de pauvreté des habitants du quartier ont longtemps été parmi les plus élevés au pays. Ce dernier facteur semble en partie en voie d'être moins important alors que l'on assiste apparemment à un retour de propriétaires-occupants comme de gens un peu plus à l'aise financièrement. La reconstruction des habitations expropriées et détruites aurait peut-être nécessité la déviation d'une partie du trafic actuel de camions pour être viable (sur la route du Port de Montréal, par exemple), mais cela aurait donné un sérieux coup de pouce aux commerces à vocation locale de la rue Ste-Catherine.

La décision de ne pas reconstruire pour le moment le long de la rue Notre-Dame étant apparemment prise, le problème de l'aspect dégradé de l'artère demeure entier : plusieurs commerces sont vides depuis plusieurs années, d'autres vivent tout simplement et plusieurs résidents ressentent une vive insécurité en circulant dans ces espaces disqualifiés et dégradés, refusant par exemple d'y circuler tard le soir ou d'y envoyer leurs enfants faire des emplettes. La solution qui nous apparaît la plus plausible et viable est de transformer la rue en artère «semi-commerciale». Cela implique de renoncer à lui donner inutilement une vocation strictement commerciale et régionale, ce qui nous apparaît quelque chose de plutôt illusoire et que l'expérience des dernières années confirme. En effet, malgré des investissements importants par divers programmes de revitalisation, cette artère étouffe toujours sous les commerces vides et les vitrines placardées et les commerces régionaux qui y sont

(notamment les nombreux magasins-entrepôts d'appareils électroménagers usagés) n'améliorent nullement l'aspect général de la rue. Notre proposition est donc de déclasser l'artère commerciale, de lui faire subir une transformation graduelle en la catégorisant C-2 plutôt que C-4 au niveau commercial (c'était en tout cas la catégorisation effective il y a quelques temps), ce qui permettrait ainsi la transformation des commerces vides en logements. Cela ne pourrait qu'être une amélioration au niveau du sentiment de sécurité puisque ce serait un lieu habité (contrairement à l'espace vide qu'il est actuellement) et cela profiterait un peu aux commerces déjà présents sur l'artère, en ajoutant quelques résidants susceptibles d'y consommer.

Pour que la rue devienne un lieu habitable, il faudrait toutefois aussi apporter des modifications assez importantes à son aménagement. Tout d'abord, il faudrait faire en sorte que ce ne soit plus une piste de course pour les automobiles en transit (l'expérience de tout cycliste de cette rue fait en sorte que nous pouvons constater que plusieurs automobilistes roulent à plus de 70 km/heure le matin et le soir, en allant au - ou revenant de travailler du - centre-ville). Il faudrait donc, dans un premier temps, faire en sorte que de nouveaux feux de circulation soient ajoutés et qu'ils soient synchronisés à 40km/heure au maximum. Cela aiderait déjà à réduire le volume de circulation qui est l'objectif suivant et qui est, de toute manière, cohérent avec la volonté du MTQ comme de la Ville de voir la rue Notre-Dame modernisée absorber le trafic de transit. Les options pour réduire les volumes de circulation sont nombreuses : les feux rouges limitant la vitesse en sont déjà une. Une autre mesure pourrait être l'installation de prolongements de béton aux coins des trottoirs pour protéger les stationnements en rue. Là où des commerces pourraient installer une terrasse, l'on pourrait même penser à les prolonger et à les rendre utilisables pour cette fonction. Une autre option pourrait être l'installation d'un terre-plein semblable à celui de l'avenue Morgan ou à celui de la rue Hochelaga à l'est du boulevard Louis-Hyppolite-Lafontaine.

- La rue Ontario ne devrait pas être branchée sur le réseau supérieur, en l'occurrence sur le nouveau tronçon Souigny. Des aménagements pour réduire la largeur de la rue devraient être prévus à l'est du Marché Maisonneuve. La vitesse et les volumes de circulation ne sont apparemment pas un problème majeur sur cet axe mais l'extrémité Est

mériterait de ne pas s'effilocheur comme elle le fait présentement.

NB. Les branchements éventuels de ces deux rues (après le développement résidentiel prévu dans le secteur de la gare de triage du CN) ne devraient se faire que si l'on est assuré qu'elles ne seront pas employées comme voies de transit lorsque l'autoroute sera congestionnée. Que l'on ne se trompe pas : cette congestion ne manquera pas d'arriver.

- La rue Hochelaga devrait être aménagée en suivant le principe selon lequel elle l'a été à l'est de Louis-Hyppolite-Lafontaine, c'est-à-dire avec l'installation d'un terre-plein et une réduction du nombre de voies (de trois à deux) dans chaque direction. L'exemple du boulevard St-Joseph tel qu'il existait avant le tout à l'automobile nous semble inspirant, comme le montre la photo ci-dessous.



