



**association Hochelaga-Maisonneuve
association Sainte-Marie/Saint-Jacques
association Régionale de Montréal**

**Mémoire sur le projet de
modernisation de la rue Notre-Dame
(MTQ/Ville de Montréal, 2007-2008)**

Consultation publique sur l'intégration urbaine
du projet de modernisation de la rue Notre-Dame
(MTQ/Ville de Montréal), Janvier 2008

Qui sommes-nous?

Québec solidaire est un nouveau visage sur la scène politique québécoise qui promeut l'écologie sociale. Être écologiste, c'est prendre en compte en même temps les besoins des humains et de la nature. C'est savoir qu'entre ces derniers il y a un lien indissociable. L'écologie est sociale et ne doit pas être autrement. Québec solidaire croit que l'écologie sociale est un projet collectif porteur d'espoirs et de changements majeurs. L'on ne peut se dire véritablement écologistes si on n'a pas en même temps le souci impérieux de changer en profondeur les rapports entre les humains et la nature et entre les humains eux-mêmes.

Notre présence et notre engagement autour d'enjeux sociaux et environnementaux tels que le projet du Ministère du transport du Québec (MTQ) concernant la modernisation de la rue Notre-Dame reflètent cette personnalité particulière. Ce projet touche au plus haut point les préoccupations des associations locales de Québec solidaire, notamment celles qui bordent cette rue qui constitue l'origine du Chemin du Roy, mais aussi les instances régionales de Québec solidaire étant donné l'importance de cette artère vitale pour Montréal et l'impact environnemental de l'augmentation de la circulation automobile.

La modernisation de la rue Notre-Dame est un enjeu régional et même national. D'abord parce que l'*autoroute* Notre-Dame servirait à boucler par le sud le réseau autoroutier montréalais et à canaliser le trafic supplémentaire venu du pont de l'autoroute 25, créant ainsi un corridor autoroutier continu vers Laval Est. L'urgence soudaine, à l'automne 2007, de redonner priorité à la modernisation de la rue Notre-Dame est sans aucun doute liée à l'annonce par le Ministère des Transports de réinvestissements massifs dans le réseau routier québécois, suite au dépôt du rapport Johnson. De plus, c'est un projet qui aurait autant de répercussions néfastes sur l'environnement que la centrale thermique du Suroît, un projet où le gouvernement Charest a finalement reculé devant la mobilisation citoyenne à l'échelle nationale.

La revitalisation des quartiers avoisinants la rue Notre-Dame, ainsi que la santé publique, sont ce qui préoccupe le plus nos associations respectives. Nous considérons que ce projet, qui constitue ni plus ni moins une nouvelle autoroute, accentuera la désarticulation des secteurs situés à proximité de cette rue. Le flot de véhicules, avec le bruit et la pollution supplémentaires qu'il entraîne, diminuera la qualité de vie des résident-e-s. C'est pourquoi nos trois associations se sont réunies. Dans ce mémoire, l'association régionale de Montréal de Québec solidaire présentera d'abord les grands enjeux régionaux et environnementaux liés au développement de la rue Notre-Dame. Ensuite, Hochelaga-Maisonneuve et Sainte-Marie/Saint-Jacques soulèveront les préoccupations des résidents et des résidentes de ces deux comtés montréalais qui bordent le fleuve dont l'accès est coupé par la rue Notre-Dame et le Port de Montréal.

Présentation de QS Montréal

Les membres montréalais de Québec solidaire ont fondé en juin 2006 l'Association régionale Québec solidaire - Montréal (QS Montréal). L'un des rôles de l'Association régionale est d'agir comme un lieu de concertation entre les associations locales et un lieu d'intervention politique et sociale, dans la mesure où QS Montréal peut être le relais des réalités et dossiers régionaux montréalais.

