

Montréal, 28 janvier 2008

Madame, monsieur,

Dans le présent mémoire, je traiterai tout d'abord du processus de consultation publique pour ensuite présenter quelques informations<sup>1</sup> de nature à approfondir la réflexion des concepteurs du projet sur les mérites réels dudit projet.

## 1. Processus de consultation publique

C'est plein d'appréhension, voire d'indignation que je suis sorti de la consultation publique sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame organisée par l'organisme Convercité, au nom du Ministère du Transport du Québec (MTQ) et de la Ville de Montréal, le 24 janvier 2008, à la Maison de la Culture Maisonneuve.

En effet, l'**essentiel de la consultation**, qui devait porter sur « la relation du projet avec les quartiers limitrophes », a été **centré sur des aspects plutôt mineurs** tels que la réorganisation des parcs, l'accès au quartier à partir de la future voie routière (que vous appelez « boulevard urbain » mais qu'il me semble plus raisonnable de nommer « autoroute urbaine »), la nature des mesures d'atténuation du bruit (muret ou butte de terre) et la mise en valeur des éléments patrimoniaux (par exemple la destruction d'une partie de la tonnellerie).

Quoi que très importants pour la qualité de vie des citoyens, ces aspects ne traitent pas du **véritable enjeu** : l'opportunité de transformer la rue Notre-Dame en autoroute avec les impacts environnementaux (incluant l'aspect santé publique) et économiques qui en découlent.

En réalité, lors de la période de questions suivant la présentation du projet par les responsables du MTQ et de la Ville de Montréal, ainsi que durant les tables rondes, il aura fallu une très forte insistance des citoyens présents, pour que puisse s'exprimer un point de vue critique sur la décision **fondamentale** : celle de transformer en **autoroute urbaine** la rue Notre-Dame. De fait, tout semblait sagement structuré, tout autant en ce qui a trait à la période de questions qu'aux sujets des tables rondes, pour qu'il soit difficile de se prononcer sur les aspects fondamentaux du projet,

Côté environnemental, j'aimerais attirer votre attention sur le mépris affiché par les responsables du projet envers les recommandations de la Direction de la Santé Publique (DSP) de Montréal. **Pour la DSP, il est inacceptable, d'un point de vue de santé publique**, d'augmenter la capacité de la rue Notre-Dame d'au moins 50% comme convenu dans la présente forme du projet. Il était aussi édifiant de se faire annoncer que **tous les types d'émission de polluants** sont susceptibles d'augmenter (ce qui semble logique puisqu'on parle d'augmenter la circulation de 50% à 200% selon le tronçon) et que l'émission de particules fines ne **dépasserait la norme (de plus de 30%)** que dans le « scénario catastrophe ». Les spécificités de ce scénario n'ont pas été exposées. Par conséquent, on ignore quels facteurs risquent de provoquer le dit scénario, ce qui

---

<sup>1</sup> Je ne traite pas, par exemple, du sérieux problème de la capacité du centre-ville à accueillir un tel afflux de véhicule, tant du point de vue du stationnement que de la circulation.

réunit toutes les conditions pour susciter un sentiment de crainte chez les riverains vis-à-vis de ce projet.

En fait, la perception de nombreux participants à la consultation est que ce processus était essentiellement **une forme de promotion des « appâts » associés au projet d'autoroute**. On tentait donc de donner l'impression d'une véritable consultation en mettant l'accent sur des améliorations conditionnelles au projet. L'initiative quartier vert pour atténuer la circulation dans les quartiers avoisinants, l'unification des parcs Champêtre et Morgan, la mise en valeur du patrimoine et l'extension du réseau cyclable sont ainsi présentées comme des appâts pour faire accepter un projet inacceptable. Ce sont d'excellentes idées qui devraient être réalisées pour leur valeur intrinsèque, et non pas conditionnellement à l'avènement d'une autoroute.

Je terminerai cette section sur le processus de consultation publique en émettant une hypothèse sur les causes de l'agressivité affichée par les citoyens envers les promoteurs du projet lors de la soirée de consultation publique du 24 janvier 2008 à la Maison de la Culture Maisonneuve. J'ai tout simplement l'impression que face à un projet d'autoroute urbaine, les citoyens du quartier ressentent que **l'ensemble des bénéficiaires échoira aux entreprises du Port de Montréal et aux résidents des banlieues est, nord-est et sud-est de Montréal**, alors que **les riverains de l'autoroute assumeront l'ensemble des coûts sociaux et environnementaux**. Devant une telle asymétrie, l'animosité et la colère sont des réactions qui apparaissent normales.

