

Modernisation de la rue Notre-Dame

Mémoire soumis par

Patrice Godin

au Ministère des Transports du Québec

et à la Ville de Montréal

30 janvier 2008

Compte tenu des faits suivants:

A. Le nombre de titulaire de permis de conduire ainsi que le nombre de véhicules immatriculés augmentent régulièrement dans la région de Montréal (voir tableaux 1 et 2).

Tableau 1 Variation du nombre de titulaires de permis de conduire dans la région de Montréal entre 2001 et 2006

	Île de Montréal	Laval	Couronne nord	Couronne sud
2001	935 795	220 730	574 484	856 877
2006	956 154	238 214	656 278	929 389
Variation	+ 2,2%	+ 7,9%	+ 14,2%	+ 8,5%

Source : SAAQ, Bilan 2006, accidents, parc automobile, permis de conduire (juin 2007)

Tableau 2 Variation du nombre de véhicules immatriculés (automobiles et camions légers) dans la région de Montréal entre 2001 et 2006

	Île de Montréal	Laval	Couronne nord	Couronne sud
2001	626 783	171 458	463 206	673 614
2006	660 885	191 090	549 625	765 708
Variation	+ 5,4%	+ 11,5%	+ 18,7%	+ 13,7%

Source : SAAQ, Bilan 2006, accidents, parc automobile, permis de conduire (juin 2007)

B. L'enquête origine-destination réalisée pour le compte de l'AMT montre qu'entre 1998 et 2003, le nombre de déplacement en automobile dans la région de Montréal a augmenté de 4,7%.

C. Au centre-ville et dans Hochelaga, il y a chaque année des dépassements de norme pour la concentration de particules en suspension respirables (PM_{2,5}). Ce polluant est présent notamment dans les gaz d'échappement des véhicules et a un rôle documenté dans la diminution des fonctions respiratoires, le déclenchement de crises d'asthme et la hausse du nombre de décès pour cause cardio-vasculaire ou respiratoire. Le tableau 3 montre les dépassements observés aux stations d'échantillonnage 013 (Ville-Marie) et 050 (Hochelaga).

Tableau 3 Dépassement de la valeur IQA (3 heures) pour les PM_{2,5} entre 2001 et 2006

Poste	2001		2002		2003		2004		2005		2006	
	Nb	Fréq. (%)	Nb	Fréq. (%)	Nb	Fréq. (%)	Nb	Fréq. (%)	Nb	Fréq. (%)	Nb	Fréq. (%)
013	160	2,5	343	3,9	156	2,3	106	1,3	278	3,5	24	0,4
050	133	2,4	440	5,3	266	3,2	146	1,7	311	3,6	73	0,9

Source : Rapports annuels du Réseau de surveillance de la qualité de l'air à Montréal (2001 à 2006)

D. La norme est soit dépassée ou très approchée pour les valeurs d'ozone au sol (O₃). L'ozone est le résultat de réactions photochimiques entre les oxydes d'azote (NO_x) et les composés organiques volatils (COV), deux polluants présents dans les gaz d'échappement des véhicules à moteur. L'ozone affecte le système respiratoire et irrite les yeux.

E. Dans son compte-rendu de la Journée sans voitures du 22 septembre 2003, le chimiste Claude Gagnon du RSQA conclut, avec analyses à l'appui, que les concentrations de CO et de NO (mesurées à la station 61 (de Maisonneuve et Metcalfe)) étaient inférieures d'environ 40% à ce qui a été mesuré pour les autres lundis de septembre 2003.

F. Dans son rapport sur la Journée sans voitures du 22 septembre 2005, le chimiste Claude Gagnon du RSQA conclut que: *Lors des heures de fermeture de la circulation automobile, les concentrations de CO mesurées à l'intérieur du périmètre étaient inférieures de plus de 95% par rapport aux mesures prises à l'extérieur du périmètre alors que le NO était en baisse de 87%. L'absence de circulation automobile à l'intérieur du périmètre est, sans l'ombre d'un doute, responsable de la diminution des concentrations de ces deux polluants.*

G. La quantité accrue de véhicules au centre-ville exerce une pression de plus en plus grande aux feux de circulation et aux intersections avec arrêt. La congestion rend les automobilistes impatients ce qui les incite à brûler les feux rouges, à ne pas faire leurs arrêts correctement, et à s'immobiliser dans les zones de traverse des piétons. Ceci met en danger la vie des piétons et des cyclistes.

Afin d'améliorer la qualité de vie au centre-ville et la circulation des personnes, je demande que le projet soit modifié tel que décrit ci-dessous:

A. Que le nombre de voies destinées aux camions et aux automobiles demeure à deux voies dans chaque sens (plutôt que trois comme proposé). De cette manière, la restriction de l'offre de circulation automobile incitera les automobilistes à emprunter les transports en commun. Ainsi, une partie du 750M\$ prévu pourra être redirigée vers l'augmentation de l'offre du transport en commun.

B. Que le nombre d'emplacements dans les stationnements incitatifs Radisson et Sherbrooke-Est soit augmenté pour accueillir les véhicules incapables chaque matin de s'y trouver une place.

C. Qu'un stationnement incitatif soit aménagé à l'intersection de la rue Notre-Dame et de l'autoroute 25 afin que les automobilistes puissent de là prendre un autobus filant au centre-ville.

D. Que la fréquence de passage du métro et des éventuels autobus sur la rue Notre-Dame soit augmentée afin de rendre leur fréquentation plus confortable et plus attrayante.

En résumé, l'offre de circulation automobile ne doit pas être accrue afin que les automobilistes soient incités à adopter des comportements plus responsables. Il faut donc garder deux voies dans chaque sens et ajouter, comme prévu dans le projet, une voie dans chaque sens à usage exclusif des autobus.