C'est en cette qualité qu'un comité a été formé en juin 2007 avec pour mandat de rédiger le premier mémoire de QS Montréal concernant le Plan de transport de la Ville de Montréal : «Pour que Montréal se transporte équitablement et écologiquement», présenté à la Commission sur la mise en valeur du territoire, l'aménagement urbain et le transport collectif du Conseil municipal ainsi qu'à la Commission du Conseil d'agglomération sur l'environnement, le transport et les infrastructures en août 2007.

Voici en quelques points les principes généraux sur lesquels repose notre position concernant la proposition de modernisation de la rue Notre-Dame

- ② En matière de gouvernance :
 - ↗ QS Montréal souligne l'importance de la participation citoyenne, d'abord locale mais aussi des tables et regroupements plus larges qui constituent la société civile, aux décisions qui affectent les milieux où habitent les MontréalaisES;
 - ↗ QS Montréal veut voir la Charte du piéton et la Charte des droits et responsabilités des Montréalais au centre du projet de modernisation de la rue Notre-Dame.
- ② En matière d'accessibilité et de justice sociale :
 - ↗ QS Montréal priorise la circulation des gens dans tous les sens et pas seulement aux heures de pointe, pour le travail ou autres choses;
 - ↗ QS Montréal voit plus globalement la «gestion des déplacements», que la seule direction du centre-ville, en visant l'équité avec la périphérie de l'île.
- ② En matière de financement et d'équité :
 - ↗ QS Montréal valorise le changement de paradigme en faveur du transport collectif;
 - ↗ QS Montréal introduit le principe du gaspilleur payeur en faisant payer une taxe aux conducteurs seuls dans leur voiture.
- ② En matière de santé, sécurité, environnement et qualité de la vie :
 - ↗ QS Montréal réclame des mesures d'apaisement de la circulation;
 - ↗ QS Montréal prévient les dangers d'enclavement ou d'embourgeoisement (quartiers verts mal définis) alors que la vie de quartier déborde de son carré de rues.

Nous ne sommes pas les seuls à demander que les familles soient au cœur des projets montréalais et que les Plans respectent une échelle plus humaine.

En effet, lors du forum action familles de la CRÉ de Montréal (mai 2007), l'atelier portant sur le cadre de vie urbain proposait entre autres :

- ↗ Un plan d'urbanisme davantage à l'échelle humaine et résolument axé sur les familles;
- ↗ Le développement de liens sociaux favorisant l'enracinement des habitants dans leur quartier;
- ↗ L'implication des citoyenNES dans les projets qui les concernent;
- ↗ L'adaptation des transports en commun de manière à répondre à la diversité des besoins des familles montréalaises;
- ↗ Une meilleure réglementation de la circulation et la priorité au piéton.

Pendant ce temps, l'atelier portant sur la mobilité et le transport sur l'île, particulièrement dans le cas de jeunes familles, observait à travers une étude des besoins des résidantEs de Rivière-des-Prairies et Pointe de l'île les enjeux suivants :

- ☛ L'étalement urbain, la densité de la circulation et leur impact sur l'environnement;
- ☛ L'insécurité routière, particulièrement pour ceux et celles qui pratiquent le transport actif, à cause des vitesses maximales tolérées en milieu urbain.

Déceptions quant aux recommandations des commissions

Nous espérons donc que les éluEs des Commissions municipale et d'agglomération abonderaient dans le même sens que nos recommandations.

Or, si la commission municipale préconise d'arrimer le Plan de transport, le Plan d'urbanisme, et le Plan stratégique de développement durable; si elle vise la réduction de la dépendance à l'automobile, le nombre de voitures qui circulent et les gaz à effet de serre, en réduisant de 10 % le stationnement non résidentiel, ses recommandations pour ce faire nous semblent bien timides.

La commission d'agglomération va dans le sens de notre mémoire avec la recommandation R-9 qui recherche la réponse aux besoins des secteurs mal desservis plutôt que de rester hypnotisée par le centre-ville; ses recommandations quant à la sécurité des déplacements et l'apaisement de la circulation ainsi que sur la qualité de vie des quartiers sont aussi plus étoffées.