## 2. Infrastructures et Structure incitative

Je ne me lancerai pas ici dans l'énumération des nombreux projets d'infrastructure urbaine qui ont cours à travers le monde et qui font paraître le projet de transformation de la rue Notre-Dame complètement insensé. D'autres intervenants dans le débat sur le projet ont fait une recherche fouillée et démontrent bien que dans une perspective de politique publique comparée, le projet dans sa forme actuelle va à contre-courant de toutes les initiatives reconnues comme réussies et s'inscrit plutôt dans la lignée des projets peu réussis des décennies 1960 et 1970.

J'appuie entièrement le mouvement de réappropriation des espaces urbains à travers un urbanisme orienté vers les humains et leur bien-être, plutôt que sur la maximisation des déplacements automobiles. Ces initiatives de réappropriation démontrent que les infrastructures participent à une structure incitative et que les comportements peuvent changer.

Ce qui m'intéresse particulièrement dans le cas du projet de transformation de la rue Notre-Dame en autoroute est la structure incitative qu'il crée. Les incitatifs créés par une éventuelle voie routière de l'ampleur de celle de l'autoroute Notre-Dame sont assez simples : prenez votre voiture pour vous déplacer, achetez une voiture si vous n'en avez pas et allez habiter en banlieue à l'est de Montréal. Il est extrêmement naïf de croire qu'en accroissant la capacité de la rue Notre-Dame, en la transformant en autoroute urbaine par exemple, on réglera le problème de congestion. Tout au plus, il y aura une période de moindre congestion qui durera quelques années. À cause de la structure incitative, **TOUTE VOIE ROUTIÈRE DANS UNE RÉGION MÉTROPOLITAINE IMPORTANTE SERA SATURÉE RAPIDEMENT**. Bref, élargissez une autoroute et vous aurez plus de voitures qui se présenteront et qui rempliront chacune des voies que vous aurez construites.

Un individu fait face à deux incitatifs principaux quand il décide d'utiliser ou non sa voiture pour se rendre au travail—ou même d'en acheter une ou pas : le **COÛT** et le **TEMPS** liés au transport. En construisant une autoroute urbaine on abaisse drastiquement le temps de transport, quoi que **pour une courte période** puisque tous les banlieusards font face au même changement d'incitatif et risquent de prendre massivement la décision, à court terme, d'utiliser leur automobile ou de s'en procurer une.

**À moyen terme**, il y a donc **plus d'automobiles** sur la route, ce qui réduit l'avantage « temps » procuré par l'automobile. Ceux qui viennent d'acquérir un véhicule, croyant bénéficier d'un gain de temps dans leurs déplacements, font maintenant face à un nouveau choix : remiser ou pas le véhicule, à cause de l'augmentation de temps induite par l'engorgement. Cependant, la structure de coût est maintenant changée puisqu'un véhicule est coûteux même s'il est inutilisé (ne serait-ce qu'à travers la dépréciation due au passage du temps). L'individu est donc plus porté à utiliser son véhicule puisqu'il le paie de toute façon. Donc, encore une fois, on se retrouve avec une **voie routière engorgée de toute façon**.

Un autre incitatif existe, celui de déménager en banlieue puisqu'il est facile, rapide et peu coûteux de venir travailler à Montréal en voiture. Une fois ce déménagement effectué, il est encore plus improbable que les citoyens reviennent à Montréal suite à l'engorgement des voies de circulation. Ils risquent d'en être dissuadés par les coûts importants de transactions lors de l'achat d'une maison. Ce mouvement vers la banlieue entraîne encore plus de pression sur le réseau routier.

Un dernier élément joue, dans ce cas-ci plus près du quartier. On prétend que le projet a pour objectif de sortir 11 000 véhicules du quartier Hochelaga-Maisonneuve, en expliquant qu'ils transitent par le secteur résidentiel pour éviter la rue Notre-Dame engorgée. On oublie cependant qu'en créant une autoroute urbaine, on créera un incitatif pour qu'encore plus de véhicules transitent par la rue Notre-Dame, et qu'à moyen terme, lorsque la nouvelle voie sera bloquée, **autant, sinon plus, de véhicules « tricheront »** et emprunteront les rues résidentielles.

Investir massivement dans la construction d'une autoroute telle que le propose le projet sous sa forme actuelle serait un gaspillage de fonds publics qui engendrerait une infrastructure inefficace et autodestructrice à moyen terme de par la structure incitative qu'elle mettrait en place. À moins de proposer un projet qui change la structure incitative, par exemple un train léger sur rails ou un tramway, on se dirige à coup sûr vers un **projet dispendieux à court terme**, et fort probablement un **échec lamentable et coûteux à moyen et à long terme**.

Jano Bourgeois

Résidant du quartier Hochelaga

Citoyen de Montréal

M.A. Université Carleton, Norman Paterson School of International Affairs

Professeur de science politique, Collège Jean-de-Brébeuf