

**Mémoire sur le projet conjoint d'autoroute Notre-Dame**  
de la Ville de Montréal et du Ministère des transports du Québec  
présenté dans le cadre des consultations publiques  
menée par l'organisme privé Convercité

par Francis Lapierre  
(Version finale)

membre de la Coalition pour humaniser la rue Notre-Dame  
Janvier 2008

## Préambule

J'aimerais d'abord protester contre trois aspects de ce processus :

1. D'abord le temps imparti pour produire les mémoires par les participants est beaucoup trop court; il devrait être d'au moins un mois supplémentaire;
2. Je trouve tout à fait insultant qu'on nous propose de discuter seulement des aspects cosmétique du projet proposé comme les murs anti-bruits ou les buttes plutôt que du fond du problème soit le projet lui-même et sur le fait que la population doit être consultée en amont du projet c'est-à-dire durant sa conception et non pas en aval une fois le projet finalisé;
3. Je trouve tout à fait insultant qu'on limite nos interventions publiques au micro à un maigre 20 minutes pour l'ensemble des intervenants. Et lors des présentations de mémoire à un très court 10 minutes;
4. Qu'on nous cache les véritables informations pertinentes à notre compréhension du projet.

## Introduction

Penser globalement, agir localement! Le slogan des écologistes mais surtout de tous ceux qui prennent leur santé et celle de leurs enfants au sérieux. Ici, la Ville de Montréal et le gouvernement du Québec sont en train de rater une occasion fabuleuse de re-développer Montréal non seulement selon les principes du développement durable mais, de plus, menacent la santé et la sécurité des Montréalais. Coupant au passage l'accès au fleuve à la population pour les 50 prochaines années.

Le projet actuel Ville-MTQ équivalant à une deuxième autoroute Décarie le long du fleuve apportera un flot 50 000 nouveaux véhicules vers le Centre-Ville totalisant les 150 000 véhicules. Les données de la Direction de la Santé Publique de Montréal (DSP de Montréal) indiquent déjà que nous sommes à la limite des normes de certains polluants atmosphériques. Il y a déjà 1500 décès prématurés dû à la pollution atmosphérique toujours à Montréal.<sup>1</sup> Le lien entre les maladies cardiaque et la pollution atmosphérique est maintenant solidement établi. Les femmes enceintes ont de 17% à 20% plus de risques d'avoir un bébé de faible poids si elles sont à moins de 200m d'une voie de grande circulation. Il y a chaque année 12 000 accidentés de la route et de 50 à 70 morts à Montréal.<sup>2</sup> Et le nombre d'accidentés à Montréal est en augmentation tout comme le nombre de véhicules immatriculés au Québec. Les îlots de chaleur engendrés par la création de cette autoroute favorisera les coups de chaleurs chez les personnes âgées ou vulnérables. Ces îlots de chaleur entraînant une élévation de la température variant de 5 à 10 degrés Celsius selon les experts. Rappelons que la France a vécu une vague de chaleur entraînant 15000 décès dans sa population en août 2003. La sédentarité étant augmentée par l'usage accru de l'automobile entraînera son lot d'obésité et de maladies associées. Quant aux malaises psychologiques, l'enclavement des quartiers et la laideur engendrée fera croître l'insécurité, la pauvreté et l'exclusion sociale.

---

<sup>1</sup> Direction de la santé publique de Montréal-Centre, 2006, *Le transport urbain, une question de santé*, Rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise, Agence de la santé et des services sociaux, 132 pages.

<sup>2</sup> Ibid. 1

Et les pauvres arguments en faveur du projet actuel ne tiennent pas la route. Ni l'excuse du camionnage, ni celle de drainer l'achalandage automobile hors des quartiers ou d'augmenter la sécurité ne peuvent rivaliser avec le simple bon sens. L'exemple de la Décarie démontre à souhait que le fait de créer une autoroute en milieu urbain ne draine le trafic de transit qu'à court terme. Dans un horizon de cinq ans, pas besoin d'une boule de cristal pour prédire cela, le trafic induit aura rebouché la Notre-Dame, cette fois-ci avec davantage de véhicules, empirant le problème. Les véhicules re-débordants ensuite dans les quartiers environnants et créant davantage d'accidents et de pollution. Il faut, dès aujourd'hui, sortir de ce cercle vicieux.

