



Revoir le projet Notre-Dame Est

Richard Bergeron
Chef de Projet Montréal
Conseiller municipal, arrondissement Plateau-Mont-Royal, district De Lorimier
Février 2008

La modernisation de Notre-Dame Est

Il est urgent de procéder à la modernisation de la rue Notre-Dame Est, qui constitue un environnement urbain délabré et une artère non fonctionnelle depuis plus de 35 ans.

La question n'est pas de savoir si la rue Notre-Dame Est doit être modernisée, mais de quelle façon elle doit l'être. Soit elle le sera suivant la conception qu'on se faisait de la *modernité* il y a cinquante ans, soit la rue Notre-Dame Est permettra d'inscrire résolument Montréal dans le XXI^e siècle.

Les attentes de l'Est

Après ces 35 années d'attente, les habitants et les entreprises de la partie Est de l'île de Montréal ont indéniablement droit à une amélioration significative des conditions de mobilité des personnes et des marchandises vers le cœur et l'Ouest de l'île.

Une autoroute urbaine

L'achalandage de la rue Notre-Dame Est est 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.

Le projet sur lequel se seraient récemment entendus la Ville de Montréal et le ministère des Transports du Québec (projet Ville-MTQ) comprend quatre voies de circulation par direction, plusieurs sections en tunnel ou en tranchée (comme Décarie), plusieurs ponts d'étagement. La capacité de cette infrastructure routière avoisinera 150 000 véhicules par jour.

L'appellation appropriée à une telle infrastructure routière est *autoroute urbaine*. Ladite autoroute augmentera de 50 % à 200 % la capacité véhiculaire de la rue Notre-Dame Est actuelle, selon les tronçons.

Le corridor autoroutier Sud de Montréal

Ce projet s'inscrit dans une perspective plus vaste visant à reconstruire et compléter le corridor autoroutier Sud de Montréal. Rêvé au milieu des années 1950, ce corridor autoroutier a été si long et coûteux à construire qu'il a eu le temps de tomber en morceaux dans sa partie Ouest (échangeur Turcot) avant même que sa partie Est (Notre-Dame) n'ait été complétée.

L'investissement prévu pour enfin réaliser ce rêve d'une autre époque s'élève à 3 milliards de dollars, chiffre qui se détaille comme suit :

- 1,5 milliards pour reconstruire l'échangeur Turcot et ses abords;
- 500 millions pour remplacer l'actuelle structure sur piliers de l'autoroute Bonaventure par un tunnel sous le bassin Peel;
- 250 millions pour faciliter l'accès par automobile aux deux hôpitaux universitaires et couvrir la partie en tranchée de l'autoroute Ville-Marie, au centre-ville;
- 750 millions, enfin, pour transformer l'actuelle rue Notre-Dame en autoroute urbaine.

La question pertinente à poser est la suivante : à l'ère du développement durable et à la lumière de ce qui se fait aujourd'hui ailleurs dans le monde, que pourrait-on faire d'autre avec ces 3 milliards de dollars ? N'existe-t-il pas une meilleure façon d'améliorer les conditions de mobilité des personnes et des marchandises de l'Est vers le cœur et l'Ouest de l'île ?

Un corridor autoroutier continu vers Laval Est

Combiné à la construction d'un nouveau pont entre Montréal et Laval dans l'axe de l'autoroute 25, le projet Ville-MTQ s'inscrit dans une seconde perspective plus vaste visant la mise en place d'un corridor autoroutier continu entre le centre-ville de Montréal, Laval Est et les municipalités de la couronne Nord-Est de la région métropolitaine (Mascouche, Terrebonne, Lachenaie, et autres).

Également rêvé au milieu des années 1950, ce projet demeure-t-il vraiment une vision porteuse d'avenir pour Montréal sur l'horizon 2050 ?

Concluons provisoirement que la Ville de Montréal, qui s'oppose farouchement à la construction d'un nouveau pont dans l'axe de l'autoroute 25, peut aisément bloquer la construction du corridor autoroutier continu vers Laval Est. En effet, il lui suffit pour ce faire de ne pas collaborer avec le MTQ à la transformation de l'autre tronçon manquant, celui de la rue Notre-Dame Est, en autoroute urbaine.

