



## *Assemblée publique sur la révision du réseau artériel de Montréal*

### **Cinq observations de Projet Montréal**

Commission permanente du conseil municipal sur le transport, la gestion des infrastructures et l'environnement

Le 12 avril 2007

#### **Observation 1**

Le vocabulaire autant que les critères utilisés pour décrire la typologie de routes et de rues sont entièrement centrés sur leur fonction de corridors de déplacements motorisés. Comme on le voit au tableau suivant, on s'intéresse au nombre de voies de circulation, au type d'écoulement des véhicules, à leur vitesse de déplacement, ce qui, en fin d'analyse, détermine le débit véhiculaire pouvant être absorbé par chaque catégorie d'infrastructure : autoroute, artère principale, artère secondaire, collectrice, rue locale.

#### **Critères utilisés pour l'élaboration de la hiérarchie du réseau MTQ-CUM**

TYPE D'INFRASTRUCTURE	AUTOROUTE	ARTÈRE Principale	ARTÈRE Secondaire	COLLECTRICE
<b>Caractéristiques physiques</b>				
Nombre total de voies	4 à 8	4 à 8	4 à 8	4 à 8
Raccourcissement	Autoroute, artère	Autoroute, artère, collectrice	Autoroute, artère, collectrice	Artère, collectrice, locale
Chaussée Accès	Divisée Contrôlée	Généralement divisée Limitée	Souvent divisée Limitée	Généralement non divisée Pavement limité
<b>Caractéristiques opérationnelles</b>				
Écoulement	Ininterrompu	Ininterrompu sauf aux feux	Ininterrompu sauf aux feux et passages piétons	Ininterrompu aux feux, passages d'arrêt et passages piétons
Vitesse autorisée (km/h) Gestion de l'éboulement (G)	70-100 S/O (I)	50-70 Prépondérante	50 Importance	50 Peu
Stationnement	S/O	Interdit au périodes de pointe	Interdit aux périodes de pointe	Généralement permis
<b>Caractéristiques de l'utilisation</b>				
Débit de circulation (par jour) Fonction prédominante	>45 000 Transit	>30 000 Transit/distribution	<20 000 Transit/distribution	1 000 - 15 000 Distributif/locale

Source : Ville de Montréal

Ce sont là le vocabulaire, les critères, les catégories, bref, la grille d'analyse des ingénieurs en transport. Cette grille constitue le point de départ de l'actuelle démarche de révision du réseau artériel de Montréal.

Avant la motorisation de masse, il y a soixante ans à peine, la rue était considérée à la fois comme espace public et composante majeure des cadres de vie urbains. Or, nous n'avons vu ces mots nulle part prononcés dans la documentation préparée pour la tenue de la présente assemblée.

À Montréal, les édifices d'habitation comptant cinq étages et plus sont pour la plupart situés le long de ce qu'on appelle le réseau artériel. De plus, celui-ci traverse partout les quartiers anciens, de loin les plus denses de l'île. C'est pourquoi, sachant que le réseau artériel représente 20 % du total du réseau routier de Montréal, on peut estimer qu'il accueille à moins de 100 mètres de distance le double de population.

Ce sont donc autour de 600 000 personnes qui, à Montréal, vivent le long de tuyaux à circulation motorisée, c'est-à-dire, au milieu du bruit permanent, d'îlots de chaleur urbaine et de véritables panaches de pollution atmosphérique. De nombreuses études américaines, françaises autant que québécoises, depuis que l'équipe du docteur Louis Drouin en a fait sont tout premier sujet de préoccupation et d'investigation, ont démontré les impacts qui en résultaient sur la santé de ces populations, particulièrement en ce qui concerne les enfants et les personnes âgées.

De telles conditions de vie n'étant guère attractives, c'est le long du réseau artériel que l'on trouve les logements les moins chers. C'est par conséquent sur ces rues empruntées chaque jour par 5 000 à 50 000 véhicules motorisés que vivent les populations à la fois les plus pauvres et les moins motorisées de la région métropolitaine.

En fin d'analyse, les pauvres allant à pied regardent toute la journée de plus riches qu'eux passer par milliers sous leurs fenêtres au volant d'automobiles et de VUS rutilants. C'est aussi à eux que l'on demande de contribuer à la vitalité économique de Montréal en acceptant que leur cadre de vie soit constamment encombré de camions.

On s'attendrait à ce qu'un exercice de révision du réseau artériel de Montréal soit motivé par la volonté d'améliorer le sort de ces centaines de milliers de Montréalais. Malheureusement, ce n'est pas du tout le cas.

## **Observation 2**

De plus en plus, il est question que la Ville de Montréal demande au Gouvernement du Québec l'autorisation de réduire la vitesse maximale de 50 km/h à 40 ou 30 km/h sur les rues locales.

Au même moment, la Ville propose de verser 310 km de rues locales au réseau artériel. Alors que ce dernier totalise présentement 841 km, soit 20,7 % du total montréalais, il serait ainsi porté à 1 151 km, soit 28,3 % du total montréalais.

Réciproquement, la diminution de la vitesse de circulation, tout comme les modifications physiques qui pourront être apportées aux rues dans le but de s'assurer que la nouvelle vitesse maximale soit respectée, ne pourront s'appliquer qu'à 71,7 % du linéaire total des voiries montréalaises, contre 79,3 % présentement.

Il suit que l'extension proposée du réseau artériel empêchera une bonne centaine de milliers de Montréalais de profiter de l'effort de modération de la circulation qui s'amorce.