## Un projet inacceptable à tous les égards

La Ville de Montréal avait refusé ce projet d'autoroute en 2002; il n'y a qu'à reprendre ses propres objections :

MÉMOIRE PRÉSENTÉ PAR LA VILLE DE MONTRÉAL AU BAPE EN JANVIER 2002

LA RUE NOTRE-DAME;  
UN NOUVEAU BOULEVARD URBAIN MULTIMODAL  
ENTRE L'EST ET LE CENTRE-VILLE  
UN PROJET D'AUTOROUTE NON SOUHAITABLE

Le projet d'autoroute .... ne représente pas une nécessité et il n'est pas souhaitable pour un grand nombre de raisons, dont plusieurs sont énumérées ci-dessous;

1. Offre dépassant largement les besoins;
2. Création d'une boucle autoroutière à l'intérieur de l'île de Montréal avec impacts négatifs;
3. Non-intégration dans un aménagement urbain de qualité;
4. Potentiel d'accessibilité au fleuve sérieusement affecté;
5. Discontinuité des artères nord-sud avec impact majeur sur les courants de circulation dans l'Est;
6. Circulation de transit dans les quartiers;
7. Concept inadéquat pour assurer la desserte locale et régionale du transport en commun;
8. Impact *négatif* sur le centre-ville;
9. Camionnage *induit*;
10. Sécurité *redoutable*.

Il est à noter que les mots soulignés aux points 8, 9 et 10 soit négatifs, induit et redoutable sont des ajouts au mémoire de la Ville de Montréal. Cependant, ils expriment parfaitement le contenu du document et le résume bien.

Ces constatations s'appliquent autant sur le projet du MTQ 2001 que sur celui de la ville/MTQ de 2007

De plus, à la page 18 de son mémoire, on continue ainsi :

RAISONS INSUFFISANTES POUR L'ABANDON D'UN BOULEVARD URBAIN

1. Obstacle fonctionnel;
2. Obstacle psychologique;
3. Obstacle visuel.

En page 22 du mémoire, on élabore la situation actuelle des transports en commun et on décrit un besoin criant afin de faire évoluer ces derniers;

### **TRANSPORT EN COMMUN**

La modernisation de la rue Notre-Dame vers l'Est est une occasion unique d'intégrer l'amélioration du transport en commun à un projet d'amélioration du réseau routier.... La ville de Montréal constate que le taux de possession d'automobiles dans le secteur sud-est de Montréal est le plus bas (0,29 auto/personnes) de Montréal,...

1. État de la situation;
2. Capacité de la ligne 1 – verte du métro;
3. Pouvoir d'attraction de la rue Notre-Dame;
4. Axe Notre-Dame, lien de transport en commun;
5. Axe Notre-Dame, lien de transport collectif (covoiturage).

En page 26, on continue à élaborer le bien fondé d'un réseau de transport collectif efficace :

### **GESTION DE LA DEMANDE DES DÉPLACEMENTS POUR L'EST DE MONTRÉAL**

La nouvelle administration de la ville de Montréal privilégie les projets de développement durable sur son territoire et en fera la promotion dans la région métropolitaine. La gestion de la demande des déplacements qui vise essentiellement à réduire la dépendance de l'utilisation de l'automobile à un seul occupant en favorisant le transport en commun et les modes de transport alternatifs tels le vélo et la marche, s'inscrit dans la politique de transport durable...

Comme toutes argumentations on site bien les craintes et les tendances sur ce continent à la page 28 :

### **LES TENDANCES EN AMÉRIQUE DU NORD**

1. Les exemples; San Francisco, Portland, Milwaukee, New York et Boston;
2. Le principe de la demande induite;
3. La pollution par le bruit;
4. Stratégies pour réduire l'émission des gaz et la consommation d'essence.