Le développement de Laval et de la couronne Nord-Est

Entre 2001 et 2006, la grande région métropolitaine de Montréal a gagné 208 750 habitants. Les quatre régions administratives qui entourent Montréal (Laval, Montérégie, Laurentides, Lanaudière) se sont accaparées 90 % de cette croissance démographique. Voilà qui explique l'extraordinaire poussée de *croissance* et de *développement* que l'on constate partout, sitôt sorti de l'île de Montréal.

Par la mise en place de ce corridor autoroutier, l'objectif du Gouvernement du Québec est à l'évidence de favoriser le développement de la partie Est de l'île de Laval ainsi que des

municipalités de la couronne Nord-Est, où 10 000 hectares de superficies immédiatement constructibles sont disponibles, pour une capacité d'accueil de l'ordre de 250 000 habitants.

Un modèle de développement préjudiciable à Montréal

La poursuite du développement extensif de l'agglomération métropolitaine, mieux connu sous la dénomination *étalement urbain*, se fera forcément au détriment de Montréal.

Rappelons à cet égard qu'au cours des cinq dernières années, les données de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) relatives aux migrations interrégionales indiquent que Montréal a enregistré une perte nette de 112 440 habitants au profit de la soixantaine de municipalités de banlieue qui l'entourent, soit, en moyenne annuelle, 22 500 personnes ou 10 000 ménages, essentiellement des jeunes familles.

L'exode des Montréalais pour les banlieues périphériques explique 60 % de la croissance démographique de ces dernières. Sous l'angle économique, Montréal perd ainsi 2 milliards de dollars d'investissement par année, soit un total de 10 milliards perdus depuis cinq ans.

L'étonnante cécité des élus montréalais

Aucun élu montréalais ne peut ignorer cette réalité de l'accélération de l'étalement urbain ces toutes dernières années sans faillir lamentablement à son devoir de défendre de toute l'énergie dont il est capable les intérêts de Montréal et des Montréalais.

Aucun élu montréalais ne peut, non plus, feindre ne pas comprendre quelles seront les conséquences les plus probables de la mise en place d'un corridor autoroutier continu entre le centre-ville, Laval et la couronne Nord-Est, sans à nouveau faillir à son devoir de défendre les intérêts de Montréal et des Montréalais.

La théorie du développement équilibré de la région métropolitaine

On entend parfois certains élus soutenir, au conseil municipal de Montréal, qu'il faut situer nos prises de positions et nos décisions par rapport à l'objectif d'atteindre un développement équilibré de la région métropolitaine. Ainsi, Laval, Mascouche, Sainte-Julie ou Brossard auraient une sorte de *droit au développement*, que les élus montréalais auraient l'obligation de reconnaître et de faciliter la mise en œuvre.

Par conséquent, que Montréal enregistre annuellement une perte nette 22 500 de ses habitants, ou 10 000 ménages, essentiellement des jeunes familles, au profit de la soixantaine de municipalités de banlieue qui l'entourent serait une contribution positive de cette ville au développement équilibré de la région métropolitaine. La complétion du corridor autoroutier vers Laval Est et les municipalités de la couronne Nord-Est, dans le but de soutenir leur *développement*, apparaît dès lors hautement souhaitable.

Aucun maire et aucune mairesse de la soixantaine de municipalités de banlieue qui entourent l'île de Montréal n'a jamais soutenu la théorie réciproque voulant que les banlieues doivent renoncer à une partie de leur potentiel de développement pour favoriser plutôt celui de Montréal. Ils se félicitent sans doute de voir l'énergie que les élus montréalais mettent à créer les conditions objectives du déclin futur de Montréal, au profit du développement de leurs propres municipalités.

Un projet pour lequel il n'y a aucunement unanimité

L'administration actuelle répète continuellement qu'il y a unanimité en faveur de l'actuelle version Ville-MTQ du projet de modernisation de la rue Notre-Dame Est : « *Tout le monde dans l'Est attend impatiemment la réalisation de ce projet* ». Cette affirmation est erronée.

