

**Modernisation de la rue Notre  
Dame :**  
**pour un projet qui respecte les  
principes du développement  
durable.**

**Mémoire déposé au BAPE - Bureau d'audiences publiques  
en environnement**

**Équiterre**

Décembre 2001

## **Équiterre**

Équiterre est voué à la promotion de choix écologiques et socialement équitables par l'action, l'éducation et la recherche dans une perspective intégrant la justice sociale, l'économie solidaire et la défense de l'environnement.

Équiterre est un organisme sans but lucratif, démocratique et à statut charitable, actif depuis 1993 à travers le Québec. Par ses projets éducatifs, Équiterre rejoint directement plus de 50 000 personnes par année, a 1700 membres, dont plus de 1000 dans la grande région de Montréal, 150 bénévoles et 20 employés à temps plein. Spécifiquement, Équiterre fait la promotion du café équitable, de l'agriculture biologique soutenue par la communauté, de l'efficacité énergétique à la maison et des modes de transport écologiques. À chaque année, Équiterre fait des centaines de conférences dans des écoles, cégeps, universités, entreprises et groupes communautaires. Équiterre organise aussi des événements médiatiques ; en 2000 les grands médias ont parlé des projets d'Équiterre à plus de 180 reprises.

## **Expertise et intérêt en transport**

Depuis sa création en 1993, Équiterre se préoccupe de problématiques reliées au transport, comme le changement climatique, la pollution atmosphérique et la sécurité routière. Équiterre fait la promotion du cocktail transport ; un style de vie sans voiture ou moins dépendant de la voiture. Chaque année depuis 1995, Équiterre organise des événements pour y sensibiliser le public (forums, randonnées à vélo écologiques, etc.). Équiterre est aussi actif sur plusieurs plans afin de sensibiliser les décideurs aux avantages du transport en commun, du partage de voiture, de la marche et du vélo.

Équiterre a publié différents documents à ce sujet :

- *L'énergie dans les transports : pour une stratégie de marketing des transports en commun*, mémoire déposé lors du Débat public sur l'énergie au Québec, 19 pages et annexes, 1995.
- *Les accidents de la route : le vélo n'est pas le problème*, Mémoire déposé à la commission du Transport et de l'Environnement dans le cadre de l'examen du livre vert sur la sécurité routière, 5 pages, janvier 2000.
- Dépliant *Cocktail transport*, 2000
- *Cocktail transport, conseils pratiques pour se transporter autrement*, 2001, 28 pages.

En 1999, Équiterre a coordonné avec la Fondation David Suzuki le lancement du rapport, *À couper le souffle, les effets de la pollution atmosphérique et des changements climatiques sur la santé*.

Équiterre a aussi développé une expertise sur le transport et l'aménagement du territoire en participant à l'organisation d'événements et à la publication de mémoires et de rapports avec d'autres organismes. Depuis 1996, le coordonnateur général d'Équiterre est président du Conseil régional de l'environnement de Montréal ; depuis 1999, il est membre du conseil d'administration de Vivre en ville. Il a été, de 1999 à 2001, porte-parole de la Coalition pour la défense du transport en commun dans la grande région de Montréal. Enfin, le coordonnateur général a siégé au Groupe de travail Éducation et sensibilisation du public ainsi qu'au Groupe de travail Transport du Mécanisme québécois de concertation sur les changements climatiques (1999-2000).

## **Résumé**

Équiterre reconnaît qu'un projet doit être mis en œuvre pour répondre aux besoins de la population dans l'axe de la rue Notre Dame. Toutefois, Équiterre s'oppose au projet tel que présenté par le Ministère des Transports de construire une autoroute en tranchée (à l'image de l'Autoroute Décarie) pour relier l'autoroute Ville Marie au Tunnel Louis-Hypolite Lafontaine. Ce projet est intrinsèquement lié à celui du prolongement de l'autoroute 25, incluant la construction d'un pont entre Montréal et Laval. Ces projets (même si seulement l'un d'entre eux est réalisé) auront pour effet d'augmenter la pollution atmosphérique dans la région de Montréal, de diminuer la qualité de vie de ses résidents, ne régleront en rien les problèmes de congestion routière de la région et risquent de déplacer vers la périphérie plusieurs entreprises et résidents de l'Ile de Montréal et de contribuer ainsi à l'étalement urbain.