Plus loin, à la page 36, on souligne les mérites et l'importance de l'intégration urbaine relative aux aspects économiques que tout cela pourrait amener dans l'Est de l'île;

### **INTÉGRATION URBAINE ET ASPECTS ÉCONOMIQUES**

Montréal est d'abord et avant tout une grande collectivité de citoyens. Ceux-ci vivent à proximité les uns des autres afin d'optimiser leurs échanges de biens, de services et d'information. La civilité, c'est à dire la tolérance, le respect réciproque et la politesse sont les conditions nécessaires à l'harmonie sociale au sein de cette collectivité. La prospérité commune et individuelle des montréalais et l'amélioration constante de leur qualité de vie leur demande une participation sans faille à l'effort économique de la collectivité et une grande solidarité. C'est pourquoi le citoyen est au cœur de notre politique d'urbanisme.

1. Infrastructure de transport: un espace urbain multi-usages;
2. Intérêts économiques pour l'Est de Montréal.

## La proposition de la Ville de Montréal

En sautant les détails des points énumérés ci-haut, nous arrivons à la page 41;

### PROPOSITION D'UN NOUVEAU BOULEVARD URBAIN

Pour être durable, un aménagement urbain de qualité doit intégrer le développement architectural aux facteurs naturels et incorporer autant les besoins sociaux, les caractéristiques culturelles et les valeurs sociétales que les impératifs économiques. Tout en solutionnant les problèmes du présent, il ne doit pas hypothéquer l'avenir. Et il doit tenir compte de l'esthétique: un aménagement urbain de qualité en est aussi un de beauté.

Tout projet, notamment les interventions importantes comme celle de la rue Notre-Dame, doit s'insérer dans l'ensemble des composantes urbaines et constituer un facteur d'harmonie....

Un aménagement urbain exige un équilibre subtil entre les intérêts de la collectivité et ceux, individuels, de chacun des usagers. Il cherche à intégrer de façon harmonieuse tous les lieux de la ville: habitations, commerces, industries, bureaux, écoles, parcs et lieux de loisir, églises, cliniques et beaucoup d'autres... De toutes ces infrastructures qui unissent les uns aux autres, le plus important – et paradoxalement le plus négligé – est le réseau piétonnier parce qu'il constitue l'espace publique de socialisation par excellence...

Contrairement à l'autoroute (*Ville/MTQ*) avec le temps le boulevard urbain (*humanisé*) devient un lieu de rassemblement. Il répond aux besoins des piétons autant qu'à ceux des autres... On peut prévoir la construction de bâtiments multi-fonctionnels (*sur ces abords*) avec des prolongements extérieurs de qualité.

