

MÉMOIRE

déposé dans le cadre
des consultations publiques
relatives au
Plan de transport 2007 de Montréal



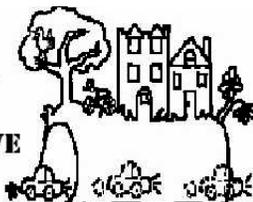
Septembre 2007

POUR UN SYSTÈME DE TRANSPORT DURABLE QUI ALLIE MOBILITÉ, ENVIRONNEMENT, SANTÉ ET ÉQUITÉ

« Le dépassement de l'intérêt privé fondamental et la promotion du bien commun constitue sans doute l'invention sociale la plus déterminante de l'humanité »

James MADISON, 3^e président des États-Unis

**TABLE D'AMÉNAGEMENT
DU QUARTIER
HOHELAGA-MAISONNEUVE**



1842, avenue Aird
Montréal, H1V 2V6
(514) 254-2544
infoTaqHM@gmail.com

Une réalisation de la

Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve

1842, avenue Aird

Montréal, Québec, H1V 2V6

(514) 254-2544

infoTaqH-M@gmail.com

Remerciements et collaborations

Carl BÉGIN, ing., Recherchiste

Janelle BOUFFARD, CAP St-Barnabé

Pierre BRISSET, architecte, GRU

Gabriel CHEVREFILS, B.Ing., Recherchiste

Philippe CÔTÉ, APUM

Benoit LACOURSIÈRE, Comité BAILS

Francis LAPIERRE, Recherchiste

Gaétan LÉGAULT, Recherchiste

Alexandre MICHAUD, Formateur communautaire

André RIOUX, Recherchiste

Daniel VANIER, biologiste spécialisé en étude d'impact

En hommage aux expatriés du quartier Hochelaga-Maisonneuve lors du grand dérangement que furent les expropriations de 1972. Nous, membres de la TaqH-M, garderons toujours vivants leur lutte dans nos mémoires.

Montréal, le 5 septembre 2007

« Les villes constituent le lieu où la plupart des gens habitent et où se partagent les ressources clés de la planète qui seront utilisées dans les décennies à venir. Les principaux problèmes environnementaux ont leurs racines dans les villes - allant des tuyaux d'échappement des véhicules qui polluent et réchauffent l'atmosphère, en passant par la demande urbaine de bois d'œuvre qui dénuent les forêts et menace la biodiversité, jusqu'à la grande soif urbaine qui accentue les pressions sur l'eau douce... Comparées à ce qu'on appelle les niveaux supérieurs de gouvernement, les hôtels de ville sont plus près des gens, la société civile peut ainsi, théoriquement, avoir une meilleure chance de changer le statu quo en matière de justice environnementale, politique et sociale... La démocratie participative doit prendre racine dans les quartiers et les villes de notre société. Le reste suivra »

Extrait du livre Participatory Democracy. Prospects for democratizing Democracy, Montréal, Black Rose Books, 2005.

GLOSSAIRE

Empreinte écologique :

L'empreinte écologique mesure la demande de l'humanité vis-à-vis de la biosphère. Elle se mesure en surfaces biologiquement productives de terre et de mer, nécessaires pour fournir les ressources que nous utilisons et les déchets que nous produisons.

Source: **Global Footprint Network** http://www.footprintnetwork.org/newsletters/gfn_blast_0610.html

Étude socio-sanitaire :

Étude touchant les impacts sociaux et les incidences sur la santé publique d'un projet ou d'une politique.

Gouvernance :

La gouvernance est « l'art d'organiser, dans l'espace public, les mises en relation entre les intérêts des citoyens et entre les échelles locale, nationale, régionale, mondiale; c'est l'art de produire des règles du jeu porteuses de sens, prenant en compte la complexité de nos sociétés, permettant le dialogue et l'action collective ».

Source : **IRG**, Réseau International de recherche comparative et de débat sur la réforme de la [gouvernance](#), Octobre 2004.

Paradoxe de Downs-Thompson sur les déplacements induits :

La circulation croît lorsque les routes ne sont pas congestionnées, mais cette croissance diminue au fur et à mesure que la congestion se développe jusqu'à atteindre un équilibre autolimitatif (lorsque la courbe devient horizontale). Si la capacité est augmentée, la croissance de la circulation continue d'augmenter jusqu'à ce qu'elle atteigne un nouvel équilibre. Les déplacements additionnels résultant de l'augmentation de la capacité des routes portent le nom de « circulation générée » ou encore « déplacements induits ».

Source : **Victoria Transport Institute**, inspiré de Wise (1999).

Transport durable :

Le transport durable s'entend d'un système :

- qui permet aux particuliers et aux sociétés de satisfaire leurs principaux besoins d'accès d'une manière sécuritaire et compatible avec la santé des humains et des écosystèmes, et qui ne porte pas préjudice à notre génération ou aux générations future ;
- dont le coût est raisonnable, qui fonctionne efficacement, offre un choix de modes de transport et favorise une économie dynamique;
- qui limite les émissions et les déchets de manière à ce que ceux-ci ne dépassent pas les capacités de la planète de les absorber; réduit au minimum la consommation des ressources non renouvelables; limite la consommation des ressources renouvelables dans le respect des principes de développement durable; et réutilise et recycle ses composantes et réduit au minimum le bruit et l'utilisation du sol.