Confirmation de ces déceptions devant le projet de « modernisation » de Notre-Dame, ainsi que sur le processus de consultation

Le mémoire de QS Montréal n'abordait pas spécifiquement la modernisation de la rue Notre-Dame. À cet égard, la note de R. Bergeron, dans son rapport minoritaire, quant à la

présentation du 11e chantier du Plan de transport, et le fait que trop peu de mémoires ont abordé ce sujet, est tout à fait pertinente et nous ferons mieux la prochaine fois.

Cependant, les recommandations des Commissions concernant ce sujet confirment nos craintes quant à la réelle portée de tout ce travail réalisé en consultation.

En effet, la Commission du Conseil municipal est favorable à l'aménagement intégré au paysage urbain (dont la rue Notre-Dame) visant une fenêtre sur le fleuve et un accès aux rives entre le pont Jacques-Cartier et Iberville, alors que la Commission du Conseil d'agglomération appuie (R-28) prioritairement la réalisation de tous les projets liés au 11e chantier même si elle indique en R-30 qu'il faut tenir compte du patrimoine dans le réaménagement de l'artère et prévoir la revégétalisation. Une fenêtre et quelques arbres représentent bien peu devant le poids du béton et du camion.

Appel à la Ville et au Conseil d'agglomération sur leur volonté indiquée dans le Plan de transport et ce qui est effectivement réalisé :

- ④ Gouvernance :
 - La revitalisation locale passe par la volonté de la population qui doit non seulement être consultée mais participer aux décisions.
- ④ Justice sociale :
 - L'apaisement de la circulation locale ne passe pas par la priorisation des déplacements économiques (lire le camionnage) en heures de pointe et à destination du centre-ville, venant de l'extérieur.
- ④ Équité :
 - Une autoroute qui laisse une place au transport collectif (incluant le covoiturage) au lieu d'un boulevard construit autour du transport collectif et actif fait preuve d'une vision digne des années 1950. De plus, selon le rapport minoritaire la saturation automobile est à prévoir au bout de quelques années seulement soit à partir de 2011.
- ④ Environnement et qualité de vie :
 - Reprenons l'exemple du forum action familles de la CRÉ de Montréal : l'atelier portant sur le cadre de vie urbain intitulé fort justement « garder nos familles à Montréal », a exploré le concept de noyau villageois, qui, s'il conserve

résolument une logique marchande propre à la revitalisation des artères commerciales, n'en reste pas moins un concept à échelle humaine.

« Le noyau villageois favorise la création de liens entre les habitants d'un même quartier et le développement d'un sentiment d'appartenance suscité par la création de haltes ou de lieux de rassemblement comme les parcs, terrasses, ou simplement par l'occupation des trottoirs élargis. Desservi adéquatement par le transport en commun, le noyau communique avec d'autres noyaux, il est polyvalent et adaptable. On y recherche le fait que les gens vivent en mixité. Les enfants y sont un des éléments qui assurent les liens, le mouvement et la vie. Le noyau villageois est adapté aux besoins et à l'évolution des familles. Il favorise d'autres façons de vivre en ville et de coexister. » (p. 28)

La modernisation de Notre-Dame est urgente mais le projet actuel représente un urbanisme dépassé

En 1972, une grave injustice a été perpétrée envers la population riveraine, sous prétexte qu'elle est pauvre (comme R. Bergeron le mentionne dans son rapport minoritaire, ose-t-on traiter de rétrogrades les résidantEs de Mont-Royal lorsqu'ils font voter des règlements d'apaisement de la circulation - comme on le fait pour des quartiers pauvres quand ceux-ci osent protester du charcutage ?).

C'est oublier la richesse historique et patrimoniale du Chemin du Roy, du fleuve et des gens qui ont développé ces quartiers à échelle humaine. Allons de l'avant avec ce que la population locale perçoit comme une alternative viable, durable, écologiquement et équitablement montréalaise, c'est-à-dire un boulevard urbain humanisé.