La dernière fois où l'avenir de la rue Notre-Dame Est a fait l'objet d'un débat public fut lors des audiences du BAPE, à l'hiver 2002. Le projet à ce moment proposé par le MTQ en était ouvertement un d'autoroute urbaine. La Ville de Montréal s'y est opposée énergiquement, présentant dans son mémoire (Janvier 2002) un argumentaire étonnamment semblable à celui aujourd'hui contenu au présent rapport minoritaire : « *Un projet autoroutier non souhaitable; Offre dépassant largement les besoins; Création d'une boucle autoroutière néfaste à l'intérieur de l'île de Montréal; Non-intégration à un aménagement urbain de qualité; Potentiel d'accessibilité au fleuve sérieusement affecté; etc* ». Rappelons que le mémoire de la Ville était titré : *La rue Notre-Dame : un nouveau boulevard multimodal entre l'Est et le centre-ville* et qu'il contenait deux esquisses, aux pages 45 et 46, ne laissant aucun doute quant à ce que l'on entendait par le vocable *boulevard*. Il convient aussi de rappeler que c'est l'actuelle administration municipale, celle du maire Gérard Tremblay, élue majoritairement en novembre 2001, qui a préparé et défendu le mémoire de la Ville de Montréal devant le BAPE.

Lors des audiences du BAPE, les milieux économiques furent pratiquement seuls à appuyer le projet d'autoroute urbaine présenté par le MTQ : Société de promotion et de concertation de l'Est de Montréal, Corporation de développement de l'Est, Corporation de développement économique Anjou-Montréal-Est, et autres. Du côté des opposants, la Ville de Montréal bénéficiait des appuis les plus divers : Conseil régional de l'environnement de Montréal, Vivre en ville, Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve, Table d'aménagement du Centre-Sud, Association Habitat Montréal, Transport 2000 Québec, Direction de la santé publique de Montréal-Centre, Groupe de recherche en macroécologie, et autres, sans oublier de nombreux groupes de citoyens. Il n'est pas étonnant que le BAPE ait conclu son rapport en se disant d'avis que le concept de boulevard urbain multimodal axé sur le transport collectif articulé autour d'une approche de revitalisation urbaine du secteur constituerait ***Une solution de rechange prometteuse*** (Rapport 162, p. 93).

À l'évidence, la Ville de Montréal a changé d'avis depuis lors, puisqu'elle appuie aujourd'hui un projet d'autoroute similaire à celui que le MTQ présentait en 2002. Ce changement d'avis a résulté d'une négociation à huis clos entre la Ville et le MTQ. Au demeurant, aucune nouvelle consultation de la population n'est prévue ni par le Gouvernement du Québec, ni par la Ville de Montréal. L'administration Tremblay nie la nécessité d'une telle consultation en invoquant deux motifs : l'urgence de procéder à la modernisation de la rue Notre-Dame; de toute façon, répète sur toutes les tribunes le responsable du dossier à la Ville, André Lavallée, « *La plus récente version du projet fait l'unanimité* ».

Au Plan de transport, la modernisation de la rue Notre-Dame Est n'est qu'un parmi 21 chantiers. Le plan dans son ensemble étant bien accueilli, peu d'intervenants ont accordé plus qu'une attention de surface à ce fameux 11^e Chantier. Il n'empêche qu'en plus de Projet Montréal, le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) et la Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve (TAQHM) ont clairement fait part de leur opposition lors des audiences publiques de la Commission. Quant à l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, elle a rappelé dans son mémoire que « *la volonté*

d'améliorer simultanément et de façon apparemment équilibrée la capacité du transport en commun et la capacité routière peut jouer de bien mauvais tours » (p. 10).

Ainsi, au moins quatre parmi le peu d'intervenants ayant formulé devant la Commission une opinion sur le sujet n'acceptent pas l'actuel projet Ville-MTQ. Par ailleurs, y aurait-il à nouveau un véritable débat portant expressément sur l'avenir de la rue Notre-Dame Est qu'on retrouverait sans doute les mêmes clivages qu'à l'hiver 2002.

Les besoins du camionnage, rebaptisé *déplacements économiques*

Les besoins du camionnage sont continuellement invoqués à l'appui de l'actuel projet Ville-MTQ. On a récemment innové au niveau du discours en ne parlant plus de camionnage mais de *déplacements économiques*, ceux qui permettent à l'économie de fonctionner. Ainsi, la croissance sans fin du camionnage constituerait la nouvelle pierre angulaire de l'économie.