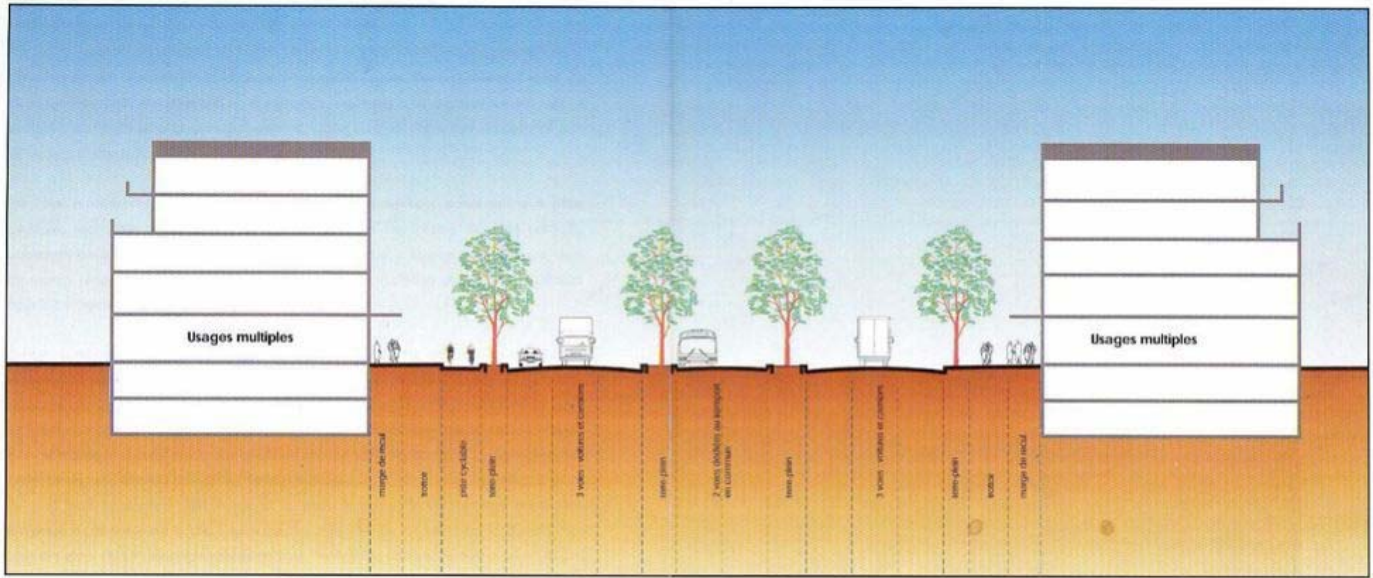
Ainsi bordé, le boulevard urbain (*humanisé*) devient un lieu à l'échelle humaine. En architecture et en urbanisme, lorsqu'on parle d'échelle humaine, on signifie la capacité pour les être humains d'établir une relation compréhensible avec leur environnement. Lorsque cette compréhension existe dans un espace urbain, les usagers y trouvent leur confort et leur satisfaction. L'idée d'échelle humaine n'est pas directement reliée à la taille de l'espace...

Le boulevard urbain intégrera des voies réservées au transport en commun, des terre-pleins, une piste cyclable, des alignements d'arbres, des trottoirs et un mobillier urbain. Il sera un espace urbain à l'échelle humaine en même temps qu'un artère...

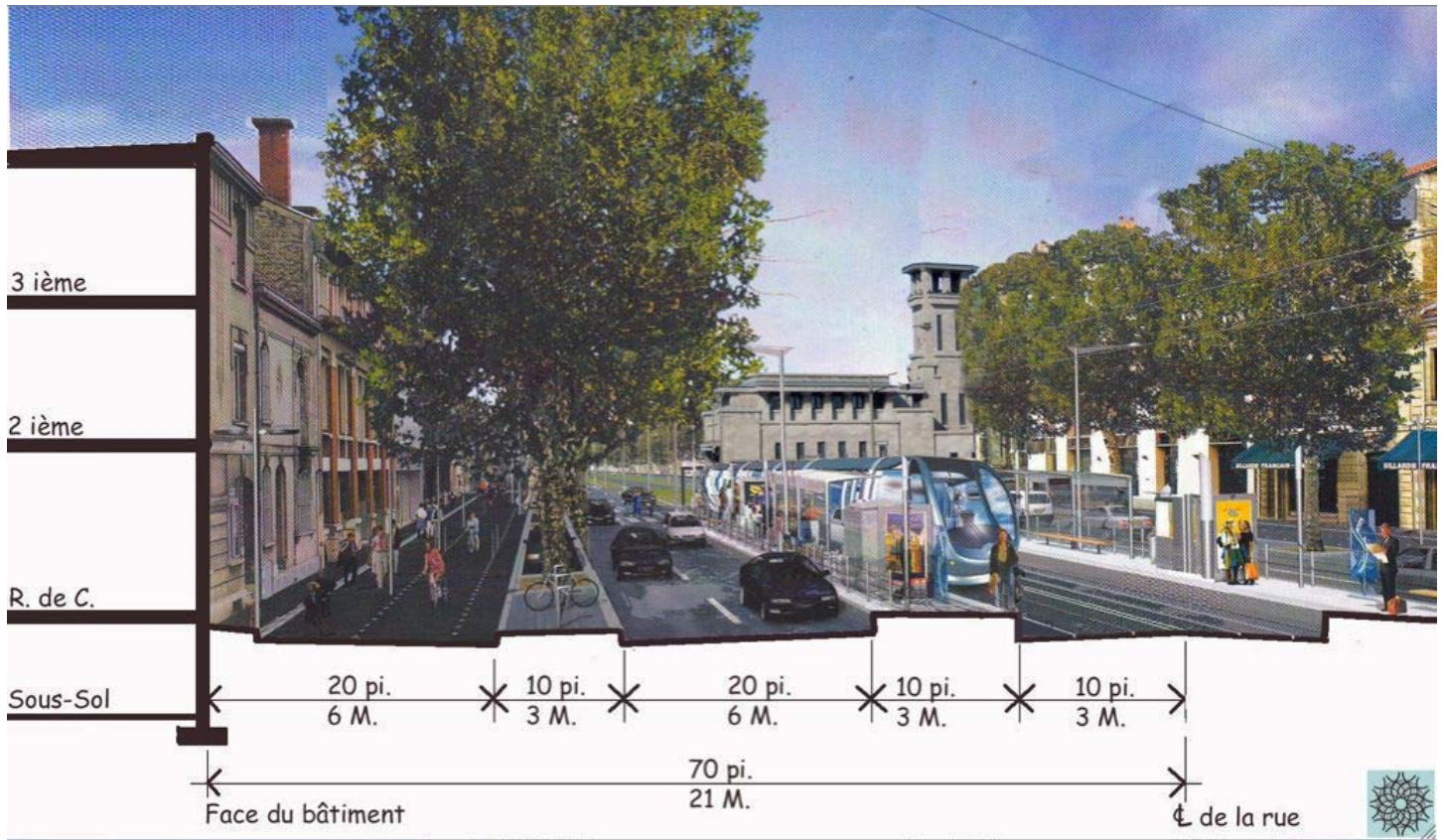
Les exemples de ce type de boulevard sont nombreux, entre autres, mentionnons le Paseo de Garcia de Barcelone, le Cours Mirabeau d'Aix en Provence, le Ringstrasse de Vienne ou l'Unter den Linden de Berlin...