Du Chemin du Roy à une nouvelle rue Notre-Dame

La modernisation de la rue Notre-Dame ne peut faire abstraction du fait que la rue actuelle emprunte essentiellement le tracé historique du chemin du Roy, la première route construite au Québec et au Canada, de 1706 à 1737, reliant par la rive nord du fleuve Québec à Montréal en passant par Trois-Rivières et tous les villages entre ces trois villes. Sa réalisation marqua pour le Canada le début d'une révolution dans les transports car, pour la première fois dans l'histoire du pays, le transport terrestre offrait une alternative au transport fluvial et maritime.

Ce nouveau lien terrestre allait bientôt stimuler le débordement des murs de Montréal et l'émergence d'un nouveau faubourg, le Faubourg Québec à l'est. Avec le développement du port et l'industrialisation, l'expansion de l'agglomération se poursuivit vers Sainte-Marie, puis Hochelaga et Maisonneuve au XIXe siècle le long de l'ancien Chemin du Roy qui prit peu à peu le nom unifié de 'rue Notre-Dame' comme à l'intérieur de l'ancienne ville fortifiée, devenue depuis le Vieux-Montréal.

La haute concentration industrielle autour du port qui se développait au pied du courant Sainte-Marie, fit de ces quartiers le foyer principal de la révolution industrielle au pays. Aussi, il n'est pas surprenant de retrouver autour de cette rue parmi les plus anciennes industries de la ville et du pays. Pensons à la brasserie Molson qui y est installée depuis 1786.

C'est de la rue Notre-Dame que l'urbanisation de ces faubourgs et municipalités s'amorça. La rue a donc joué jusqu'à la désindustrialisation du secteur du port et aux expropriations en vue de la réalisation de l'Autoroute est-ouest un rôle central dans la vie de nos quartiers. Pendant plus d'un siècle, la rue Notre-Dame fut traversée pour se rendre au travail par des milliers de travailleurs et travailleuses des industries du port. Elle fut bordée d'habitations, d'institutions, de commerces et de lieux de divertissement.

Depuis 1972, après les expropriations massives, la rue Notre-Dame a été réduite à être une voie plus ou moins rapide entre l'autoroute 25 et l'autoroute Ville-Marie et une voie de desserte du port, une rue aux allures plutôt lugubres bordée de quelques vestiges de cette époque où elle fut une artère majeure dans la trame urbaine de Montréal, vestiges qui ont résisté aux destructions massives : l'ancienne Prison du Pied-du-Courant, la station de pompage Craig, la Tonnellerie, la caserne Létourneux.

La perte de centaines de logements a largement contribué à désarticuler la frange sud de nos quartiers en bordure du port et aggravé le déclin économique de la rue Sainte-Catherine est qui ne s'en est pas remise à ce jour dans les quartiers Sainte-Marie, Hochelaga et Maisonneuve. Ces quartiers sont devenus peu à peu coupés du port d'où ils tirent largement leur existence et le contact avec le fleuve est devenu extrêmement hasardeux pour la population locale dans les quelques îlots de verdure qui ont subsisté. Les 'noyaux villageois' de cette frange sud, si importants dans le tissu urbain montréalais, se sont peu à peu disloqués, rendant encore plus difficile la revitalisation de ces quartiers.

Aussi, la modernisation de la rue Notre-Dame devrait permettre de réparer cette fracture dans la trame urbaine et permettre aux Montréalais et Montréalaises, et au premier titre à la population résidente de ces quartiers, de renouer avec le port et le fleuve. La population locale est en droit de s'attendre à un projet porteur d'avenir qui permette de revitaliser notre façade urbaine sur le port et le fleuve et d'améliorer sa qualité de vie, et non de la détériorer irrémédiablement. La population est aussi en droit de s'attendre à ce que la réfection de la rue Notre-Dame permette de mettre en valeur les éléments de notre patrimoine bâti et naturel qui la bordent, nos quartiers anciens, et non de gâcher l'historicité du Chemin du Roy en le transformant en une vulgaire autoroute. C'est faire injure à nos lieux historiques et de mémoire, et à nous-mêmes, que de leur faire une place exsangue entre des bretelles d'autoroute.