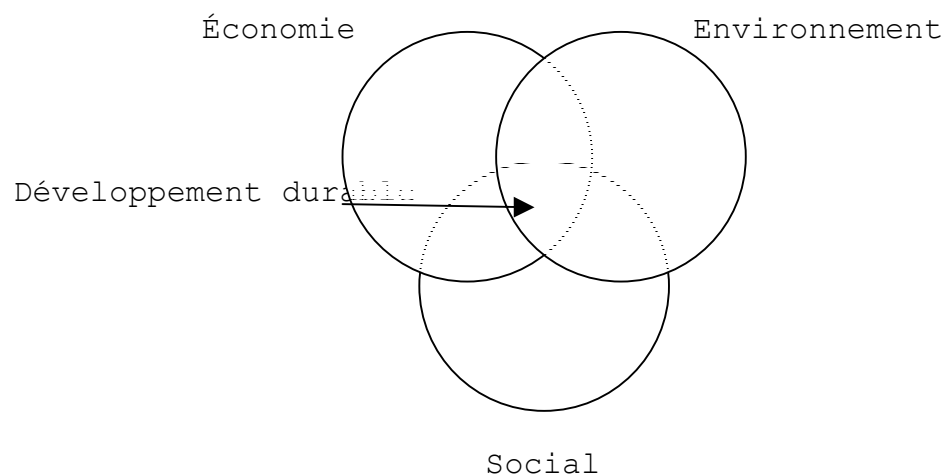
Équiterre propose plutôt un projet de boulevard urbain. Ce projet coûterait environ la moitié du prix, pourrait se réaliser dans les mêmes délais, mettrait l'accent sur les déplacements en transport en commun pour les personnes et le transport des marchandises sur voies réservées et par rail. Ce projet s'insérerait dans une approche globale de développement non-pas d'un réseau autoroutier, mais d'une métropole écologiquement viable, socialement équitable et économiquement prospère.

## **Approche d'Équiterre au changement social : le développement durable**

Équiterre a été fondé en 1993 par un groupe de jeunes qui avaient été impliqués de près ou de loin dans le processus du Sommet de la Terre à Rio de Janeiro. Ces jeunes partageaient une vision du développement durable, essentiellement celle de la Commission Mondiale sur l'Environnement et le Développement des Nations unies rendu célèbre par le rapport Bruntland, *Notre avenir à tous* :

« un développement qui assure la satisfaction des besoins présents des êtres humains sans compromettre la capacité des générations futures à satisfaire les leurs... »

Cette définition du développement durable implique de mesurer le développement selon trois paramètres : économie, environnement, social.



Il pourrait sembler inutile de citer cette définition, pourtant on a tendance à l'oublier et de traiter le développement durable comme un simple slogan. Ne constitue pas du développement durable n'importe quel projet ; si on l'écrit on doit aussi le faire.

Le gouvernement du Québec a répété à plusieurs reprises et dans différentes politiques<sup>1</sup> sa volonté de mettre en œuvre le développement durable. C'est le cas du *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région de Montréal*, selon lequel :

*Le cadre d'aménagement se fonde et s'appuie sur le principe du développement durable.*

Dans ce document, le Gouvernement du Québec utilise d'ailleurs la définition de Bruntland et du Programme des Nations unies pour l'Environnement (PNUE).

En ce qui concerne le transport, il est loin d'être évident que cette volonté se traduit par des gestes cohérents sur le terrain. Le développement de nouvelles infrastructures destinées à la voiture privée ou au camionnage va à l'encontre non seulement des paramètres social et environnemental mais aussi du paramètre économique. On ne peut pas se dire favorable au développement durable et construire des autoroutes, même si on ajoute, au même moment, de nouvelles infrastructures de transport en commun. En 2001, le temps est venu d'envoyer un message clair à la population : le béton ne règlera pas les problèmes reliés au transport urbain.