1. La nécessité de l'aménagement d'un boulevard urbain;
2. La proposition.

Donc, si l'on compare le projet de la ville présenté devant les audiences du BAPE en janvier 2002 contre la nôtre, vous remarqueriez peu de différence, outre la réduction de voies de 6 à 4 et l'instauration d'un Système Léger sur Rail (SLR) immédiatement plutôt que des autobus en site propre dans la bande médiane de la Notre-Dame. Précisons qu'un système de SLR prend beaucoup moins d'emprise (20 pieds) que sa contrepartie de voies d'autobus en site propre (28 pieds) à cause du phénomène de meilleur contrôle latéral de véhicules pour les tramways.



BOULEVARD URBAIN - COUPE  
 Ville de Montréal  
 Janvier 2002



De plus, contrairement à ce que propose la ville, nous préconisons que la hauteur limite des édifices soit limitée à trois étages plutôt que cinq pour être en harmonie (mot souvent utilisé dans le mémoire de la ville) avec le restant du quartier.

## **Pour la question toujours épineuse: le fameux camionnage!!**

Dans son mémoire, la ville parle beaucoup de l'importance de l'A-30 pour dévier le camionnage de transit de Montréal mais, du même souffle, a omit de s'impliquer dans le choix du tracé sur la rive sud, le résultat en est que le lien au pont Mercier du "West-Island" à cette fameuse A-30 dans l'Ouest n'est pas réalisé. Cette manœuvre empêche 40% du camionnage de transit en provenance de ce secteur de l'île de quitter l'île en amont du territoire urbanisé forçant ainsi l'utilisation de la Notre-Dame pour atteindre l'axe national A-20 de l'autre côté du tunnel Lafontaine.