À cet égard, beaucoup de citoyens et citoyennes avaient fondé de grands espoirs en cette démarche conjointe entre la Ville de Montréal et le MTQ après que la Ville ait défendu en

2002 les vertus de faire de la rue Notre-Dame un boulevard urbain. La déception est d'autant plus grande face au projet actuel où l'idée d'un boulevard urbain est abandonnée au profit d'un projet autoroutier travesti en 'boulevard urbain'.

La principale objection à la réalisation d'un boulevard urbain est cette prétention que seuls l'élargissement de la rue et sa transformation autoroutière pourraient parvenir à endiguer la circulation et la congestion automobiles existantes. Bien des villes, particulièrement en Europe, ont démontré que de nouveaux modes de transport collectif pouvaient permettre de réduire de façon considérable la circulation automobile. Le maire de Montréal lui-même n'est-il pas revenu d'Europe en vantant avec enthousiasme les nouveaux tramways qu'il y a vus ? Ne prévoyait-il pas alors l'implantation future d'un tramway sur la rue Notre-Dame ? Ne serait-il pas temps de changer de paradigme dès maintenant ? Le succès du métro de Laval ne démontre-t-il pas les possibilités du transport collectif, même dans les banlieues du tout-à-l'auto ?

Le point de vue de Québec solidaire

Lors de la campagne électorale provinciale de l'hiver 2007, le candidat dans Hochelaga-Maisonneuve Gabriel Chevreuil et la candidate Manon Massé dans Sainte-Marie/Saint-Jacques ont clairement pris position contre la transformation de la rue Notre-Dame en autoroute, et en faveur d'un investissement massif dans le transport en commun.

Durant l'été 2007, le Comité de coordination de Hochelaga-Maisonneuve a suivi de près le dossier après le dépôt du Plan de transport de la Ville de Montréal, un document ambitieux par maints aspects. Parmi les 21 chantiers proposés pour « Réinventer Montréal », le 11^e, la modernisation de la rue Notre-Dame, s'avère dans son incarnation actuelle l'un des plus décevants, car il contredit les principes mêmes du Plan de transport, entre autres, *choisir le transport collectif comme mode de déplacement des personnes et favoriser les modes de transport de remplacement de l'auto* (p.25), et serait loin d'amener pour la population « une

amélioration marquée de la qualité de vie dans les quartiers riverains » (p.15)! Sainte-Marie/Saint-Jacques de son côté s'est mobilisé sur ce dossier dès l'annonce du projet.

Conformément à son orientation clairement écologiste et sociale, Québec solidaire favorise l'investissement dans le transport en commun pour répondre aux besoins de mobilité et de santé de la population. « Être écologiste, c'est prendre en compte en même temps les besoins des humains et de la nature. » (*Fil conducteur*, Conseil national QS de novembre 2007). Dans une vision d'écologie sociale, l'environnement doit être habitable par des humains. De même, l'économie telle que nous la concevons doit être respectueuse de l'environnement et répondre aux besoins essentiels des personnes.

En examinant le projet conjoint du Ministère des Transports (MTQ) et de la Ville de Montréal, nous nous demanderons donc s'il est bon pour l'environnement, pour la justice sociale et s'il répond aux besoins de la population. Et si nous répondons « non » à ces questions, nous proposerons d'autres solutions qui nous semblent mieux adaptées aux défis du XXI^e siècle.

Ce que Québec Solidaire dénonce

En termes d'environnement et de santé publique

Dans son Plan de transport publié à l'été 2007, la Ville de Montréal s'affirmait «pleinement consciente de l'ampleur du défi à relever pour atteindre l'objectif du protocole de Kyoto. C'est pourquoi elle se fera un devoir d'être un exemple à suivre en matière de transport [...]» (p.32). De même, lors des audiences du BAPE en 2002, la Ville s'était clairement prononcée contre un projet d'autoroute sur la rue Notre-Dame. Comment expliquer maintenant son virage à 180 degrés en faveur d'un projet qui augmentera significativement les émissions de gaz à effet de serre à Montréal??