Le camionnage est un univers peu connu. On sait qu'entre 2000 et 2006, le nombre de camions lourds immatriculés au Québec a progressé de 10 590, ou 10 %, et que cette progression s'est surtout faite sentir en grande région métropolitaine de Montréal, où elle fut de 9 768 camions, ou 17 % (Données de la SAAQ). On dispose aussi des comptages réalisés cycliquement par le MTQ le long des grands axes routiers, lesquels disent, par exemple, qu'entre 10 000 et 14 000 camions empruntent journalièrement la rue Notre-Dame Est. Ce sont là les seules informations disponibles. On ne connaît pas les itinéraires empruntés par les camions, on n'a qu'un vague aperçu des marchandises qu'ils transportent, ou encore de leur taux de charge, rien ne permet de distinguer entre un camion qui circule toute la journée sur l'île de Montréal et un autre qui ne fait que la traverser, pas plus que l'on sait quelle part de la croissance du camionnage est imputable aux changements intervenus dans les procédés manufacturiers (*just in time*, aussi appelé *entrepôt sur roues*). Seule une enquête origine-destination, semblable à celle réalisée aux cinq ans pour le transport des personnes, procurerait la base d'informations permettant au minimum de savoir de quoi l'on parle. Or, plusieurs experts ont confirmé devant la commission qu'une telle enquête ne fut jamais réalisée, essentiellement parce que les entreprises de camionnage sont réticentes à livrer des informations susceptibles de profiter à leurs concurrents.

Ainsi, c'est en large partie à *l'aveugle* que l'on invoque les besoins du camionnage à l'appui de projets autoroutiers tel celui du projet Notre-Dame Est. Plutôt que de s'appuyer sur des informations et analyses solides, on reprend inlassablement une série de fétiches : *just in time*, *déplacements économiques*, *accès aux marchés pour les entreprises de l'Est*, etc.

Par ailleurs, on feint ne pas avoir remarqué que 80 % des véhicules qui circulent sur l'actuelle rue Notre-Dame Est sont des automobiles, proportion qui demeurera la même quand la capacité sera portée à 150 000 véhicules par jour, ce qui, selon nous, autorise à conclure que cette autoroute urbaine vise d'abord à soutenir la croissance des déplacements par automobile.

Enfin, on refuse de voir que des alternatives crédibles permettraient de libérer l'axe Notre-Dame d'environ les deux tiers des camions qui y circulent sur une base journalière :

- la construction d'un ou plusieurs oléoducs desservant Varennes éliminerait de 1 200 à 1 500 camions-citernes provenant des raffineries de l'Est et devant obligatoirement emprunter le pont Jacques-Cartier;

- la réalisation d'un raccordement direct entre les voies de circulation internes au Port de Montréal et l'A-25, près de l'entrée du pont-tunnel Louis-Hyppolyte-Lafontaine, soulagerait l'axe Notre-Dame de 2 000 à 3000 camions supplémentaires;
- la réalisation des grandes voies de contournement que sont l'autoroute 30 au Sud, l'axe A-440 / A-40 au Nord, détournerait 4 000 camions de l'axe Ville-Marie-Notre-Dame;
- la rationalisation du camionnage urbain qui résultera de la mise en place de Centre distribution des marchandises éliminera elle aussi plusieurs milliers de mouvements de camions.

Avec ces alternatives et d'autres, on peut considérer, pour peu qu'on le veuille, que l'axe Notre-Dame pourrait dans un proche avenir ne plus accueillir qu'environ 5 000 mouvements journaliers de camions.

L'amélioration du transport collectif

La Ville de Montréal et le MTQ invoquent également l'amélioration du transport collectif pour justifier leur projet sur Notre-Dame Est, ce qui constitue à nouveau un abus de langage ne pouvant qu'induire la population en erreur.