Source : **Center for Sustainable Transport** (Centre pour un transport durable)

Usager vulnérable :

Utilisateurs de la chaussée publique ayant une moins grande mobilité ou visibilité les rendant plus vulnérables à une collision avec un véhicule motorisé ou non (bicyclette). Cette définition inclut les personnes âgées ou très jeunes, hommes autant que femmes, souffrant d'infirmités, de maladies, âgées ou très jeunes, circulant dans des endroits peu ou pas du tout sécurisés (par exemple : parcs industriels ou rue et ruelle mal éclairée). L'usager vulnérable inclus aussi celui qui est isolé, faute de moyens financiers.

TABLE DES MATIÈRES

Glossaire	3
Sommaire	5
Présentation de L'organisme	7
Introduction et contexte	7
Partie I - Enjeux locaux	9
A. Les transports collectifs.....	9
B. La santé et le transport routier.....	19
C. La sécurité des usagers vulnérables.....	26
D. Le cas de la rue Notre-Dame : un boulevard à humaniser	32
Partier II - Enjeux généraux	37
A. La Tarification sociale: une question d'équité.....	37
B. Gouvernance et participation citoyenne	40
C. Camionnage : Transport des marchandises et des matières dangereuses.....	43
Conclusion	46
Annexe 1 - Liste des recommandations	49
Annexe 2 - Étude du Cinbiose	52
Annexe 3 - Déclaration de principes pour le réaménagement de la rue Notre-Dame	53
Annexe 4 - Humaniser la rue Notre-Dame: un exemple	54
Annexe 5 - Sustainable Transportation Performance Indicators	55
Annexe 6 - Boucle de contournement à l'extérieur de l'île de Montréal	56

SOMMAIRE

Les coûts sociaux et les impacts de nos habitudes de transport sur la santé et l'environnement méritent de que l'on s'attarde aux liens entre aménagement du territoire, infrastructures de transport et dégradation des conditions de vie en milieu urbain. **Si la mobilité est un droit humain fondamental, le droit à un environnement de qualité l'est tout autant.** L'exercice de l'un ne doit pas nuire à la qualité de l'autre. Et puisque **la santé est aussi un droit fondamental** des personnes, le Plan de transport doit développer un **système de transport qui allie mobilité, environnement, santé et équité.**

Si elle accueille favorablement la majorité des orientations du Plan de transport (p. 25), La *Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve* (TaqH-M) reste préoccupée par les impacts liés au développement du réseau routier sur la qualité de vie, la santé des riverains, la sécurité et la revitalisation des quartiers centraux.

Aussi, la TaqH-M, à l'instar de la *Chambre de commerce du Montréal métropolitain*, préconise l'investissement massif dans le transport collectif. Nous partageons donc entièrement la première orientation du Plan, soit : « choisir le transport collectif comme mode privilégié de déplacement des personnes » (p.25). Le développement d'infrastructures de transport en commun moderne et efficace aura un effet structurant sur les habitudes de déplacements urbains.

Aujourd'hui, nous savons que la liste des impacts négatifs et pour la plupart scientifiquement validés, notamment ceux sur la santé, s'allonge lorsqu'on tente de mesurer objectivement les effets pervers des artères à grand débit en milieu urbain sur les conditions de vie des résidents. La TaqH-M croit que les évaluations en matière de bruit et de pollution de l'air sous-évaluent les impacts prévisibles, car elles ne tiennent pas compte d'estimations réalistes des débits de circulation induits.

Pourtant, même si la STM, dans son mémoire à la commission Nicolet, résume clairement le cul-de-sac de l'augmentation de l'offre d'infrastructures, les promoteurs publics (ville, ministère ou partenariat entre les deux) ne prennent toujours pas en considération la question du trafic induit (**paradoxe de Downs-Thompson**) par la mise en service d'une nouvelle infrastructure routière. Nous pensons ici au débit induit par le pont de l'A-25 sur l'achalandage de la rue Notre-Dame.

Le développement du réseau autoroutier nuit aussi à la deuxième orientation issue du Sommet de Montréal (2002), soit « la promotion du transport de remplacement de l'auto comme le transport en commun et les modes de transport actif comme la marche et le vélo » Pour la TaqH-M, la mise en oeuvre de cette orientation favorise un maillage plus serrée du tissu social. La vie de quartier, en stimulant l'achat local, ne pourra que s'améliorer et se développer, au grand bonheur des résidents, des touristes et des commerçants. Densification du territoire, hausse substantielle des transports actifs et stimulation de l'économie locale sont

synonymes de durabilité des quartiers, donc de la diminution de l'empreinte écologique de la région montréalaise.

