

Modernisation de la rue Notre-Dame

Mémoire
Présenté par la :
Coalition pour la réduction et l'apaisement de la circulation (C.R.A.C.)

Janvier 2008

Rédaction : Daniel Bouchard Conseil régional de l'environnement de Montréal
Révision : Dominique Sorel Comité de résidants de l'îlot Monkland
Sophie Thiébaud Opération Galt
Alexandre Campeau Vallée Revitalisation urbaine intégrée du
Quartier Saint-Pierre

Coalition pour la réduction et l'apaisement de la circulation

454, avenue Laurier Est
Montréal (QC), H2J 1E7
Tél. : (514) 842-2890 x230
Fax : (514) 842-6513
Courriel : dbouchard@cremtl.qc.ca

La **Coalition pour la réduction et l'apaisement de la circulation (C.R.A.C.)**, a été initiée afin de contribuer à la mise en place de mesures de réduction et d'apaisement de la circulation à Montréal, en facilitant et en soutenant l'implication citoyenne, en influençant la prise de décision des instances municipales et en intervenant publiquement pour soutenir les positions de ses membres.

Introduction

La rue Notre-Dame est le dernier tronçon autoroutier non aménagé qui permettrait à Montréal de boucler un périphérique autour du centre-ville avec l'autoroute 25 à l'est, et l'autoroute Ville-Marie à l'ouest. La dernière pièce manquante de ce possible périphérique est en grande partie située à l'intérieur des zones urbanisées.

Les grands projets d'infrastructures autoroutières à fort débit de circulation ont connu leur âge d'or à Montréal à partir des années 1950 avec notamment la construction de l'autoroute Métropolitain et de l'autoroute 15 en direction nord.

Au début des années 70, les dirigeants locaux et provinciaux désiraient poursuivre la construction de l'autoroute Ville-Marie qui venait tout juste d'être complétée. En 1972, débute le projet de transformation de celle-ci en autoroute avec expropriation et démolition de plus de 1200 unités d'habitation. La population réagit vivement et dépose un Rapport de la Commission d'audiences publiques populaires sur l'autoroute est-ouest à Montréal. Devant les protestations le gouvernement du Québec décrète un moratoire en 1977 sur le réaménagement de la rue Notre-Dame.

En 1983 le Ministère des transports du Québec (MTQ) et la Ville de Montréal s'entendent sur le projet de construction du boulevard Ville-Marie. Le milieu populaire se mobilise à nouveau et tient une autre consultation populaire sur le projet et produit le Rapport de la Commission de consultation populaire sur l'aménagement du boulevard Ville-Marie.

En 1997, le MTQ procède à la réévaluation complète sur la base d'une mise à jour de la problématique du territoire à desservir et des préoccupations du milieu. En 2000, le MTQ dépose un nouvel avis de projet qui devra passer devant le bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE).

En mars 2002, le BAPE en vient à la conclusion que la modernisation de la rue Notre-Dame est une nécessité et que le projet défendu par le MTQ, spécifiquement sur le concept de voies en tranchée, soulève l'opposition d'une majorité des participants, ces derniers préconisant plutôt un concept de boulevard urbain défendu par la ville¹.

Depuis ce dernier projet du MTQ, la situation à Montréal a changé au niveau politique et les connaissances des impacts des autoroutes en milieu urbain se sont améliorées au niveau de l'environnement, de l'économie et de la santé.

La nouvelle administration de la ville de Montréal a produit, en 2002, un rapport concernant le projet du MTQ dont les principales conclusions étaient que le projet présentait : une offre dépassait largement les besoins, la création d'une boucle autoroutière à l'intérieur de l'île de Montréal avec des impacts négatifs, une non-intégration dans un aménagement de qualité, un potentiel d'accessibilité au fleuve sérieusement affecté, une discontinuité des artères nord-sud avec impact majeur sur les patrons de circulation dans l'est, une circulation de transit dans les quartiers, une conception inadéquate pour assurer la desserte locale et régionale du transport en commun et un impact important sur le centre-ville, le camionnage et la sécurité.