« Les enfants résidant à 200 m ou moins d'une route à haute circulation sont près de deux fois plus susceptibles de devoir être admis pour cause d'asthme que les enfants vivant au-

delà de 500 m. » (Lin *et al.*, « Childhood Asthma Hospitalization and Residential Exposure to State Route Traffic », 2002. Cité par CINBIOSE, p.28). Est-il nécessaire de rappeler que dans Hochelaga-Maisonneuve, trois écoles primaires de la CSDM sont situées à moins de 500 m de la rue Notre-Dame, de même que le Centre hospitalier de soins de longue durée (CHSLD) Grace-Dart et de très nombreux HLM?

Non seulement les émissions polluantes à proximité de notre quartier seront plus importantes qu'actuellement, mais la piste cyclable et la piste piétonnière passeront encore plus près des émissions polluantes que la piste actuelle. Même les parcs qui seront unifiés, agrandis, ou mis en valeur le seront à proximité de cette source de pollution accrue. Alors qu'on élimine les voies rapides bétonnées (échangeur des Pins, etc.) autour du Mont-Royal, pourquoi veut-on en rajouter dans l'Est?

Depuis l'adoption en 2003 par le ministère de l'Environnement d'une *Directive pour la réalisation d'une étude d'impacts sur l'environnement d'un projet de route*, les promoteurs routiers sont tenus d'évaluer, en plus des impacts sociaux et sécuritaires de leur projet, « les changements attendus sur la qualité de l'air ambiante (augmentation ou réduction de la pollution de l'air, etc.) et leurs effets potentiels sur la santé publique, particulièrement en ce qui concerne les groupes vulnérables (personnes hospitalisées, enfants, personnes âgées, etc.) » (Ministère de l'Environnement du Québec, 2003, cité par CINBIOSE, p.14).

En termes de justice sociale et d'équité

Hochelaga-Maisonneuve est l'un des quartiers à Montréal où les gens possèdent le moins d'automobiles. Selon le mémoire de Transport 2000 déposé au BAPE en 2002 (p.5), 52% des ménages du quartier Hochelaga-Maisonneuve n'ont pas de voiture. Est-il équitable de leur faire subir la pollution causée par le transport individuel des automobilistes? Quant à Sainte-Marie/Saint-Jacques la majorité des résidents se déplacent à pied ou utilise le transport en commun pour se rendre au travail.

Les voies réservées au transport en commun dans le projet actuel ne profiteront pas aux résidents de Hochelaga-Maisonneuve et de Sainte-Marie/Saint-Jacques, car seulement deux lignes d'autobus express seront accessibles à l'intérieur du quartier, entre les boulevards Viau et Pie-IX. Il faut plutôt améliorer le réseau afin de desservir non seulement les populations des banlieues de l'est mais aussi celles du sud des quartiers centraux, qui subissent depuis plusieurs années une desserte insuffisante en transport en commun.

Il est erroné de croire que le projet actuel réglera les problèmes de circulation de transit dans les quartiers : d'abord parce que le phénomène de trafic induit aura tôt fait de congestionner à nouveau la « rue » Notre-Dame, et aussi parce que l'augmentation prévisible du nombre de voitures entraînera une hausse du potentiel d'accidents. Donc à plus ou moins brève échéance, de nouveaux débordements automobiles (avec conduite agressive) sont à craindre dans les rues résidentielles des quartiers avoisinants.

Combien coûtera ce projet? 750 millions \$ semble une estimation optimiste... Des dépassements de coûts sont à prévoir. Si on ajoute les quelque 2,25 milliards \$ que coûteront les travaux de reconstruction de l'échangeur Turcot, de l'autoroute Bonaventure et de la partie en tranchée de l'autoroute Ville-Marie, on atteint 3 milliards de dollars, qui serviront à promouvoir le transport individuel, l'industrie automobile et les pétrolières! Il est clairement préférable d'investir ces fonds **publics** dans un réseau de transport **public**, efficace et durable!