D'aucuns conviennent qu'un changement de paradigme est requis afin de favoriser la mobilité des personnes et des marchandises de façon à supporter une économie dynamique, tout en améliorant les conditions de vie des citoyens des quartiers denses. En ce sens, la définition du transport durable – définition reprise par la ville – doit devenir plus qu'un énoncée.

Enfin, considérant l'état de décrépitude avancé du patrimoine routier dans la région métropolitaine, tel que le laisse entendre les travaux de la commission Johnson. Nous questionnons la participation de l'agglomération, de la ville ou des arrondissements à tous nouveaux projets de développement du réseau routier sur leur territoire, dans leurs juridictions respectives.

C'est pourquoi la TaqH-M croit impératif que la ville de Montréal et ses partenaires, nonobstant le type d'infrastructures à développer ou à reconstruire (un nouveau lien routier, autoroutier ou d'un système de transport collectif), produisent des études de répercussions environnementales incluant une analyse socio-sanitaire. D'ailleurs, chaque chantier d'infrastructures routières ou de transport collectif identifié dans le « Plan de transport », devrait comme préalable à sa réalisation, avoir sa propre étude d'analyse socio-sanitaire. Les résultats de ces études seraient accessibles à la population et présentés lors d'audiences de l'OCPM. Ainsi, avant le début des travaux sur la rue Notre-Dame, les promoteurs du projet conjoint Ville de Montréal-MTQ élaboreraient une analyse socio-sanitaire qui sera éventuellement présentée lors d'une consultation publique.

Pour la TaqH-M, un Plan de transport moins ambitieux, davantage centré sur les chantiers dont la mise en oeuvre tombe sous la gouverne complète des administrations municipales (agglomération, ville et arrondissements), optimisera les retombées positives sur la collectivité à court terme. Conséquemment, une hiérarchisation des modes de transport devrait se faire en fonction du rendement efficacité-GES. À titre d'exemple, le train de mesures du 3^e Plan de transport de Vancouver favorise en premier lieu le piéton. Il ne comporte aucune mesure visant la fluidité de la circulation automobile. Il faut savoir que Vancouver est une des rares villes où les temps de déplacement en pointe sont à la baisse.

Montréal doit se faire entendre de nouveau à Québec, comme en 1977. Son développement ne passe pas par la complétion d'une boucle autoroutière sur l'île de Montréal. Au contraire, Montréal, Québec - et Ottawa - doivent saisir l'occasion de ré-ouvrir la fenêtre fluviale en bordure de la rue Notre-Dame en construisant « de la ville », plutôt que de l'autoroute. La boucle autoroutière doit se faire à l'extérieure de l'île de Montréal.

L'occasion nous est offerte de repenser l'axe Est-Ouest ainsi que les accès au Port de Montréal en lien direct avec le tunnel Louis-Hyppolite-Lafontaine. En fait, la TaqH-M demeure convaincue qu'un scénario à l'échelle humaine, à l'image de celui illustré en annexe 4, conforme à la déclaration de principes de l'annexes 3.

Il en va de la durabilité des transports dans cet axe historique et stratégique pour le sud-ouest du Québec. Il en va de la volonté de l'administration municipale de marcher dans le XXI^e siècle. de maintenir Montréal, notre ville-région, dans le peloton de tête des villes de savoir et de culture où il fera bon vivre. C'est pourquoi non seulement la mobilité, mais aussi, l'environnement, la santé et l'équité sont au cœur de la durabilité des modes de transport. C'est pourquoi, la rue Notre-Dame doit rester un boulevard urbain, intégré à son environnement, à son quartier et non, une voie rapide qui stimulera la circulation de transit Est-Ouest.

PRÉSENTATION DE L'ORGANISME

La **Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve** (TaqH-M) est un regroupement de citoyens, de citoyennes et d'organismes communautaires naturellement interpellés par les enjeux liés à l'aménagement urbain; aux questions de transport; à l'amélioration de la qualité de vie et de l'environnement et à la protection de la santé publique.

Vaste programme pour une population qui vit dans un quartier historique et dense, et qui a été façonné par l'évolution des systèmes de transports. Il faut dire que cela fait plus de 35 ans que l'on s'ingénie à moderniser l'autoroute Est-Ouest dans le quartier¹. Ce milieu de vie en bordure du fleuve, dynamique, doté d'un patrimoine historique et architectural de valeur exceptionnelle², s'est dégradé pour devenir, le temps d'une génération, un milieu défavorisé.

Si plusieurs facteurs se combinent pour expliquer ce déclin rapide, le plus important demeure sans conteste les expropriations de 1972 pour l'autoroute Est-Ouest, alors qu'environ 1 200 familles ont été expropriées de leur logement. Amputée de la moitié de son bassin de clients, soit de 5 000 à 8 000 résidants, la rue Ste-Catherine Est, une artère commerciale jadis florissante, périclite encore.

Cela fait plus de 20 ans que la TaqH-M est un lieu d'échange, de réflexion et d'éducation populaire. Avec les années et la production de nombreux mémoires, la TaqH-M a développé une vision critique sur des enjeux locaux dans une perspective régionale.