Enfin, le GRUH-M a préparé plusieurs présentations informatisées et études sur le camionnage qui sont fait à partir de recoupements provenant de plusieurs documents tel que :

1. rapport final de la Commission Nicolet,
2. Une synthèse de l'enquête sur le camionnage interurbain faite par le MTQ et Transport Canada émis en 1999 et rendu disponible en 2003 (Voir site du MTQ).
3. Plan de gestion des déplacements de Guy Chevrette en 1996.
4. Étude de l'achalandage des ponts entre Montréal et la Rive sud faite par la société des ponts fédéraux en 2000 dans le contexte de l'Autoroute 30 (Cette étude n'est pas concluante mais les relevés sont de bonne valeur)
5. Plan de transport de Montréal, Portrait et Diagnostic fait en 2004.

En regroupant ces cinq études, nous avons pu nous faire un portrait assez général sur l'orientation du camionnage dans la grande région de Montréal, pour en conclure qu'une grande partie du camionnage peut être enlevé de la Notre-Dame.

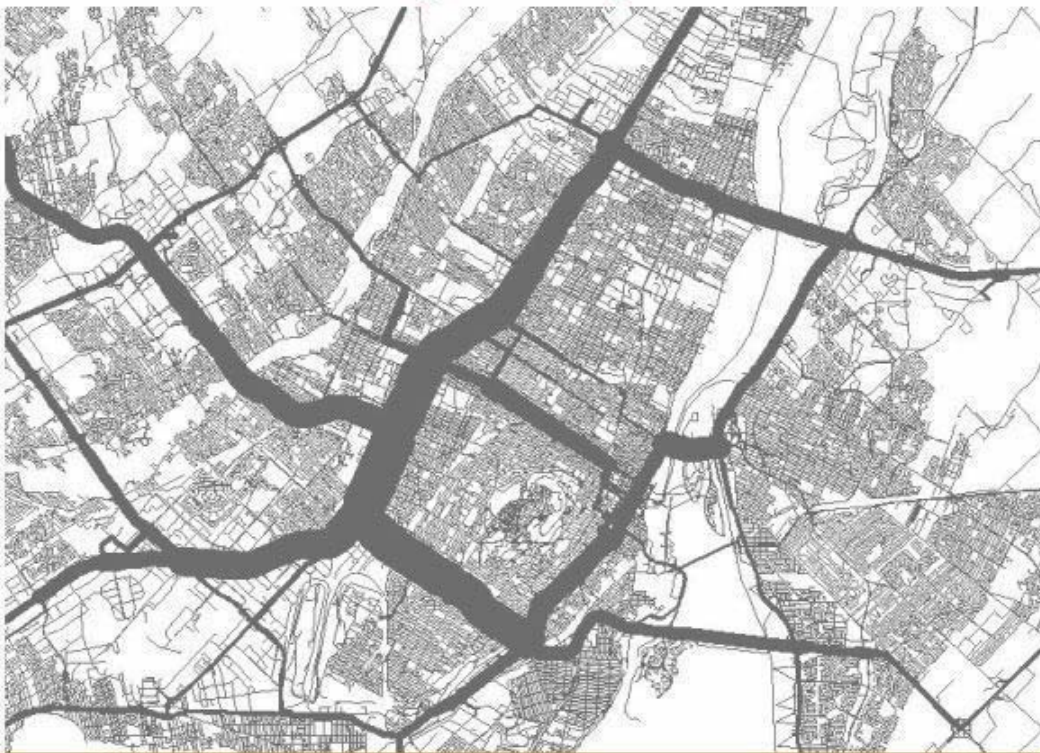
Bref, sur l'ensemble des camions sur cet axe près des deux tiers peuvent être redirigés ou éliminés :

1. Ceux empruntant le pont Jacques Cartier sont des camions de produits pétroliers provenant des raffineries de l'Est pour exportation vers la Rive sud et la Montérégie, etc. qui pourraient être alimentés par des oléoducs desservant Varennes;
2. ceux se dirigeant vers le port se doivent d'accéder et de sortir du port de Montréal par un raccordement à la rue de Boucherville au dessus du Tunnel Louis-Hyppolite Lafontaine, la route nationale du Québec vers l'Est et le grand réseau supérieur routier. Le camionnage destiné au port se doit de rester et circuler dans le port et sortir à des points précis, un dans l'Ouest et un dans l'Est, pour éviter de se promener sur les rues de ville;

3. La majorité des camions sont de type de transit provenant de l'Ouest (Ontario et West Island) qui n'ont pas d'affaire à passer sur la ND pour aller vers l'Est;
4. La balance seraient des camions de livraison qui pourrait aussi bien passer par d'autres rues pour se rendre chez leurs clients des milieux urbanisés. Ce camionnage pourrait faire objet d'une étude de consolidation des livraisons à partir de points de distribution en périphérie. Pour cela, par contre, il faudrait demander l'avis de spécialistes dans ce domaine.