La ville a par la suite proposé en 2007 un Plan de transport dont l'objectif est de développer les transports actifs et collectifs, diminuer la place de l'automobile et améliorer la sécurité des déplacements. Par ailleurs, la Commission du conseil municipal sur la mise en valeur du territoire, l'aménagement urbain et le transport collectif a recommandé après consultation auprès du public « que la ville de Montréal s'oppose à toute augmentation de la capacité routière donnant accès à Montréal ou dans l'île, y compris le prolongement de l'autoroute 25, en invitant le ministère des transports du Québec à suspendre l'ensemble de ses projets routiers ».

De son côté, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM) a effectué une étude, en 2004, sur le transport en communⁱⁱ. La CCMM conclut que le transport en commun permet de réduire les dépenses liées au transport de 570 millions de dollars pour les citoyens de l'île de Montréal et estime à 1 milliard le coût de la congestion à Montréal. La CCMM conclut également que le transport en commun utilise en moyenne 20 fois moins d'espace et 5 fois moins d'énergie. Mentionnons aussi que la présence d'une autoroute dévalue les propriétés autour du projet.

La direction de la santé publique a, quant à elle, présenté un rapport en 2006 sur les conséquences du transport sur la santé des populationsⁱⁱⁱ. En plus, des 12 000 accidents routiers et des 50 décès par année à Montréal, le transport est responsable de 1500 décès prématurés et de 6000 hospitalisations par année liés à la mauvaise qualité de l'air. Le rapport mentionne également que l'utilisation abusive de l'automobile favorise les problèmes d'obésité et que le bruit autour des autoroutes dépasse souvent les 55 décibels, un seuil à partir duquel des problèmes de sommeil, de concentration, des changements cardiovasculaires et des fatigues peuvent survenir.

Finalement le Ministère du développement durable, de l'environnement et des parcs (MDDEP) a inventorié, en 2003, les émissions de polluants par secteur d'activité. Le transport est responsable de 47 % des émissions de GES dans la région métropolitaine. Le transport est aussi l'une des principales sources d'émission d'oxyde d'azote, de monoxyde de carbone et de particules fines. Ces substances sont responsables entre autres des changements climatiques et du smog urbain.

Mémoire

La Coalition sur la réduction et l'apaisement de la circulation souhaite présenter ses commentaires sur les deux points du projet de modernisation de la rue Notre-Dame la réduction de la circulation et l'apaisement de la circulation.

Réduction de la circulation

Débit de circulation

Le rapport minoritaire de la Commission du conseil municipal sur la mise en valeur du territoire, l'aménagement urbain et le transport collectif mentionne que l'achalandage de la rue Notre-Dame Est est actuellement :

- de 100 000 véhicules par jour entre le centre-ville et les rues Frontenac et Iberville,
- de 80 000 véhicules entre ces deux rues et les boulevards Pie IX et Viau,
- de 50 000 véhicules par jour entre ces deux boulevards et l'Autoroute 25

et que la capacité de l'infrastructure proposée par le MTQ et la Ville de Montréal avoisinera les 150 000 véhicules par jour soit une augmentation de 50 à 200 % dépendamment des tronçons.

Augmentation de la circulation

Le ministère soutient que le projet n'aura aucun impact sur le tunnel Ville-Marie et sur le réseau routier local au centre-ville alors que le ministère prévoit « d'ici 2016 une augmentation de deux millions de déplacements par jour dans l'agglomération de Montréal, soit une augmentation de 25%^{iv} ». De plus, l'Agence métropolitaine de Transport considère que « si les tendances actuelles se maintiennent, près de 300 000 voitures s'ajouteront au parc automobile de la région métropolitaine entre 1997 et 2007^v.