INTRODUCTION ET CONTEXTE

Pour **Norman King**, épidémiologiste, Direction de santé publique de Montréal, les villes doivent être réaménagées. C'est une question de santé publique. « *Exposées à la même pollution, quelles personnes seront plus à risque de développer une maladie? On ne le sait pas. On ne peut donc pas intervenir auprès des individus. Mais on peut le faire à l'échelon des villes. Si on aménage nos villes autrement, en particulier en ce qui concerne le transport, on peut diminuer les polluants. Et cela*

¹ Exposé et témoignages avec une présentation de photographies historiques par Paul Labonne, directeur de l'atelier d'Histoire Hochelaga-Maisonneuve et Jean-Paul Savard, historien amateur.

² *Évaluation du patrimoine urbain*, Arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, Ville de Montréal, 2005, p. 27.

procurerait d'autres avantages : les citoyens seraient plus actifs, moins obèses, et il y aurait moins d'accidents de la route! Il ne faut pas mettre toute la responsabilité sur le citoyen. Le gouvernement et l'industrie doivent aussi collaborer. Les solutions existent. Il s'agit de trouver la volonté politique. Mais le public doit exercer son influence, d'une part sur ses dirigeants et d'autre part par ses choix de consommateur. »

Au son du mot « Notre-Dame », des citoyens chercheront à s'informer, à se concerter et à se mobiliser pour préserver et améliorer leurs conditions de vie, la qualité de leur environnement, la santé et la sécurité de leurs enfants.

En attendant que se concrétise les promesses de consultations sur le projet conjoint MTQ-Ville de Montréal pour la modernisation du « chemin du Roy », la mise sur pied d'une commission de consultation publique sur le projet de Plan de transport du maire Tremblay est en soi fort louable. Nous tenons d'ailleurs à appuyer la Ville de Montréal dans l'élaboration de ce premier « Plan de transport ».

La TaqH-M estime que le Plan de transport est un bon début, bien qu'il s'agisse d'un fourre-tout rempli de bonnes intentions. Ce plan comprend quelques incohérences entre les orientations, la vision, le diagnostic et les chantiers proposés. Nous déplorons aussi qu'il y ait un manque de cohésion entre le Plan de transport de la ville, ses propres politiques et ses autres plans, ou ceux de ses partenaires, notamment le premier *Plan stratégique de développement durable* et le *Plan d'urbanisme*, le *Plan de déplacements du MTQ* et l'*Étude sur les générateurs de transport de marchandises dans la région de Montréal* (Tecsult, 2006). Ainsi, parmi les 21 chantiers que la Ville de Montréal souhaite développer, certains sont louables et d'autres, sont plus que discutables, voir improvisés.

Alors, pourquoi l'absence de priorité des chantiers et des principes directeurs qui les guideraient? Des aspects contradictoires de ces chantiers viennent se confronter. Certains remettent même en question les principaux outils dont c'est doté la Ville de Montréal tel que: la *Charte du piéton*, la *Charte Montréalaise des droits et responsabilités*, le *Cadre de référence de la politique familiale*, le *Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise*, et le *Plan d'urbanisme*, pour n'en citer que quelques uns...

Le Plan de transport a aussi une lacune dans la hiérarchisation des moyens de transport. Nous constatons, à la p. 17, l'importance accordée à chacun des moyens de transport. Par exemple, au 16^e chantier, à la toute fin, « La démarche sera soutenue par l'adoption de règles d'harmonisation pour tenir compte de la hiérarchisation de l'ensemble des besoins (réseau de camionnage, desserte par autobus, réseau cyclable, etc.) ».

La hiérarchisation des modes de transport devrait plutôt se baser sur le rendement efficacité-GES. Au haut de la pyramide devrait se trouver la marche, suivi par le vélo, le transport collectif, le transport ferroviaire, le camionnage, le co-voiturage, le taxi, et après, l'auto-solo.

L'impression qui se dégage est que la Ville de Montréal veut tout faire sans trop repenser le milieu urbain en fonction des nouvelles tendances en aménagement urbain. L'audace annoncée au Plan de transport impose un regard neuf sur ce que devrait être la Ville du futur en accord avec les réalités climatiques et énergétiques, qui sont déjà le lot du XXI^e siècle. L'administration municipale **dit** faire la « ville de demain » mais avec encore trop de chantiers basés sur une approche des années 50-60.

Le «Tout-à-l'auto» qui s'est imposé en Amérique du Nord dans les dernières décennies a eu ses conséquences dommageables non seulement sur l'environnement, mais aussi sur la santé des populations. (On a qu'à penser à l'augmentation évidente des maladies respiratoires, qui touchent en particulier les enfants et les personnes âgées). Puisque nos finances publiques sont elles aussi en mauvaise santé, il serait absurde de s'acharner à construire, à coups de milliards, dans une perspective à courte vue, de nouvelles autoroutes! Au contraire, l'occasion se présente maintenant d'innover concrètement, de développer un système efficace et écologique de transports collectifs qui ferait de Montréal un exemple à suivre.

Les 36 recommandations de la Table sont regroupés à l'annexe 1.