Dans son rapport sur la construction d'un nouveau pont dans l'axe de l'autoroute 25 (Rapport 215), le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, le BAPE, a montré combien était marginale l'amélioration du transport collectif résultant d'un tel projet, comparativement aux bénéfices qui en découlent pour les automobilistes. Ce qui est vrai dans ce cas l'est pour tout autre projet autoroutier : même si le Gouvernement du Québec invoque systématiquement l'amélioration du transport collectif comme un argument en faveur de tels projets, ceux-ci visent d'abord et avant tout à soutenir la croissance du parc automobile et l'utilisation accrue de ce mode de transport. Sur ce sujet, ne sont dupes que ceux qui le veulent bien. En l'occurrence, le projet Ville-MTQ permettra d'augmenter de 40 000 à 80 000, selon les sections, le nombre d'automobiles circulant sur l'actuelle rue Notre-Dame Est.

Le moyen approprié de favoriser l'utilisation accrue du transport collectif n'est pas de construire de nouvelles infrastructures autoroutières sur lesquelles on prétend faire une place à l'autobus, mais bien d'utiliser les ressources financières disponibles pour construire des infrastructures de transport collectif de haut niveau.

La diminution de la circulation dans les quartiers résidentiels

En 2002, le BAPE, dans son rapport sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame, constatait que sans «... *interventions effectuées sur le réseau routier municipal (...) la modernisation de la rue Notre-Dame ne constitue qu'une solution à court terme à la problématique des débordements dans le secteur puisque la situation ne serait pas améliorée lors du retour de la congestion sur la rue Notre-Dame d'ici 2011* » (Rapport 162, page 48).

Notons que le BAPE prévoit le retour de la congestion sur la rue Notre-Dame, dûment transformée en autoroute puisqu'il s'agissait de la proposition 2001 du MTQ, aussitôt qu'en 2011. Pour cause, le parc automobile de la région métropolitaine progresse présentement au rythme annuel moyen de 45 700 véhicules, pour un total de 225 700 véhicules entre 2001 et 2006. La croissance du parc automobile est très forte même sur l'île de Montréal, soit 9 600 véhicules en moyenne annuelle, ou 48 000 depuis 2001.

Rien n'indique que l'accroissement du parc automobile est sur le point de ralentir. Au contraire, la forte appréciation du dollar canadien au cours de la dernière année entraînera prochainement une diminution d'au moins 25 % du prix des véhicules neufs, rendant l'automobile plus abordable que jamais. Par ailleurs, Projet Montréal a démontré dans son premier mémoire devant la commission que même si l'intégralité des dispositions et des projets prévus au Plan de Transport était réalisée, l'automobile va continuer de s'accaparer trois nouveaux déplacements motorisés sur quatre.

Ces quelques faits difficilement discutables suffisent à démontrer qu'avec ou sans *interventions effectuées sur le réseau routier municipal*, pour reprendre la terminologie du BAPE, la circulation automobile va continuer d'augmenter dans les quartiers limitrophes à la rue Notre-Dame Est. Si celle-ci est transformée en autoroute urbaine, laquelle attirera des dizaines de milliers d'automobilistes supplémentaires dans le secteur, la circulation augmentera simplement plus vite.

Pour conclure, le seul moyen raisonnablement sûr de diminuer la circulation dans les quartiers d'une ville est d'avoir un objectif clair de réduction des déplacements par automobile, tout en offrant des alternatives efficaces et attrayantes à la population. C'est ce qu'ont fait depuis maintenant plus de trente ans des villes comme Stockholm, Copenhague, Munich ou Portland. C'est ce que font certes depuis moins longtemps, mais néanmoins avec un succès certain, des villes comme Vancouver, Londres ou Paris.

Des quartiers qui appellent une renaissance

La construction du corridor autoroutier Sud de Montréal, à partir du tournant des années 1960, jumelée aux autres composantes de la *modernisation* de Montréal, façon de l'époque, a entraîné la destruction de 30 000 logements et forcé la relocalisation de 100 000 personnes, sans compensation autre que symbolique. S'agissant des quartiers les plus pauvres de Montréal – Saint-Henri, Petite-Bourgogne, Faubourg à m'lasse, Sainte-Marie, Hochelaga et Maisonneuve – on procéda à ces destructions sans regrets.