Isolation des projets

De plus, le ministère des Transports prévoit dans son Plan de gestion des déplacements pour la région de Montréal le prolongement de l'autoroute 25 vers Laval incluant la construction d'un nouveau pont. L'autoroute 25 desservira les secteurs où la pression démographique sera la plus forte alors que la 25 et l'autoroute Notre-Dame seront les liens les plus directs avec le centre-ville de Montréal. Or, les prévisions des débits de circulation du ministère des Transports et l'étude d'impact du projet de modernisation de la rue Notre-Dame ne tiennent pas compte du prolongement de l'autoroute 25 vers Laval alors que le gouvernement prévoit que la couronne nord devrait connaître la plus forte croissance démographique de la région de Montréal, soit 36% entre 2001-2021^{vi}.

Demande induite

Les prévisions de débit de circulation du ministère des Transports ne tiennent pas compte de la demande induite. La demande induite est une demande qui est créée ou générée par un accroissement de capacité qui permet d'accommoder de nouveaux automobilistes qui autrement auraient adopté des comportements de transport différents. Dans un document officiel publié en

1995 conjointement avec l'Organisation de coopération et de développement économique (OCDE), la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) affirme à la page 17 que « la construction d'un nombre croissant de voies routières dans les villes et les grandes agglomérations a permis à un plus grand nombre de personnes de se déplacer en voiture, mais n'a pas réduit notablement l'ampleur de l'encombrement aux heures de pointe. »

Impact de la demande induite sur la circulation automobile d'une augmentation de la capacité routière de 10 %

Auteurs	Région étudiée	Hausse de la circulation automobile
Goodwin (1996)	Angleterre	10 %
Hansen et Huang (1997)	Californie (Comtés)	6,2%
Hansen et Huang (1997)	Californie (région métro)	9,4%
Noland (1999)	50 états américains	7,1% à 12,2%
Noland et Cowart (1999)	70 régions métro (USA)	8,1% à 10,2%
Fulton et al. (1999)	Comtés de la Côte Est (USA)	4,7% à 8,1%

Sous-estimation des prévisions

Dans ce contexte, il est légitime de se demander si les prévisions ne sont pas sous-estimées puisque les prévisions du ministère pour plusieurs projets autoroutiers dans la région de Montréal ont souvent été sous-estimées, notamment pour les autoroutes Décarie et Métropolitaine. Pourquoi les prévisions du ministère seraient-elles bonnes cette fois-ci? Or, les prévisions des débits de circulation sont d'autant plus importantes qu'elles sont à la base de l'évaluation des niveaux de bruit, de pollution atmosphérique et d'émission de gaz à effet de serre de la future autoroute.

Tableau présentant les prévisions du MTQ vs les débits actuels pour des projets autoroutiers de la région de Montréal

Infrastructures routières	Débits avant les travaux	Débits projetés par le MTQ	Débits actuels	Différence entre les débits projetés et les débits actuels
Autoroute Décarie ^{vii}	30 000	90 000	166 000	+76 000 (+85%)
Autoroute Métropolitaine ^{viii}	ND	100 000	175 000	+75 000 (+75%)
Notre-Dame (Ouest de Dickson) ^{ix}	55 000	94 000	?	?

La coalition pour la réduction et l'apaisement de la circulation s'oppose au projet actuel de modernisation de la rue Notre-Dame parce qu'il va à l'encontre des recommandations de la Ville de Montréal, de la Commission du conseil municipal sur la mise en valeur du territoire, l'aménagement urbain et le transport collectif, de la CCMM, de la direction de la santé publique de Montréal et du MDDEP visant à favoriser une réduction de l'utilisation de l'automobile au profit du transport collectif et actif. Le projet favorise au contraire, par une augmentation de la capacité routière, une augmentation des débits de circulation.

Apaisement de la circulation

La Coalition pour la réduction et l'apaisement de la circulation considère qu'il existe un ensemble de mesures simples pour réduire la vitesse des véhicules automobiles, dissuader la circulation de transit dans les rues résidentielles, favoriser un meilleur partage des voies entre les différents modes de déplacement, minimiser les risques d'accident entre les usagers de la rue et rendre un quartier plus convivial, moins bruyant et plus agréable que l'on nomme les mesures d'apaisement de la circulation.