Tout porte à croire que le MTQ donne priorité aux raccordements d'autoroutes en adoptant une approche de « gestion de déplacements » au détriment de la qualité de vie de la population. Pourtant, les conséquences désastreuses du projet actuel sur la santé des populations riveraines sont prévisibles : pollution atmosphérique et sonore contribuant au stress, à l'insomnie et aux maladies respiratoires chroniques.

Nous tenons à rappeler que le projet d'autoroute est-ouest (comme on l'appelait à l'époque) a déjà fait subir de graves préjudices aux populations du sud de la ville (Hochelaga-Maisonneuve, Centre-Sud, St-Henri, etc.), notamment lors des expropriations et démolitions sauvages de 1972. Le tissu social de ces quartiers en a gravement souffert, de même que le dynamisme de son l'activité économique locale (entre autres sur la rue Sainte-Catherine Est). La moindre des choses est de respecter la dignité et la santé des humains qui habitent maintenant ces quartiers. Encore mieux, on se doit de rendre justice aux populations qui ont souffert de ces destructions mal avisées, en leur redonnant aujourd'hui accès à la rue Notre-Dame, en y développant un boulevard urbain à échelle humaine où piétons, cyclistes, usagers du transport en commun et automobilistes puissent réellement partager l'espace de façon sécuritaire.

Qui a besoin de ce projet?

Si un des objectifs de la modernisation de la rue Notre-Dame est de permettre quotidiennement à 150 000 personnes de se déplacer jusqu'au centre-ville, alors il existe des moyens clairement plus écologiques et plus équitables de le faire.

Par ailleurs, on invoque très souvent l'importance des «déplacements économiques» pour justifier le projet autoroutier. Toutefois, le trafic de camions à Montréal est très mal documenté, car les entreprises de camionnage craignent de révéler des informations profitables à leurs concurrents. Une étude sérieuse au sujet du camionnage doit être menée avant de conclure que la seule solution apte à soutenir le développement économique de Montréal est d'élargir la rue Notre-Dame. (référence : *Plan de transport : rapport minoritaire* par Richard Bergeron, novembre 2007, p.5-6).

Ce que Québec solidaire propose

En ce début du XXI^e siècle, le temps est venu de changer de paradigme, de revoir en profondeur la notion de développement économique et d'opter pour une économie au service des humains, et non l'inverse. Selon cette vision écologiste et socialement équitable, le transport collectif doit être clairement favorisé face au transport individuel.

Les «déplacements économiques» (camionnage) ne sauraient justifier la construction d'une autoroute car il existe de nombreuses solutions envisageables pour réduire le nombre de camions transitant sur la rue Notre-Dame : compléter l'autoroute 30 sur la Rive sud de Montréal, remettre en service les oléoducs déjà existants entre les raffineries de l'est de Montréal et Varennes de l'autre côté du fleuve, utiliser la voie de service à l'intérieur du port de Montréal pour les camions à destination du pont-tunnel Lafontaine, interdire la circulation de véhicules lourds durant les heures de pointe, développer le transport de marchandises par train ou par bateau.

La Ville de Montréal devrait reprendre le projet de boulevard urbain¹ qu'elle avait mis de l'avant lors des audiences publiques du BAPE en 2002 dans son mémoire intitulé *La rue Notre-Dame : un nouveau boulevard urbain multimodal entre l'Est et le centre-ville*.

À cet effet, le Ministère des Transports du Québec devrait rétrocéder à la Ville de Montréal l'emprise en bordure de la rue Notre-Dame (expropriée en 1972) afin de lui permettre de faire du développement urbain dans une perspective de revitalisation des quartiers environnants.