Ce fut commettre une grave erreur. La redécouverte, ces vingt dernières années, de la qualité de vie extraordinaire offerte par les quartiers anciens de Montréal constitue un démenti sans appel des opinions et attitudes typiques de l'époque antérieure. Au contraire de taudis, on trouve dans ces quartiers une architecture résidentielle qui, par sa qualité, n'a rien à envier aux productions récentes, tout au contraire. On y trouve aussi des cadres de vie complets et d'échelle humaine, au sein desquels sont dispersés une variété de bâtiments institutionnels et de monuments à la conception si savante et soignée que l'on serait aujourd'hui incapables de les reproduire (ce sont des artisans français qui rénovent nos plus belles églises). Mais surtout, ces quartiers accueillent des populations abondantes, comprenant des dizaines de milliers de familles, et par conséquent d'enfants.

À nos yeux, que l'on choisisse, en 2007 et pour les cinquante années à venir, de destiner ces enfants à grandir et ces gens à vivre dans des quartiers bruyants, à l'air pollué, avec toutes les conséquences qui en découlent en termes de santé publique, que l'on condamne, ni plus ni moins, des enfants à grandir et des gens à vivre dans des quartiers où le risque d'être heurté par une automobile ou un camion deviendra de plus en plus omniprésent dès qu'on osera mettre le pied dehors, est proprement scandaleux.

À Westmount, à Outremont, à Ville Mont-Royal et dans de nombreux autres secteurs fortunés de l'île, le droit des populations à mettre en œuvre les dispositions réglementaires et physiques (*traffic calming*) visant à se protéger des excès de l'automobile et du camion a été dûment reconnu. Sauf à soutenir que les êtres humains ne sont pas égaux en dignité et en droit, les populations vivant aux abords de l'actuel corridor autoroutier Sud de Montréal ont droit aux mêmes égards. Dans la foulée, c'est à une véritable renaissance des quartiers en cause que l'on assisterait.

Ailleurs, on détruit des autoroutes urbaines

Dans de nombreuses villes du monde, non seulement ne construit-on plus d'autoroutes en rive, mais encore détruit-on celles que l'on y avait construites il y a trente ou quarante ans. En Amérique du Nord, les cas de San Francisco, de Portland, de New-York, de Milwaukee et bientôt de Toronto sont à cet égard exemplaires. Ailleurs dans le monde, les villes de Barcelone, de Bordeaux, de Lyon et de Séoul méritent d'être signalées.

Le comparable le plus significatif pour Montréal est assurément Toronto. Dans cette ville, on considère que la construction de l'autoroute Gardiner, au début des années 1960, une horrible structure sur piliers (similaire à notre boulevard métropolitain) qui coupe le centre-ville de la rive du lac Ontario, fut une erreur qu'il convient aujourd'hui de réparer. Comment ? En démolissant purement et simplement cette infrastructure d'une capacité de 150 000 véhicules par jour. Dans le cadre du méga projet Toronto Waterfront, on construira en lieu et place un axe Nouveau Tramway en site propre, jouté de part et d'autre par un très beau boulevard urbain dont la capacité n'excédera pas 50 000 véhicules par jour.

Les Montréalais sont inquiets face à l'avenir. Ne sachant plus quel grand projet mettre de l'avant pour assurer le développement de leur ville, ils optent finalement pour un projet autoroutier, façon 1950. Les Torontois ont à l'opposé pleinement confiance en l'avenir, ils savent que leur ville continuera de connaître l'un des rythmes de développement les plus spectaculaires du continent nord-américain. Ces gens qui ont tout pour eux choisissent de démanteler le corridor autoroutier desservant le Sud de leur ville, pour y implanter plutôt un équipement de transport collectif de haut niveau.

De manière plus générale, les nouvelles villes du monde, celles qui ont le vent dans les voiles, détruisent plutôt que construisent des autoroutes urbaines.

Le potentiel de la façade fluviale de Montréal

Il y a cinquante ans, on a considéré que les rives des rivières, des lacs ou de la mer étaient les endroits à la fois techniquement le plus aisé et le moins coûteux où construire des autoroutes. Rien qu'au Québec, les exemples de cette façon de penser ne manquent pas. On sait aujourd'hui quel fut le prix à payer pour ce calcul à trop courte vue : on a privé deux générations d'un accès aisé à l'eau, en plus de ne pouvoir exploiter le très fort potentiel de développement des sites en cause.