L'apaisement de la circulation consiste à aménager les rues de manière à modifier les comportements des automobilistes et à mieux gérer la circulation, notamment par le changement des parcours ou des flux de circulation. La rue, par son aménagement, dicte donc au conducteur le comportement qu'il doit adopter.

Quelques exemples :

Avancées de trottoir



L'ajout d'avancées de trottoir permet d'aménager les intersections de façon plus sécuritaire et de réduire le temps de traversée pour les piétons.

Terre-plein central



Lorsque l'espace disponible pour rouler est réduit, le réflexe normal de tout conducteur est de réduire sa vitesse. De plus, le terre-plein permet une traversée à l'intersection plus sécuritaire.

Dos d'âne allongés



Les dos d'âne allongés font partie des différents aménagements pouvant être mis en place pour forcer les véhicules à ralentir, par exemple aux abords des parcs et des écoles.

Plantation d'arbres



Les arbres le long de la rue permettent de créer un effet visuel de rétrécissement, ce qui amène les automobilistes à rouler moins vite.
Réduction de la largeur de rue (marquage, stationnement...)



La mise en place d'aménagements favorisant un meilleur partage des voies de circulation permet de rouler en vélo de façon plus sécuritaire, pour se rendre au travail ou à l'école, par exemple.

Manque d'information

Il nous a été impossible de trouver dans les documents^x disponibles pour la consultation publique au www.projetnotredame.qc.ca, les mesures d'apaisement de la circulation proposées. Le document sur la présentation publique nous présente quelques images du secteur avec les rues privilégiées pour des mesures d'apaisement sans préciser leurs emplacements ou leurs natures. Mentionnons qu'aucune des rues ciblées n'étaient une rue résidentielle.

Par ailleurs, il y avait une absence totale d'information chiffrée permettant de mieux juger les problématiques de circulation du secteur, par exemple ; l'information concernant les débits de circulation actuels dans les rues résidentielles, les débits de circulation projetés avec le scénario MTQ et un scénario plus pessimiste.

Augmentation de la circulation de transit

Le mémoire de la ville de Montréal de 2002 était pourtant sans équivoque sur la circulation de transit dans les quartiers « La solution préconisée par le MTQ amène précisément un débordement dans le réseau local car plusieurs axes nord-sud sont coupés et ne se rabattent plus sur la rue Notre-Dame. Les automobilistes qui empruntent présentement ces axes devront effectuer des détours dans le réseau local ».

La Coalition pour la réduction et l'apaisement de la circulation dénonce l'absence d'information pertinente chiffrée lors des consultations publiques nécessaire afin de discuter de l'intégration du projet dans les quartiers traversés.

La Coalition pour la réduction et l'apaisement de la circulation croit, comme la Ville de Montréal, que le projet devrait favoriser le débordement dans le réseau local en raison de l'augmentation du débit de circulation et de la coupure des axes nord-sud.

ⁱ Centre d'Études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (2004) Le réaménagement de la rue Notre-Dame à Montréal

ⁱⁱ Chambre de commerce du Montréal métropolitain (2004) Transport en commun : un puissant moteur du développement économique de la région métropolitaine de Montréal

ⁱⁱⁱ Agence de la santé publique et des services sociaux de Montréal (2006) Le transport urbain, une question de santé.

^{iv} Ministère des transports du Québec (2000) Plan de gestion des déplacements pour la région métropolitaine de Montréal

^v Agence métropolitaine de transport (1997) Plan stratégique de développement du transport métropolitain

^{vi} Ministère des Affaires municipales et Régions (2001) Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal

^{vii} Construction de l'autoroute Décarie (1965-1967), site internet du Ministère des transports du Québec

^{viii} La Presse (2000) « La fin du Calvaire total ; 760 millions pour corriger les plus gros défauts de la Métropolitaine »

^{ix} Ministère des Transports du Québec Chapitre 1 : Mise en contexte, Modernisation de la rue Notre-Dame

^x Document d'information, Décret gouvernemental, Rapport du BAPE, Document conjoint de 2005 et la Présentation publique