De plus, en obtenant du gouvernement québécois les fonds que ce dernier s'apprête à investir dans la construction de l'autoroute Notre-Dame, la Ville de Montréal aurait les

1. Le projet conjoint MTQ-Ville de Montréal est une autoroute *travestie* en boulevard urbain. Pour bien comprendre ce qu'est un *réel* boulevard urbain, citons un exemple bien connu des Montréalais : le boulevard René-Lévesque. « Un boulevard est par définition une *rue large et plantée d'arbres*. Quant au **boulevard urbain**, les experts en urbanisme le décrivent comme *une artère s'insérant dans un environnement bâti et comprenant une allée centrale verte*. » (Communiqué de presse de la Coalition pour humaniser la rue Notre-Dame, 8 janvier 2008).

moyens de réaliser ce boulevard urbain humanisé qui répondrait beaucoup mieux aux besoins de la population de Montréal. À chacun son champ de compétence : que le Ministère des Transports n'empiète pas sur des projets d'aménagement urbain qui sont du ressort de la Ville de Montréal.

L'actuel projet conjoint du MTQ et de la Ville de Montréal pour la modernisation de la rue Notre-Dame ne peut pas, de toute façon, aller de l'avant. Puisque ce projet actuel est différent de celui de 2001-2002, le gouvernement doit convoquer de nouvelles audiences du BAPE. Sinon, il faudra des consultations transparentes et démocratiques menées par l'Office de consultation publique de Montréal. En effet, la population de Montréal doit être à nouveau consultée en bonne et due forme, pas uniquement sur « l'intégration urbaine du projet » mais sur le bien fondé du projet au grand complet, afin que le terme « consultation publique » soit plus qu'une formule de politesse.

Pour conclure

Tel que présenté actuellement, le projet conjoint du Ministère des Transports (MTQ) et de la Ville de Montréal propose la construction d'une autoroute à huit voies en milieu urbain qui accroîtrait le trafic (donc la pollution) automobile dans des quartiers densément peuplés, ce qui à notre avis est inacceptable. Nous sommes persuadés qu'une offre accrue de transport en commun, notamment un tramway moderne en site propre sur la rue Notre-Dame, répondrait d'une façon nettement plus efficace et durable aux besoins de transport de la population, autant celle des quartiers centraux de Montréal que des banlieues. Le succès évident du prolongement du métro à Laval en fait foi... Si un des objectifs de la modernisation de la rue Notre-Dame est de permettre quotidiennement à 150 000 personnes de se déplacer jusqu'au centre-ville, alors il existe des moyens clairement plus écologiques et plus équitables de le faire que d'investir autant de fonds publics dans le transport individuel! Ne remettons pas à plus tard ce virage résolu vers du transport collectif, efficace et abordable. C'est non seulement un investissement durable, mais le seul

choix responsable. Le Chemin du Roy a marqué le début d'une nouvelle ère dans les transports au Québec (construction de 1706 à 1737), celui du transport terrestre. Pourquoi, trois siècles plus tard, n'ouvrirait-il pas ouvrir la voie à une nouvelle ère qui marque résolument le changement de paradigme en faveur du transport collectif?

Ouvrages consultés

Bergeron, Richard, *Plan de transport : rapport minoritaire, Revoir le projet Notre-Dame Est*, novembre 2007, 11 pages.

Centre de recherche intégrée sur la biologie, la santé, la société et l'environnement (CINBIOSE), sous la direction de D. Mergler et L. Lepage, *Transport urbain, environnement et santé humaine : du global au local en passant par la rue Notre-Dame*, Service aux collectivités de l'UQÀM, 2005, 92 pages.

Coalition pour humaniser la rue Notre-Dame, Communiqué de presse, 8 janvier 2008.

Québec solidaire, *Un fil conducteur pour nos engagements électoraux*, novembre 2007.

Transport 2000 Québec, *Avis présenté à la commission du BAPE dans le dossier du réaménagement de la rue Notre-Dame le 14 janvier 2002*, mémoire au BAPE (janvier 2002).

Ville de Montréal, *Plan de transport 2007 : Réinventer Montréal*, 151 pages.