Ce que pourrait redevenir la rue Hochelaga. Le boulevard St-Joseph, un boulevard convivial... avant la politique du tout-à-l'auto.
Source: archives de la Ville de Montréal.

- La rue Pierre-de-Coubertin est un très bon exemple de rue parfaitement incompatible avec un milieu urbain où se côtoient piétons, cyclistes et automobilistes. La fréquentation passée des matchs des Expos justifiait peut-être qu'il n'y ait ni feux de circulation ni arrêts obligatoires sur la rue. Les

Expos ayant maintenant quitté Montréal, rien ne justifie plus son aménagement actuel. Des rond-point devraient être installés sur toute la longueur de la rue (à toutes les deux ou trois rues), de manière à réduire la vitesse des bolides qui y filent souvent à toute vitesse aux dépens de la sécurité de tous les piétons qui, depuis le quartier au sud, essaient d'arriver en vie aux stations de métro Pie-IX et Viau. De plus, l'implantation de traverses piétonnières (il est de toute façon incompréhensible qu'il n'y en ait pas à l'heure actuelle) et d'un terre-plein ou d'une piste cyclable centrale devrait réduire de trois voies (actuellement) à deux voies dans chaque direction et rendre la rue plus praticable à la marche.

- La rue Sherbrooke : une voie réservée devrait être aménagée pour les autobus circulant sur la rue Sherbrooke jusqu'au centre-ville (ce qui nécessiterait probablement de changer les lignes d'autobus circulant sur Sherbrooke si l'on veut que le parcours soit efficace, mais qui permettrait en retour de délester un peu la surcharge de la ligne verte du Métro en période de pointe). Nous souhaitons que cette voie soit implantée, comme ce que nous proposons pour la rue Pie-IX, au centre et dans le même sens que la circulation automobile. Cela nécessiterait l'aménagement d'un terre-plein protégé pour les utilisateurs.

- b) **Les artères Nord-Sud** : le camionnage devrait être dirigé sur les rues Pie-IX ou l'Assomption (aménagée jusqu'à Notre-Dame selon le plan du MTQ) et être interdit (sur Pie-IX) entre 21h et 8h. Les rues Viau et St-Clément devraient être interdites au camionnage au sud de Hochelaga et le carrefour Hochelaga/Viau/St-Clément devrait être réaménagé – ce qui est prévu depuis quelques années de toute manière. En fait, l'artère St-Clément devrait redevenir une rue locale, et la rue Viau être transformée en voie à double sens. Sur cette rue d'ailleurs, en vue de consacrer son caractère local, il ne devrait pas y avoir de période d'interdiction de stationnement en période du matin ou du soir. Une seule voie serait donc disponible pour la circulation automobile et des autobus dans chaque direction.

Une voie réservée devrait être implantée sur Pie-IX pour le nouveau service d'autobus express : nous suggérons qu'elle soit établie au centre mais dans la direction de la circulation. Cela nécessiterait la création de terre-plein adaptés (élargis et protégés) pour recevoir les passagers des autobus aux intersections-arrêts. L'Agence métropolitaine de transport (AMT)

connaît cette solution et l'étudie afin de pouvoir remettre en service la voie réservée sur Pie-IX. Des mesures de réduction de la vitesse de circulation devraient être prises sur cette artère : il n'est pas rare d'y voir des voitures circuler à 70 km/h.

3. **Les grilles de rues locales.** Les interventions de réduction de la capacité de circulation sur les artères vont rendre les rues résidentielles des quartiers vulnérables à une augmentation des débits de circulation. Sur le principe des aménagements d'apaisement de la circulation à Vancouver et/ou celui des quartiers verts de Paris, il faudrait créer des grilles de rues résidentielles qui préviennent toute circulation de transit d'emprunter ces rues, forçant ainsi les automobilistes souhaitant se déplacer sur de plus longues distances à l'intérieur des quartiers à se diriger sur les artères ou les collectrices identifiées plus haut. Par exemple, la largeur des rues Adam et Lafontaine pourraient être réduites, ce qui les transformeraient en rues à double sens. Des « divertisseurs de circulation » pourraient aussi être installés, tels qu'ils ont été implantés à Vancouver par exemple (voir l'image ci-dessous, pour un exemple parmi d'autres envisageables). Ces aménagements ne peuvent être pensés rue par rue, mais plutôt de manière intégrée pour ne pas créer de nouveaux patrons de transit automobile dans le secteur.



À Vancouver, on a voulu redonner préséance aux mobilités douces et à la quiétude des résidents dans les secteurs résidentiels. Là où la rue avait été aménagée en tenant d'abord compte de la circulation automobile, on a ici remis à sa place cette dernière. Cette rue, à l'origine à sens unique, a été transformée en rue à double sens et le divertisseur de circulation décourage toute utilisation de ce secteur comme voie de transit automobile (laissant passer la circulation piétonne et cycliste). Pour décourager la vitesse excessive, la largeur des rues a été réduite, forçant les automobiles à réduire leur vitesse soit en raison de la présence d'une automobile à contresens ou de l'anticipation de cette présence. Photo : Patricia Clermont.