### **Le cocktail transport**

Pour améliorer les déplacements en milieu urbain, Équiterre favorise l'approche du cocktail transport. Ce système n'implique pas l'abandon de la voiture, mais plutôt une utilisation différente et plus efficace de celle-ci avec

---

<sup>1</sup> Voir notamment, la politique énergétique, *L'énergie au service du Québec, une perspective de développement durable*, 1996; *Une vision d'action commune : cadre d'aménagement et orientations gouvernementales,; région métropolitaine de Montréal 2001-2002*, juin 2001.

d'autres moyens complémentaires, comme les transports en commun, la marche et le vélo.

Le cocktail transport part du principe que, peu importe votre mode principal de transport, on utilise tous plusieurs modes :

- Marche
- Vélo (ainsi que trottinette, patin à roues alignées, etc.)
- Transport en commun urbain (autobus, métro, train de banlieue)
- Train interurbain
- Autobus interurbain
- Taxi
- Location de voiture
- Partage de voiture
- Co-voiturage
- Voiture privé en occupation unique

Outre la voiture privée en occupation unique, il est souhaitable d'augmenter la part de tous les autres modes de transport de cette liste. Le cocktail transport implique donc une analyse différente des coûts de transport et du temps de déplacements qui favorisera ces modes plus écologiques. Par exemple, l'amélioration de votre santé (physique et mental) que vous procure des déplacements à pied ou en vélo peuvent largement compenser le fait que certains trajets prendront plus de temps qu'en voiture.

De plus en plus, des organismes publics et privés font la promotion du cocktail transport (Vélo-Québec, Direction de la Santé publique Montréal-Centre, Agence métropolitaine de transport, etc.). Toutefois, même si ce système comporte des avantages majeurs pour les citoyens, il demeure peu accessible à ceux qui habitent loin d'un axe de transport en commun

efficace, ce qui demeure sa pierre angulaire. Ainsi, les choix politiques, comme celui de construire une autoroute, ont un impact énorme sur la capacité des groupes et organismes de convaincre les citoyens à adopter le cocktail transport.

### **Le projet déposé au BAPE**

Le Ministère des Transports propose un projet qu'il nomme, « Modernisation de la rue Notre Dame ». Même si plusieurs variantes de tracés et d'aménagements avaient été promis dans le Plan de gestion des déplacements<sup>2</sup>, un seul est proposé devant le BAPE. Le projet est essentiellement une réplique de l'autoroute Décarie; c'est-à-dire, une autoroute en tranchée de six voies séparé par un terre plein. Le projet prévoit une voie réservée au transport en commun, toutefois cette voie n'est pas en site propre sur toute la longueur de l'autoroute. Le Ministère a initialement refusé de nommé son projet « autoroute », toutefois, lorsqu'on lui a demandé comment la voie serait identifiée, il a répondu « A-720 » et a dû admettre qu'il s'agissait, selon sa propre définition, d'une autoroute.

Le Ministère des Transports a consulté la population d'Hochelaga -Maisonnette, le quartier le plus touché par le projet. Il a également intégré à son projet plusieurs propositions issues de ces consultations. Il s'agit essentiellement de l'aménagement de dalles-parc au-dessus du corridor routier.

### **Objectifs du gouvernement**

Il est pertinent de rappeler les objectifs du Plan de gestion des déplacements en ce qui concerne cet axe :

- Amélioration de la desserte de l'est de la CUM

---

<sup>2</sup> Plan de gestion des déplacements, Région métropolitaine de Montréal, Ministère des Transports du Québec, Avril 2000, p. 17.

- Amélioration de la sécurité routière
- Amélioration des conditions de circulation du camionnage, et plus particulièrement de l'accès aux installations portuaires
- Amélioration de la desserte en transport en commun par une réduction de la durée des trajets.