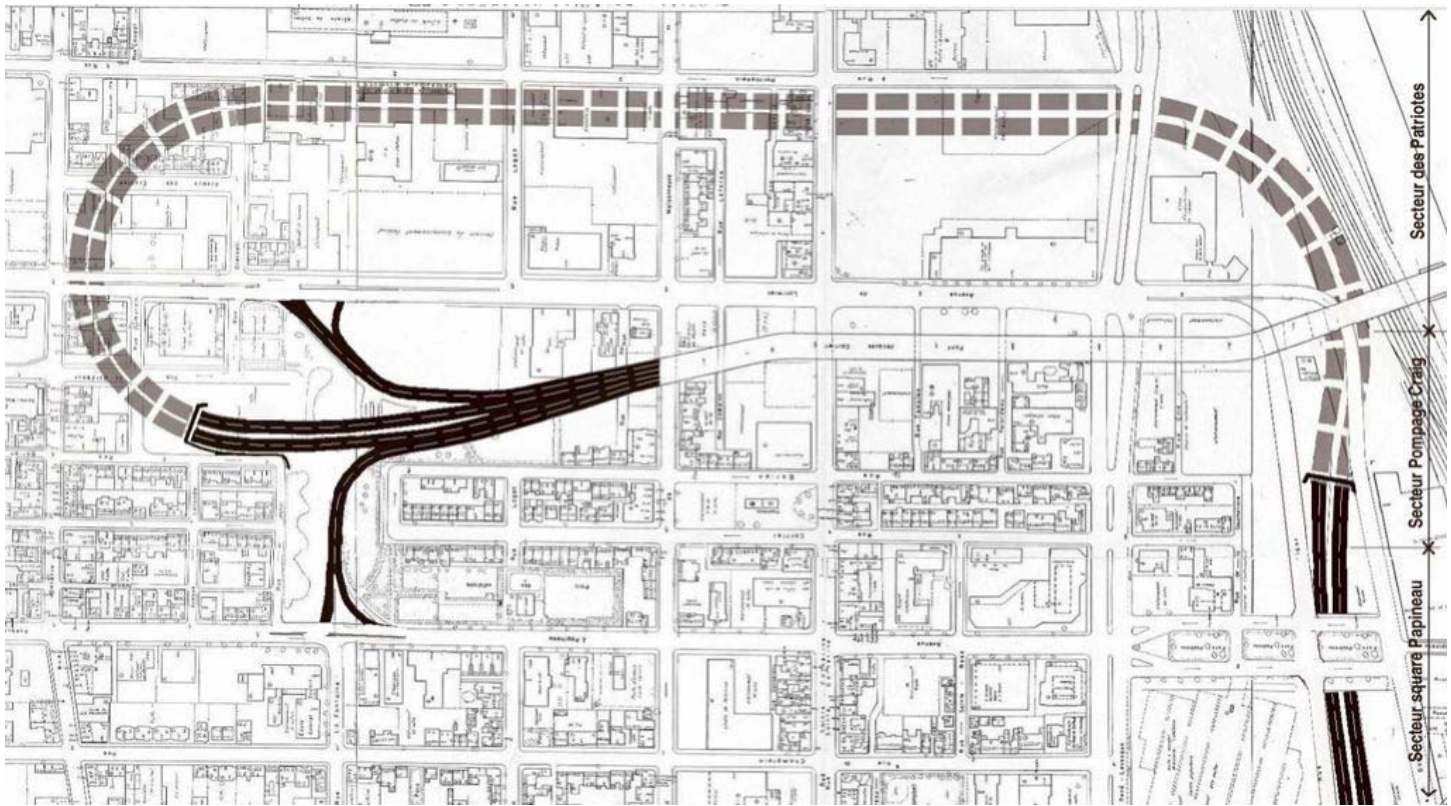
Maintenant, un groupe de chercheurs de l'université McGill on fait une simulation sur leurs ordinateurs pour en arriver à la conclusion que le camionnage pour les fonctions Intra-Urbaines pourraient mieux utiliser la lien pont Jacques Cartier/A-132 pour atteindre l'A-25 du tunnel Lafontaine.