PARTIE I - ENJEUX LOCAUX

Cette partie de notre mémoire présente des recommandations de notre organisme relatives à des enjeux locaux, et parfois régionaux, en termes de transport. Les membres de la commissions reconnaîtront que plusieurs enjeux bien que locaux on une portée globale, ne serait-ce que parce qu'elles existent sur l'ensemble du territoire.

Ainsi, il sera question de l'amélioration du service et de l'accès au transport collectif dans l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve (MHM) et de l'implantation de nouveaux modes de transports collectifs sur un plan plus régional. Ensuite, nous aborderons la thématique de la sécurité des piétons. Le prochain thème touché sera la santé des populations en relation avec le transport routier. Étant donné, la présence du port de Montréal et de grands espaces industriels dans notre arrondissement, nous présenterons notre vision concernant le transport des marchandises et finalement, la TaqH-M ne peut passer sous silence, le délicat dossier du projet conjoint MTQ - Ville de Montréal à propos de l'avenir de la rue Notre-Dame.

A. Les transports collectifs

La Table est en accord avec la proposition de l'administration de Montréal à l'effet que « l'amélioration et le développement des services de transport en commun constituent la pièce maîtresse du Plan de transport de Montréal »³ (p.49).

Nous souscrivons également aux enjeux identifiés dans le diagnostic que du « Plan de transport ». Nous portons une attention particulière à l'enjeu relatif à l'accessibilité aux

³ Ville de Montréal, 2007, Plan de transport : Réinventer Montréal, Service des infrastructures, transport et environnement, Division du Transport, 151 pages.

différents secteurs de la Ville par le transport en commun. Dans notre arrondissement, et en particulier dans Hochelaga-Maisonneuve, la portion sud du quartier est négligée en terme de services de transport collectif à grande capacité; qu'il est plus facile de sortir du quartier que de circuler en transport en commun dans le quartier; que les zones industrielles actuelles et futures sont mal desservies.

Notre premier constat rejoint l'analyse de l'équipe de professionnels du Ministère de l'Environnement du Québec (2002) qui remarquait que « *certaines quartiers, situés sur l'Île de Montréal à proximité du centre-ville et dont les densités de population sont relativement élevées à l'échelle métropolitaine, ne sont pas desservis par des systèmes de transport en commun à grande capacité existants où à venir. Il en est ainsi, à titre d'exemple, de la portion sud des quartiers Hochelaga et Maisonneuve (soit près de l'axe de la rue Notre-Dame), de la portion est de Mercier, soit près de l'axe de l'autoroute 25... »*, (p.26)⁴.

La Société de transport de Montréal (2004) a effectué dans son mémoire devant l'Office de consultation publique de Montréal, une analyse concrète du portrait de la gestion des déplacements des dernières décennies en matière de transport pour la région de Montréal. Ainsi, « *pendant les 40 dernières années, si des investissements importants en transport public étaient consentis, ils ont été annulés par ceux beaucoup plus importants, du développement autoroutier* »⁵. Comme si on n'avait pas su à cette époque, faire valoir un choix très clair, favoriser une ville plus forte ou la croissance des banlieues.

Il est normal dans ces conditions que la pression sur la demande d'infrastructures aille en augmentant. En somme, les voies de circulation publiques sont sous le joug de l'automobile au détriment des transports collectifs, actifs et commerciaux. De plus, une automobile privée est stationnée 95 % du temps⁶.

La STM indique que le centre-ville de Montréal sera encore la principale destination pour la majorité des automobilistes pour les prochaines décennies. Cependant, une bonne partie de ces déplacements répondra aussi à la multiplication croissante des secteurs d'intérêts des banlieusards. La TaqH-M conclut qu'il est plus que jamais justifié d'investir massivement dans les transports en commun et actif.

L'autre enjeu qui nous intéresse, c'est la perte de compétitivité globale du transport en commun par rapport à l'auto dans plusieurs grands corridors sur l'Île de Montréal. Depuis la fermeture de sa voie réservée dans le corridor du boulevard Pie IX, le transport en commun dans cet axe important a perdu de son efficacité. Les lignes 410 et 430 express qui relient l'est de Montréal au centre-ville par le biais, entre autre, de la rue Notre-Dame dans Hochelaga-

⁴ Ministère de l'Environnement du Québec, 2002, Rapport d'analyse environnementale : Modernisation de la rue Notre-Dame, entre la rue Amherst et l'échangeur de l'autoroute 25, par le ministère des Transports du Québec, Direction générale de l'évaluation environnementale, 133 pages.

⁵ Société de transport de Montréal, 2004, Mémoire sur la révision du plan d'urbanisme présenté devant l'Office de consultation publique de Montréal.

⁶ Baromètre, 2005, Sondage auprès des Montréalais, Plan de transport, Ville de Montréal, 66 pages.

Maisonneuve, sont souvent retardées par la présence de milliers d'automobilistes seuls dans leur voiture en période de pointe.