NB. Comme la participation de la population résidante est nécessaire à l'acceptation de ces mesures et que celles-ci doivent être implantées avant ou en même temps que la construction de l'autoroute, des démarches de consultation publique devraient être entreprises à ce propos.

Conclusion

Bien que l'attention se porte ici vers un projet et quelques quartiers particuliers, il est impossible d'y réfléchir sans envisager la dynamique métropolitaine dans lequel il s'inscrit et sur lequel il aura certainement des effets significatifs. En ce sens, l'administration actuelle de la Ville devrait profiter de l'occasion pour établir des liens entre ce projet et sa vision qu'elle défend depuis son accession à la mairie.

Notamment, il a été très clair depuis le début de ce projet que l'augmentation des débits de circulation sur la rue Notre-Dame était pour le Ministère des Transports du Québec une façon de préparer la construction d'un nouveau lien entre Montréal et Laval (par un pont sur l'autoroute 25 (A-25)). La Ville de Montréal devrait continuer de s'opposer clairement et fermement à ce nouveau pont. En effet, cette nouvelle infrastructure est contraire : 1) aux principes et objectifs de diminution du nombre de véhicules automobiles à Montréal qu'elle défend (pour toutes sortes de bonnes raisons); 2) à ses propres intérêts (elle doit chercher à attirer la plus grande part des nouveaux foyers et entreprises dans la région). De plus, elle risque d'avoir une forte incidence sur les volumes de circulation sur la rue Notre-Dame, malgré ce qu'en dit le MTQ. En acceptant ce projet ou en ne s'y opposant pas fermement, la Ville soumettrait notamment des populations à la santé déjà fragile à des conditions de qualité de l'air d'autant plus inacceptables qu'elles le sont déjà et qu'il faut chercher par tous les moyens à les améliorer. Il est impossible d'ignorer le nombre de journées record de *smog* au cours des dernières années et leur impact très important sur des populations vulnérables autant par leur situation socio-économique que par leur localisation géographique. De plus, tel que l'ont fait remarquer les autorités de la Santé environnementale de Montréal-Centre et les responsables du CLSC Hochelaga-Maisonneuve, il est désormais également impossible d'ignorer les études qui montrent de plus en plus clairement les liens entre l'incidence de maladies respiratoires et la proximité d'un axe de transit à haut débit de circulation. De plus, la Ville soumettrait aussi des populations se déplaçant majoritairement et volontairement par transports collectifs pour leurs mouvements quotidiens à une fragilisation encore plus prononcée du système de transport public et éventuellement à une diminution encore plus

draconienne des services qui, depuis une dizaine d'années, ont subi des coupures très dommageables à leur viabilité et leur fiabilité sur l'île – incitant de ce fait plusieurs résidents à se déplacer en automobile.

Enfin, l'implantation de la piste cyclable et de mesures d'apaisement de la circulation pourrait être l'occasion d'orienter à long terme le développement des quartiers Hochelaga-Maisonneuve et Centre-Sud en lançant certains projets qui miseraient sur leurs forces respectives et qui leur créeraient une certaine image de marque. Par exemple, les investissements pourraient chercher à miser sur le fait qu'une très forte proportion de la population s'y déplace par d'autres moyens que la voiture et ainsi lancer des «Hochelaga-Maisonneuve et Centre-Sud cyclistes », y attirant une population particulièrement intéressée par le mode de vie que cela implique. Un tel programme aurait de nombreux autres avantages. Notamment, étant donné le caractère étendu des quartiers et l'éloignement relatif de certains commerces en leur sein, un véritable réseau cyclable et des facilités pour le stationnement des vélos dans les quartiers pourraient renforcer leur caractère familial (ce qui est nettement déficitaire dans le Centre-Sud mais assez fort dans Hochelaga-Maisonneuve), et contribuer à un apaisement de la circulation et de la pression automobiles souvent revendiqué dans les deux quartiers.

Il faudra de toute manière parvenir un jour à penser autrement les problèmes et solutions de mobilité: après les projets de pont sur l'A-25 et d'autoroute Notre-Dame, il n'y aura plus de place pour augmenter significativement la capacité automobile du réseau routier sur l'île. Tout ce qu'il restera alors à faire, ce sera de suivre l'exemple de Vancouver et réduire cette capacité. Nous vous l'avons dit : ne l'oubliez pas.

Patricia Clermont
Luc Ferrandez
François Gagnon
Co-fondateurs, Association Habitat Montréal (AHMtl)