## Intra-Urban Freight Assignment Model





Donc, avec un branchement direct de la fin de la Ville Marie directement au pont Jacques Cartier, cela permettrait, non seulement de faire un pontage coronarien de ces deux infrastructures majeures mais aussi permettrait de greffer la Notre Dame directement au boulevard René-Lévesque.



Ainsi, un véritable axe multimodal pourrait bien en découler afin de relier l'Est de Montréal à son centre-ville.

## Conclusion

Pour sortir du cercle vicieux que j'évoquais en introduction, la voie est toute tracée : miser sur du transport en commun concurrentiel avec l'automobile. Dans le sondage Baromètre pour le Plan de transport de la Ville de Montréal<sup>3</sup>, on établit que 80% des montréalais souhaitent plus de transport en commun. Pourquoi leur donne-t-on une autoroute?

Un simple calcul permet de voir que si l'on applique les solutions proposées concernant le camionnage alors le problème du transport des autres usagers de la Notre-Dame est facile à régler. Un tramway ou tram-train peut déplacer jusqu'à 80 000 personnes chaque jour. La capacité théorique de la rue Notre-Dame est de 100 000 véhicules et c'est ce qu'on observe soit environ 100 000 véhicules sur la Notre-Dame chaque jour aux abords du Centre-Ville soit le pire cas. Avec un taux d'occupation actuel d'environ 1.25 personnes par automobile (signifiant que chaque quatrième véhicule comporte un deuxième usager en moyenne); on a donc 125 000 personnes à déplacer chaque jour.

<sup>3</sup> Baromètre, 2005, Sondage auprès des Montréalais, Plan de transport, Ville de Montréal, 66 pages.

Si l'on conserve les quatre voies de circulations actuelles et qu'on ajoute une ligne de tramway alors 125 000 pers./jour au total – 80 000 pers./jour déplacées par tramway = 45 000 pers./jour à déplacer en véhicules automobiles. Ce qui fait à un taux de 1.25 personnes par automobile 45 000 pers./jour / 1.25 pers./automobiles = 36 000 véhicules soit un taux d'occupation de la rue Notre-Dame de 36% plutôt que de 100% comme actuellement. Et ce, sans compter les efforts pour promouvoir le covoiturage et le transport actif.

Le coût d'un tramway au km étant d'environ 40 millions de dollars et de 50 millions de dollars au km si l'on en profite pour améliorer le mobilier urbain alors on pourrait se retrouver avec une facture bien inférieure aux trois milliards de dollars du projet total (construction complète de l'autoroute Est-Ouest projetée) ou même de seulement la portion de la Notre-Dame elle-même soit 750 millions de dollars. Petit calcul : 9 km sur la Notre-Dame \* 50 millions de dollars = 450 millions de dollars.

Tout cela, sans compter les bénéfices réalisés avec la revitalisation des quartiers. En effet, une étude réalisée pour le compte de la Chambre de Commerce du Montréal Métropolitain par la firme Sécor Conseil<sup>4</sup> indique que le transfert de 2% de la part modale en transport de l'auto vers le transport en commun et le transport actif engendre 150 millions de dollars de retombées économiques par année. Ce qu'il fallait démontrer, merci.

---

<sup>4</sup> SECOR Conseil, 2004, Transport en commun : un puissant moteur de développement économique de la région métropolitaine de Montréal, Chambre de commerce du Montréal métropolitain, 35 pages.