### Observation 3

Cette question du lien entre circulation motorisée et qualité de vie en ville se résoudrait d'elle-même si une administration municipale avait la ferme intention de réduire la première. L'exemple récent le plus concluant à cet égard est le Paris de l'ère Delanoë. En cinq années à peine, celui-ci a réduit de 18 % la circulation dans la capitale française. D'ici l'an 2020, il annonce sa volonté de réduire la circulation d'un autre 40 %. Le tout sans nuire à l'attractivité et à la vitalité économique de Paris, il va sans dire.

À Montréal, le seul parti politique qui ait annoncé clairement son intention de réduire la circulation est Projet Montréal. De fait, notre programme annonce 2,5 % de réduction par année, visant à terme une réduction de 50 %.

### Observation 4

On ne peut réduire la circulation sans offrir des alternatives de transport attrayantes et performantes à la population. C'est ce que fera Projet Montréal en construisant, sur 20 ou 25 ans, un réseau *Nouveau Tramway* long d'environ 250 km.

Le *Nouveau Tramway* étant construit en site propre, il s'approprie forcément une partie de l'espace présentement dévolue à la circulation motorisée. Du coup, la capacité véhiculaire des rues et artères concernées s'abaisse, contribuant à l'objectif poursuivi de réduction de la circulation automobile.

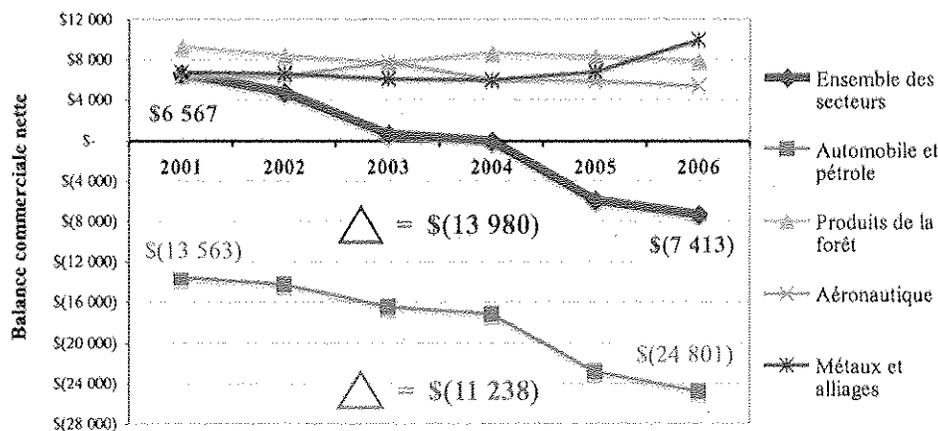
À terme, quand le réseau *Nouveau Tramway* aura été construit en entier, on aura beaucoup moins besoin d'un réseau artériel à Montréal puisque la circulation aura été réduite d'une bonne moitié. De toute façon, l'espace présentement dévolu au réseau artériel ne pourra plus être prioritairement dédié à la circulation véhiculaire puisqu'il aura, à raison de 250 km de longueur, été repris par le réseau *Nouveau Tramway*.

### Observation 5

Pour finir, nous attirerons l'attention sur la dégradation récente de la balance commerciale du Québec, imputable pour l'essentiel à l'augmentation de la facture automobile et pétrolière ces cinq dernières années.

La figure produite en page suivante montre qu'en 2006, comparativement à 2001, les Québécois ont payé à des fournisseurs étrangers 9,2 milliards de plus pour leur pétrole et 1,9 milliard pour leurs véhicules, soit un total de 11,2 milliards supplémentaires. Nos principales forces à l'exportation, chacun le sait, sont les produits de la forêt, l'aéronautique et les métaux. Or, les deux premiers ne sont pas à leur mieux par les temps qui courent. Heureusement que les métaux et alliages vont bien. Cela n'a toutefois pas permis de compenser les pertes du côté de l'automobile et du pétrole, si bien qu'**entre 2001 et 2006, le Québec est passé d'un excédent commercial global de 6,6 milliards à un déficit de 7,4 milliards.**

**Dégradation récente de la balance du commerce extérieur  
du Québec, dû essentiellement à la forte augmentation de la facture  
automobile et pétrolière**  
(millions de dollars)



Sources : Institut de la statistique du Québec, *Importations et exportations du Québec, dollars courants*.

Avec un déficit commercial approchant les 25 milliards des dollars, augmenté de 11,2 milliards ces cinq dernières années, **notre dépendance à l'automobile et au pétrole est clairement devenue la principale pénalité économique du Québec contemporain.**

Il y a deux façons de rétablir une balance commerciale : exporter plus, importer moins. Dieu sait que nous faisons tous les efforts imaginables pour exporter toujours plus, du reste avec un certain succès. Cela seul ne suffira toutefois pas à nous sortir de la situation fâcheuse dans laquelle nous nous retrouvons actuellement. Force est de voir comment nous pourrions importer moins. À cet égard, les manuels d'économie recommandent la stratégie dite de *substitution d'importations*, consistant à remplacer les importations qui peuvent l'être par une production locale.

En l'occurrence, il faut substituer à l'automobile et au pétrole le transport collectif et l'électricité. Par extension, il faut substituer à l'actuel réseau artériel de Montréal dédié à la circulation automobile un réseau de transport collectif de classe mondiale. Voilà précisément ce que compte faire Projet Montréal.

Susciter et appuyer une évolution en ce sens est aujourd'hui la seule attitude responsable de la part d'une administration publique, incluant sous l'angle économique.