La TaqH-M appuie fortement les objectifs du Plan de transport de Montréal (p.49) soit de viser **au minimum** :

- une hausse de 8% de l'achalandage du transport en commun d'ici 2012 comme le propose d'ailleurs la *Politique québécoise du transport collectif (PQTC)*;
- une hausse de 26% de l'achalandage du transport en commun d'ici 2021, un effort très ambitieux, similaire à celui des plans de transport de plusieurs grandes villes du monde, telles Paris et Londres.

La TaqH-M estime que le contexte actuel est des plus favorable pour effectuer un virage radical en faveur des transports collectifs si on se fie au sondage réalisé pour le compte de la Ville de Montréal⁷. Les résultats démontrent que « plus de 80% des répondants sont d'accord pour réduire la dépendance à l'automobile en misant sur les transports en commun et les transports actifs »⁸. D'autres résultats indiquent que « près des deux tiers des répondants estiment que les gouvernements devraient investir dans les transports en commun (52 %) ou les transports actifs (11 %) alors que 35 % optent plutôt pour le réseau routier »⁹. Un autre résultat intéressant de ce sondage, nous montre que seulement « 29 % des répondants sont d'avis qu'il faut développer le réseau routier pour réduire les problèmes de congestion sur l'Île, 49 % privilégient le développement des transports en commun et 20 % celui des transports actifs. Même chez ceux qui utilisent plus souvent leur voiture, 49 % optent pour le développement des transports en commun... »¹⁰.

Le retour des tram-trains dans le Sud-Est

Une des idées les plus intéressantes parmi les interventions proposées au Plan de transport est de « développer un réseau de tramways qui assura, en appui au métro, la desserte du Centre de Montréal et de plusieurs axes stratégiques, de même que la revalorisation de l'espace urbain, en particulier dans certains secteurs à grand potentiel de développement économique » (p.50).

Pour la TaqH-M le nouveau réseau de tramways gagnerait à être doté d'une technologie unitaire. Ce choix permet une meilleure intégration du nouveau tramway au réseau de trains de banlieue. La TaqH-M suggère donc la mise en place d'un réseau de **tram-trains**.

Cependant, nous aimerions suggérer des modifications à la proposition de la Ville de Montréal. Nous voudrions que le réseau futur de tram-trains ne se limite pas seulement à la desserte du centre-ville et du centre-ouest de Montréal, mais également à ses quartiers centraux comme Hochelaga-Maisonneuve, Rosemont et Verdun. Le Plan de transport mentionne également que le futur réseau de tram-trains pourrait desservir des axes stratégiques, nous aimerions qu'il soit précisé que parmi ses corridors, soit considéré les accès routiers (ponts) des banlieusards sur l'Île de Montréal afin de diminuer substantiellement le trafic de transit dans les quartiers centraux de l'agglomération.

⁷ Ibid. 6.

⁸ Ibid. 6.

⁹ Ibid. 6.

¹⁰ Ibid. 6.

À titre d'exemple, une ligne de tram-trains pourrait desservir Repentigny en passant par l'un des deux ponts, prenant ensuite le corridor des lignes 410 et 430 entre autres sur la rue Notre-Dame en site propre, desservant Pointe-aux-Trembles; Mercier-Est; Mercier-Ouest; Hochelaga-Maisonneuve; Sainte-Marie; Centre-Sud et le centre-ville. Ce nouveau mode de transport collectif non-polluant serait plus efficace à moyen et long terme que l'élargissement de la rue Notre-Dame à six voies routières dans le projet conjoint du MTQ - Ville de Montréal. Il faut absolument que le Plan de transport de Montréal offre également aux banlieusards des modes de remplacement compétitifs à l'utilisation de l'automobile.

En omettant d'étendre la couverture de ce réseau, le Plan de transport présente une vision discriminatoire pour le développement communautaire, social, économique et durable du sud-est de Montréal. Nous tenons à rappeler que le sud-est de l'Île présente des déficiences importantes en termes de transport en commun comme nous l'avons mentionné dans les pages précédentes. Le Plan de transport (p.57) souligne que dans des phases ultérieures, il pourrait s'implanter des tram-trains sur d'autres axes stratégiques comme la rue Notre-Dame, le boulevard Pie IX, le boulevard Henri-Bourassa, etc.

La TaqH-M s'interroge pourquoi le Plan de transport ne favorise pas l'implantation d'une ligne de tram-train à court terme dans l'axe de la rue Notre-Dame et dans l'axe du boulevard Pie IX. Pourquoi ne pas intervenir tout de suite? Il faut intégrer sans tarder ces nouvelles lignes de tram-trains dans le projet conjoint MTQ - Ville de Montréal pour la rue Notre-Dame de même que pour le boulevard Pie IX dans le cadre de la réouverture de la voie réservée. La Table a défendu cette position lors de l'audience publique de l'Office de consultation publique de Montréal sur le Plan d'urbanisme de Montréal en 2004. Nous avons poursuivi les mêmes démarches lors de la consultation publique sur le chapitre du Plan d'urbanisme relatif à l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. En fait, depuis 2000, la TaqH-M, le Groupe de Recherche Urbaine Hochelaga-Maisonneuve (GRUHM) et plusieurs autres organismes recommandent d'améliorer l'efficacité du transport en commun dans le corridor Notre-Dame au-delà d'une simple voie réservée pour autobus. Le but est de diminuer substantiellement la circulation de transit qui étouffe le quartier. Pourquoi attendre 10 et 15 ans pour réaliser ce réseau de tramways (ou de tram-train) après avoir investis un montant de l'ordre de 750 millions de dollars des deniers publics dans le cas de la rue Notre-Dame et de plusieurs dizaines de millions de dollars pour le boulevard Pie IX?