Un peu partout dans le monde, on cherche aujourd'hui à rendre les rives accessibles et à valoriser le rapport à l'eau, jusqu'à le magnifier. Cela implique bien sûr de questionner la pertinence des infrastructures routières riveraines. De plus, les changements intervenus au niveau du transport et de la manutention des marchandises autorisent à remettre en cause une

partie des infrastructures portuaires. Que ce soit à Hambourg, à Lyon ou à Barcelone, la reconquête des rives devient ainsi la clef d'un projet urbain d'avenir.

En rendant public le projet *Entrée maritime de Montréal*, en août dernier, Projet Montréal a mis en lumière l'extraordinaire potentiel des quelques trois kilomètres de rives fluviales se trouvant de part et d'autre du pont Jacques-Cartier. Plus à l'est, le potentiel n'apparaît pas moins grand.

Les quelques maquillages prévus au projet Ville-MTQ de transformation de la rue Notre-Dame Est en autoroute urbaine ne changent rien à l'essentiel : en allant de l'avant avec un tel projet, ce sont deux générations supplémentaires de Montréalais que l'on privera d'une relation avec le fleuve Saint-Laurent; de surcroît, on privera Montréal du très fort potentiel de développement des sites riverains en cause.

Propositions

Considérant que l'actuel projet Ville-MTQ, dit de *modernisation* de la rue Notre-Dame, vise en fait à transformer cette rue en autoroute urbaine dans le cadre de la mise en œuvre de deux projets plus larges : reconstruire et compléter le corridor autoroutier Sud de Montréal; créer un corridor autoroutier continu entre le centre-ville et Laval Est;

Considérant qu'un tel projet incitera à la motorisation accrue de la population, à l'usage accru de l'automobile et à la poursuite de l'étalement urbain, un modèle de développement dont on a pourtant vu, au cours des 50 dernières années, combien il est préjudiciable à Montréal;

Considérant qu'il n'y a aucunement unanimité en faveur de l'actuel projet Ville-MTQ;

Considérant que des alternatives existent qui permettraient de réduire des 2/3 le camionnage sur Notre-Dame;

Considérant l'objectif d'améliorer très substantiellement la qualité du transport collectif entre le centre-ville et la pointe Est de l'île de Montréal;

Considérant l'urgence de réduire le nombre d'automobiles et de camions circulant dans les quartiers résidentiels situés de part et d'autre du corridor Ville-Marie/Notre-Dame, de façon à redonner aux populations de ces quartiers un minimum de sécurité et de qualité de vie;

Considérant qu'ailleurs dans le monde, les villes les plus réputées détruisent plutôt que construisent des autoroutes urbaines;

Considérant l'exceptionnel potentiel de développement et de mise en valeur de la rive fluviale auquel on renoncerait pour les 50 années à venir si l'actuel projet Ville-MTQ était réalisé;

Considérant que ce projet est typique de la conception du développement urbain qui avait cours au milieu du dernier siècle et, en conséquence, qu'il ne correspond d'aucune façon aux valeurs, aux enjeux et aux défis d'aujourd'hui;

Considérant, enfin, que ce projet est en contradiction directe avec pratiquement tout le reste du *Plan de transport : Réinventer Montréal*.

Il est recommandé :

- R1 Que la Ville de Montréal et le MTQ développent un concept de boulevard urbain, similaire à ceux de San Francisco, de Toronto, de Barcelone ou de Lyon, d'une capacité maximale de 50 000 véhicules par jour, intégrant en son centre un corridor Nouveau-Tramway / Tram-Train reliant le centre-ville à la pointe Est de l'île;
- R2 Que l'on mette à profit la démolition programmée de l'échangeur Turcot et de l'autoroute Bonaventure pour appliquer cette approche à l'ensemble des quinze kilomètres de longueur du corridor autoroutier Sud de Montréal, entre l'autoroute Décarie, à l'ouest, et le pont-tunnel Louis-Hyppolythe-Lafontaine, à l'Est;
- R3 Que le MTQ affecte la somme de 3 milliards de dollars, présentement disponible pour financer la réfection et la complétion du corridor autoroutier Sud de Montréal, à la réalisation de ce projet alternatif de transport des personnes et des marchandises.