



2177 Masson, bureau 317, Montréal, Qc, 514-522-2000, info@equiterre.qc.ca, www.equiterre.org

Montréal, 30 janvier 2008

Convercité / projet Notre-Dame
5570, avenue Casgrain, 3e étage
Montréal (Québec) H2T 1X9

Objet: Commentaire d'Équiterre sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame

Équiterre souhaite manifester son désaccord face au projet de modernisation de la rue Notre-Dame actuellement présenté par Transports Québec et la Ville de Montréal qui vise à augmenter la fluidité et la capacité automobile sur cet axe routier et, par conséquent, qui risque d'aggraver et d'amplifier tous les impacts néfastes qu'occasionne la circulation automobile sur la santé publique, l'environnement et la qualité de vie des Montréalais et Montréalaises.

Depuis 15 ans, Équiterre a mis sur pied plusieurs projets qui permettent aux citoyens et citoyennes de faire des choix à la fois écologiques et socialement équitables. Chaque année, notre organisation sensibilise et rejoint plusieurs milliers de citoyens. Ils sont de plus en plus conscients des enjeux liés aux déplacements et sont préoccupés par l'impact de ceux-ci sur l'environnement et particulièrement sur leur qualité de vie et leur sécurité.

En réponse à ces préoccupations et dans un souci d'améliorer la fluidité des déplacements et l'environnement des collectivités riveraines à cet axe routier, la solution réside davantage dans un **réel** projet de boulevard urbain, tel que proposé par la Ville de Montréal en 2002 au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), misant sur une meilleure intégration du projet routier à la trame urbaine existante ainsi que sur les transports collectifs. Le projet « d'autoroute » actuellement présenté par Transports Québec et la Ville de Montréal a pour objectif principal de faciliter la circulation de transit et le transport individuel, ce qui nous apparaît peu intégrateur et novateur comme projet de développement pour une ville comme Montréal en plus d'être contradictoire avec les orientations proposées par le Plan de transport de Montréal et la politique de lutte contre les changements climatiques du gouvernement du Québec.

De plus, l'augmentation prévue de la capacité automobile de cette artère aura pour conséquence de faciliter, à court terme, les déplacements automobiles vers le centre de la ville et d'apporter un flux plus important de véhicules circulant à Montréal. Conjugué à l'apport de voitures en provenance de l'éventuel pont de l'autoroute 25, la modernisation de la rue Notre-Dame est très préoccupante pour l'avenir de Montréal. Cela est tout à fait à contre-courant des nouvelles façons de faire en matière de mobilité urbaine et générera un surplus de voiture en ville où l'on suffoque déjà. Il importe de lancer un message clair aux citoyens : à Montréal, on privilégie les transports alternatifs à la voiture et on stabilise, voire réduit, la place de l'automobile. Avec le projet actuellement proposé, le message est tout autre :

continuez de vous déplacer en voiture, d'aller habiter de plus en plus loin de votre lieu de travail, on vous assure un déplacement plus facile et plus rapide ¹ !!! Cette décision apparaît d'autant plus incohérente qu'elle viendra miner la volonté exprimée² de réduire les gaz à effet de serre et les efforts mis en place pour y parvenir.

À l'heure où les grandes métropoles investissent dans d'ambitieux projets de transport collectifs et renoncent à une présence accrue de l'automobile au cœur de leur centre-ville, Montréal doit se démarquer et s'engager dans cette direction. Par ailleurs, cette préoccupation de « redéfinir la place accordée aux modes motorisés et promouvoir un usage plus rationnel de l'automobile » est l'axe principal cité dans le Plan de transport de la Ville de Montréal. Le projet de la rue Notre-Dame n'a alors d'autre choix que de viser une réduction de la capacité automobile et de miser sur un véritable essor des modes de transport collectif. En d'autres mots, en matière de déplacements, la colonne vertébrale du projet se situe autour du développement des transports collectifs et alternatifs. Ces derniers ne doivent pas être considérés comme des mesures de mitigation associées aux impacts négatifs du projet, mais doivent se positionner au cœur même du projet contribuant ainsi à de réels changements en matière d'habitudes de transport et d'amélioration de la qualité de vie et de l'environnement.

Par ailleurs, face aux problèmes alarmants de santé publique reliés à l'utilisation automobile (maladies respiratoires, obésité, naissances prématurés...), tels que relevés par les experts de la Direction de la santé publique de Montréal, tout nouveau projet de développement se doit de concourir à l'amélioration de la qualité de l'air, et ce, dans un respect des intérêts collectifs et du mieux-être de tous.

Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame doit donc s'inspirer du projet de « boulevard urbain » et des grandes orientations du Plan de transport de la Ville de Montréal, plus particulièrement, il doit s'appuyer sur les principes suivants :

- 1. Réduire la part de la voiture dans les déplacements quotidiens ³ ;**
- 2. Augmenter la sécurité et la qualité de l'air des résidents ;**
- 3. Miser d'abord sur les transports collectifs en assurant tant une desserte locale que régionale ;**
- 4. Favoriser la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation pour contrer les problèmes de circulation de transit dans les quartiers avoisinants.**

Il en est donc du ressort de nos gouvernements et élus de favoriser des projets s'inscrivant dans une perspective de développement durable et dont les répercussions à long terme sur l'environnement et les collectivités sont connues et prises en compte. Pour Équiterre, il importe de redonner une dimension plus humaine et paisible à la ville, ce qui ne sera possible que par une réduction de la part de la voiture dans les déplacements urbains. À cet égard, nous appuyons les orientations prises dans le Plan de transport de Montréal et soutenons un projet de type « boulevard urbain » tel que présenté dans notre mémoire et

¹ Il n'est pas précisé que la rapidité du déplacement ne sera probablement qu'à court terme. En effet, ceux qui fondent sur ce projet l'espoir de réduire la congestion routière devraient consulter le rapport de la Commission européenne des ministres du transport (CEMT) rédigé en collaboration avec l'OCDE en 1995. D'après ce rapport, « La construction d'un nombre croissant de voies routières dans les villes (...) n'a pas réduit notablement l'ampleur des encombrements aux heures de pointe. Dès qu'une nouvelle voie est ouverte dans une grande ville, elle est vite saturée. »

² Tel qu'exprimée dans le Plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques du gouvernement du Québec.

³ Pour Équiterre, cela implique de mettre en place des mesures de réduction de l'espace consacré à la voiture en ville, pas seulement favoriser les déplacements alternatifs à la voiture solo.

celui de la Ville de Montréal en 2002 au BAPE. Un réel boulevard urbain⁴ est porteur d'une meilleure qualité de vie, bénéfique pour l'environnement et la vitalité économique des quartiers, éléments clés faisant de Montréal une ville où il fait bon de vivre.

En espérant un projet qui saura répondre aux préoccupations des citoyens et leur offrir une ville saine et vivante, veuillez agréer, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Équiterre, OSBL fondé en 1993, a pour mission de contribuer à bâtir un mouvement citoyen en prônant des choix individuels et collectifs à la fois écologiques et socialement équitables. Pour en savoir plus sur Équiterre, consulter notre site Internet au www.equiterre.org de même que nos rapports annuels que vous retrouverez dans la section organisme de ce site.

Pour consulter le mémoire d'Équiterre déposé en 2001 au BAPE sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame, visitez le : www.equiterre.org/transport/informer.php

Marilène Bergeron
Chargée de projet Transport écologique
Équiterre

⁴ Le projet actuellement proposé ne peut pas être qualifié de boulevard urbain.