Nous reformulons les recommandations suivantes à propos du réseau de tram-train :

RECOMMANDATION 1 :

Implanter un tram-train, ou tout autre système de transport publique à taux d'occupation élevé, entre l'extrémité Sud-Est de l'Île de Montréal et le Centre-Ville. Ce système circulera dans l'axe Est-Ouest, dans Hochelaga-Maisonneuve, à proximité du fleuve. L'aménagement sera conforme à la déclaration de principes formulé à l'annexe 3.

RECOMMANDATION 2 :

L'implantation d'un tram-train dans l'axe du boulevard Pie IX, de la rue Notre-Dame à l'autoroute 440 à Laval, et ce, dès la première phase de construction, sur un horizon de cinq ans.

L'axe Notre-Dame et Pie IX figurent parmi les dix corridors les plus achalandés de l'île de Montréal en autobus. Ces dix axes représentent environ 40 % de l'achalandage quotidien total du réseau d'autobus de la Société de transport de Montréal (STM).¹¹ « A eux seuls, les axes Henri-Bourassa, Pie IX, Notre-Dame, du Parc et Côte-des-Neiges représentent environ 20 % de l'achalandage quotidien par autobus de la STM »¹².

Selon le Plan de transport de Montréal, environ 41 000 personnes se déplacent quotidiennement en autobus dans l'axe du boulevard Pie IX. Il ne faut pas oublier que dans les années 80, les autorités municipales prévoyaient la construction d'une ligne de métro dans l'axe du boulevard Pie IX. Actuellement, la ligne bleue du métro accueille à chaque jour, environ 50 000 personnes. La TaqH-M préfère l'implantation d'un tram-train en raison d'un meilleur rapport coûts/bénéfices que l'implantation d'une nouvelle ligne de métro. La réalisation de la ligne de tram-trains sur le boulevard Pie IX permettrait également de désengorger le pont Pie IX entre Laval et Montréal et de réduire le trafic de transit.

Enfin, l'implantation d'un réseau élargie de tram-trains sur l'île de Montréal améliorera la rentabilité du chantier.

Le Plan de transport précise les différentes caractéristiques du tram-train. La Table est d'accord avec l'ensemble de ces caractéristiques mais tient à souligner les suivantes :

- Les tram-trains circulent en site propre c'est-à-dire dans une emprise qui leur est réservée en tout temps. Ceci leur assure des temps de parcours rapides, fiables et réguliers. Ils deviennent ainsi un mode de transport collectif compétitif par rapport à l'automobile. La dernière simulation de la rue Notre-Dame sur le site Internet du MTQ accorde seulement une voie réservée aux autobus dans chaque direction. Il n'y a même plus de voies en site propre pour les autobus. Il s'agit d'un recul inacceptable pour la TaqH-M.
- La capacité de transport des tram-trains représente une caractéristique intéressante de ce mode de transport collectif. « Ils utilisent des véhicules spacieux et attrayants, pouvant être constitués de plus d'une unité (véhicules articulés ou autres)... »¹³. Le Tableau I, provenant du mémoire de la Ville de Montréal présenté lors de l'audience publique du Bureau d'Audience Publique sur l'Environnement (BAPE, 2002), donne une idée des capacités de différents modes transport collectifs.
- Le Plan de transport souligne également que les tram-trains bénéficieront de mesures préférentielles aux carrefours leur accordant la priorité de passage. La TaqH-M considère cette mesure importante pour préserver le caractère rapide, fiable et compétitif de ce mode de transport face à la voiture privée.

¹¹ *Ibid.* 3, p.54.

¹² *Ibid.* 3, p.54.

¹³ *Ibid.* 3, p.54.

- Finalement, la caractéristique peut-être la plus importante en ces temps de réchauffement climatique et de période de smog urbain, est l'utilisation par le tram-train de modes de propulsion non-polluants dont l'électricité.

Tableau 1. Capacité des différents modes de transport en commun¹⁴

Capacité (personnes par heure par voie)				
Voie réservée pour autobus (aux 2 min)	Voie réservée pour autobus-articulés (aux 2 min)	Voie réservée en site propre	Système léger sur rail (SLR) (tram-train)	Métro (2 min 30 sec)
2 000	3 000	4 000 à 5 000	12 000	21 500

Le Plan de transport prévoit implanter une ligne de type Service Rapide par Bus (SRB) dans l'axe du boulevard Pie IX – centre-ville. À la page 58 du Plan, la Ville de Montréal justifie cette nouvelle desserte par les éléments suivants :

- Le boulevard Pie IX est présentement le principal axe nord-sud de l'Est de Montréal concernant le transport en commun;
- Ce nouvel axe SRB permettra de réduire la charge sur la ligne 2 (orange) et la ligne 1 (verte) du métro;
- « Montréal considère cette ligne comme hautement prioritaire de sorte que sa réalisation le long du boulevard Pie IX sera entreprise immédiatement avec l'AMT selon un échéancier accéléré... ».