Il est aussi pertinent de rappeler certains des objectifs du Plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques :

- Améliorer la performance du Québec en termes d'émissions de gaz à effet de serre, ce qui signifie (...) - infléchir la courbe ascendante des émissions du transport;
- Préparer le terrain (...) bien faire comprendre le phénomène, établir le lien entre nos activités quotidiennes et l'émission des gaz à effet de serre et faire connaître les moyens d'agir;
- Mobiliser la population et les décideurs à entreprendre une lutte systématique à l'augmentation des gaz à effet de serre.

À ces orientations du Plan d'action s'ajoute une résolution adoptée à l'unanimité par l'Assemblée nationale du Québec qui appuie la ratification par le Canada de l'accord de Kyoto.

Enfin, il importe de rappeler qu'en plus d'une orientation générale axée sur le développement durable, le Cadre d'aménagement prévoit aussi l'orientation suivante :

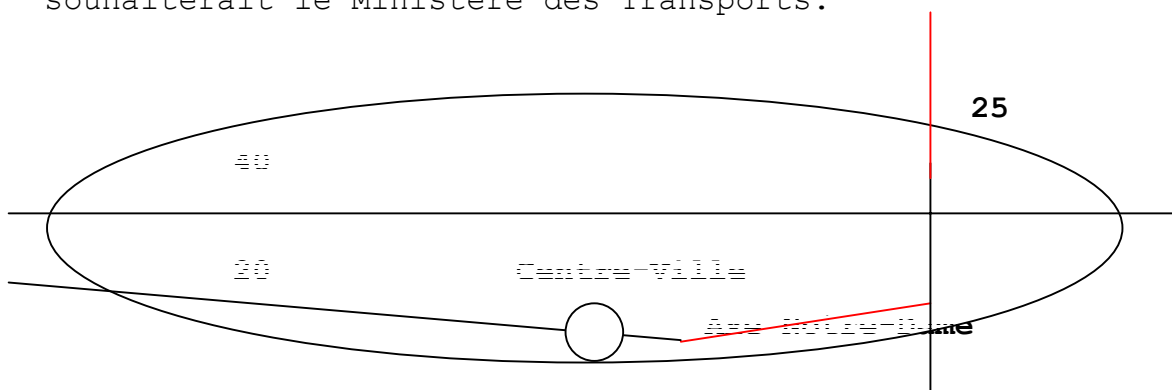
- *Orientation 6 : Susciter et soutenir une forme urbaine visant :*
  - *En ce qui a trait au transport des personnes, une utilisation accrue du transport en commun ainsi que des modes non motorisés et une réduction de l'utilisation de l'automobile (...)*

## Analyse sous l'angle du cocktail transport

Si l'on résume les multiples objectifs du gouvernement (et donc ceux de la société) il s'agit de faciliter le déplacement des marchandises et des personnes tout en diminuant l'utilisation de la voiture et la pollution qui en découle. La question devant le BAPE est donc : la construction d'une nouvelle autoroute nous permettra-t-elle d'atteindre cet objectif à moyen et long terme; il nous semble que non.

Pour atteindre cet objectif, il faudrait concevoir un projet axé sur le transport en commun, la densification de l'île de Montréal et le transfert modal du transport des marchandises vers le rail et le maritime. Le projet actuel améliore de façon majeur la capacité des automobilistes à se déplacer (du Centre-Ville de Montréal vers Repentigny, St-Bruno et éventuellement Laval et Mascouche) mais n'améliore presque pas la capacité des *Montréalais* à se déplacer *sur* l'île en transport en commun ou par d'autres modes de transport écologiques.

Le projet actuel a un lien évident avec le projet de compléter l'autoroute 25. Sans le projet A-720, compléter la 25 qui aboutirait sur la 40 (déjà saturée) comme seul lien est-ouest de l'île, serait absolument inutile. Il faut être aveugle pour ne pas faire de lien entre les deux projets comme le souhaiterait le Ministère des Transports.



S'il est vrai que le projet comporte une voie réservée aux autobus, force est d'admettre qu'il s'agit d'un « after thought ». La voie n'est pas en site propre tout du long et doit emprunter la voie de service, qui sera inévitablement bloquée par des voitures en pannes, périodiquement. Aussi, la configuration du projet fait en sorte que les résidents de Montréal et notamment d'Hochelaga-Maisonneuve auront très peu accès à cette voie réservée, notamment en direction est (i.e. comment faire pour traverser une autoroute en tranchée si l'autobus nous laisse du côté sud !?). Il aurait pourtant été possible de penser à un modèle de boulevard urbain où le transport en commun occupe le premier rang.

La piste cyclable qui longera l'autoroute, sera sans doute une amélioration de la piste actuelle, mais sans autre mesure, cela n'augmentera pas la part des déplacements utilitaires en vélo. Les cyclistes urbains utilisent le vélo parce que c'est efficace et parce que c'est agréable. Une piste cyclable le long d'une autoroute ne sera guère plus agréable qu'une piste le long de la rue Notre-Dame, telle qu'elle est actuellement. Rien n'indique que le temps de parcours en vélo sera réduit. Une piste cyclable sur Ontario, Maisonneuve ou Ste-Catherine, par contre, aurait grandement amélioré le sort des cyclistes d'Hochelaga-Maisonneuve qui doivent aller au Centre-Ville.

Selon le Ministère des Transports, le débit de circulation passera de 55 000 à 94 000. Si l'on se fie aux expériences passées, le débit sera plutôt de 166 000 (le débit actuel de l'autoroute Décarie). Puisque aucune étude sur la circulation dans Hochelaga-Maisonneuve ou au Centre-Ville n'a été déposée, il est impossible de présumer que l'augmentation de l'achalandage sera compensée par une diminution ailleurs. Aussi, l'AMT prévoit que 300 000 voitures s'ajouteront au parc automobile de la région d'ici de 1997 à 2007. Selon l'étude

d'impact du Ministère des Transports il faudrait donc présumé qu'aucun de ces nouveaux automobilistes sera un résident de Lanaudière ou de la Rive-Sud ayant un emploi sur l'île de Montréal !

Il n'est pas clair en quoi la voie réservée au transport en commun ou la nouvelle piste cyclable augmenteront l'achalandage de ces modes de transport. Par ailleurs, aucune mesure n'est prévue pour augmenter le co-voiturage, faciliter les déplacements en taxi ou même augmenter l'utilisation du Métro qui longe le boulevard Notre-Dame.

Il faut donc conclure que le projet n'atteindra aucun des objectifs fixés par le gouvernement de promouvoir le cocktail transport et de diminuer l'utilisation de la voiture privée en occupation unique : ni à court, ni à moyen ou long terme.

### **Analyse sous l'angle du développement durable**

Si l'on se fie au Cadre d'aménagement, l'on doit analyser le projet sous l'angle du développement durable, selon ses trois paramètres.

Impacts économiques

#### Éparpillement des centres d'emplois.

- La construction d'une autoroute dans cet axe facilitera le développement d'entreprises sur la rive sud (le long de la 20), dans la région de l'Assomption-Repentigny et (en construisant la 25), à Laval et dans la région de Mascouche. Le prix des terrains et l'accès aux autoroutes non-congestionnées feraient de ces villes de la périphérie des lieux plus attrayants que le centre.

#### Congestion routière.

- La congestion routière, qui coûte 500 millions de dollars par année dans la région de Montréal, ne sera pas réglée par ce projet. Au cours des trois années de construction,

la congestion sera pire qu'elle ne l'est maintenant. Si l'on se fie à tous les projets d'autoroutes dans les grands centres urbains, même en doublant la capacité, ce lien sera éventuellement aussi congestionné que la rue Notre-Dame actuelle.

#### Impact sur l'économie québécoise des déplacements en voiture.

- L'augmentation des déplacements en voiture aura un impact global négatif sur l'économie québécoise qui produit ni voiture (ou presque) ni pétrole. Le Québec est toutefois un producteur de trains et d'autobus et possède l'une des plus importantes sociétés de transport urbain (la STM) en Amérique du Nord avec près de 7000 employés.

#### Qualité de vie.

- Il est enfin clair qu'en facilitant la venue d'entre 39 000 et 111 000 voitures de plus au centre de Montréal, le projet fera diminuer la qualité de vie des résidents du centre, diminuant d'autant sont attrait touristique et commercial.

#### **Impacts environnementaux**

- Le Ministère des transports prévoit que l'augmentation net du débit des véhicules sera presque nul. Il n'a donc pas évalué l'impact sur les gaz à effets de serre ou la pollution atmosphérique locale. Cette prémisse est toutefois extrêmement fragile. Elle repose sur plusieurs hypothèses :
- Que la circulation sur les autres voies est-ouest du quartier sera réaménagées afin de réduire d'autant leurs débits. Ceci n'est toutefois pas acquis et il n'est pas évident que les résidents et les commerçants seront d'accord. Il faut bien voir que ces derniers auront beaucoup moins accès à la rue Notre-Dame et à l'A-720 que maintenant.

- Qu'aucune entreprise ou promoteur immobilier va saisir l'opportunité pour déménager emplois et ou résidents vers la Rive-Sud et le Sud de Lanaudière, augmentant ainsi le nombre de déplacements en voiture.
- Que le nombre de places de stationnement (et une foule d'autres facteurs) au centre-ville n'augmentera pas et donc n'attirera pas des utilisateurs du transport en commun à reprendre leur voiture.

Ces hypothèses pourraient très bien se révéler fausses ce qui nécessiterait qu'une étude approfondie des impacts environnementaux soit réalisée. Dans le cas des changements climatiques, on peut prévoir que le projet apportera au moins 39 000 nouvelles voitures sur les routes, c'est-à-dire, 234 000 tonnes d'émissions de gaz à effet de serre de plus par année.

### **Impacts sociaux**

- L'augmentation du nombre de véhicules sur la route, entraînera une augmentation du nombre d'accidents.
- La qualité de vie des citoyens d'Hochelaga-Maisonneuve, un quartier pauvre, sera soit empirée soit inchangé.
- Les citoyens, en général moins riches, auront tout de même contribué par leurs impôts à construire une infrastructure qui sera essentiellement utilisée par les banlieusards, statistiquement plus riches.
- Les citoyens à faible revenu de la grande région (qui ne possède pas de voiture) seront, relativement, encore moins mobiles que le reste de la population.

### **Solution**

Pour atteindre les objectifs du gouvernement il faudrait plutôt adopter une série de mesures qui favoriseraient le cocktail transport dans le respect du développement durable.

**Pour réduire le nombre de voitures sur les routes et, par conséquent, la congestion routière**

- Aménager une voie réservée en site propre le long de la rue Notre Dame. À titre comparatif, 20 000 voitures empruntent les trois voies du pont Champlain en direction de Montréal le matin. La seule voie réservée sur ce pont déplace 17 000 personnes et a la capacité d'en déplacer 30 000. Il n'est donc pas nécessaire d'augmenter la largeur d'une route pour en augmenter sa capacité ou son efficacité. Il suffit de penser autrement.
- Diminuer, progressivement et au même rythme que l'on améliore la desserte en transport en commun, le nombre de places de stationnement aux pôles d'emplois, incluant le Centre-Ville, Anjou, St-Laurent, Longueuil et Laval. Cette stratégie a l'avantage de coûter presque rien et de libérer de l'espace pour du logement, des commerces et des espaces verts.

**Pour améliorer la desserte du Port de Montréal et le transport des marchandises**

- Aménager, comme solution transitoire, une voie réservée au camionnage.
- Adopter, à moyen terme, une série de mesures, politiques et incitatifs fiscaux pour favoriser un transfert modal du camion vers le rail et le transport maritime.

**Pour réduire les accidents et les embouteillages sur la rue Notre-Dame**

- Reconfigurer la rue en boulevard, avec deux voies réservés au transport en commun au centre et une voie pour les voitures de chaque côté. Une voie réservée aux camions pourrait être aménagée soit sur le site du Port de Montréal,

soit comme cinquième voie du Boulevard et dont la direction  
changerait selon l'heure.