Les raisons évoquées justifient plutôt l'implantation d'un tram-train dans l'axe boulevard Pie IX – centre-ville. La TaqH-M préfère de loin le tram-train au Service Rapide par Bus (SRB) à cause de son mode de propulsion non-polluant et économique (électricité); sa fiabilité; son confort; sa souplesse en terme de capacité (peut compter quelques unités) et son impact indéniable sur la revitalisation urbaine de notre quartier. La TaqH-M considère qu'il est urgent que l'administration municipale planifie ce scénario avec la STM et l'AMT.

D'autant plus que le diesel (ou le biodiesel), le carburant des SRB, est considéré comme un des polluants les plus importants dans les villes. Ce polluant émet des composés cancérigènes et mutagènes en plus d'être porteur de certains irritants respiratoires et d'agents inflammatoires. Les émissions de particules fines reliées au diesel génèrent environ 21 000 décès prématurés, 3 000 cancers du poumon, 15 000 admissions aux hôpitaux et 410 000 crises d'asthme aux États-Unis¹⁵.

Certains spécialistes affirment que si les expériences du gouvernement canadien sur le biodiesel sont concluantes, il favorisera sa pénétration à 2% vers 2012. Ces experts soulignent qu'il n'y aura pas de réductions significatives à anticiper avant 2020¹⁶ Le biodiesel n'est pas aussi propre qu'on le laisse entendre. Lors d'une présentation dans le cadre d'une rencontre d'échanges sur le Plan stratégique de développement durable de Montréal, Monsieur Camil Lagacé du Conseil québécois du biodiesel, a présenté les impacts du biodiesel sur les

¹⁴ Ville de Montréal, 2002, Mémoire relatif à la Modernisation de la rue Notre-Dame présenté devant le BAPE.

¹⁵ Lachapelle, U., 2005, Transport urbain, Environnement et Santé humaine : Du global au local en passant par la rue Notre-Dame, CINBIOSE, Chaire des Écosystèmes urbains, Service aux Collectivités de l'UQAM, 92 pages.

¹⁶ Éco-Conseil, 2007, Analyse du cadre réglementaire sur les émissions atmosphériques du Canada.

émissions atmosphériques. Pour le carburant, B-20 (80 % d'huiles végétales ou animales, 20 % de pétrodiesel) dans un moteur à injection électronique, les particules fines (PM 2.5) ont diminué en moyenne de 14 %. Pour leur part, les HAP (Hydrocarbures aromatiques polycycliques) ont diminué en moyenne de 20 %, pour les oxydes d'azote, on assiste à une diminution en moyenne d'environ 2 %. Finalement, les résultats les plus intéressants sont ceux pour le monoxyde de carbone (CO) qui diminue en moyenne de 27 %. Ces données ont été obtenues grâce au projet Biobus de la (STM)¹⁷.

Ce que ne révèle pas cette étude, c'est que l'ensemble des impacts du cycle de vie de ce nouveau carburant (production, raffinage, distribution et usage) n'ont pas été évalués sur l'environnement et la santé humaine. En France, une veille sanitaire a été mis en place pour évaluer les biocarburants dont le biodiesel. La TaqH-M considère que des recherches scientifiques en matière d'impact sur la santé humaine devraient être entreprises dans les plus brefs délais avant d'envisager augmenter la consommation de biodiesel.

Dans les années 80, on avait promis à la population de l'Est de Montréal, une ligne de métro dans l'axe du boulevard Pie IX¹⁸. Vingt ans plus tard, alors que le tramway, un mode de transport en commun durable, construit localement, vendu dans les grandes villes progressistes du monde, alors que les effets du transport sur la santé sont documentés, que les variations climatiques s'intensifient et que l'offre en pétrole conventionnel se raréfie, le Plan de transport propose une ligne de type SRB carburant au diesel. Il s'agit, pour bien des observateurs, d'un recul inacceptable et d'un manque de vision, voir de jugement.

Comble de l'ironie, la population de l'est de l'île compte parmi celles ayant le plus bas taux de motorisation en Amérique du Nord, subi depuis 35 ans les impacts sociaux, environnementaux et de santé publique engendrés par la forte circulation routière sur la rue Notre-Dame. Suite à la dégradation importante de leurs milieux de vie, les montréalais méritent la meilleure technologie en transport collectif. Vivement le retour du tram-train sur la rue Notre-Dame et le boulevard Pie IX et ailleurs à Montréal.

Sur le plan économique, le transport collectif présente de nombreux avantages. Une étude réalisée par SECOR Conseil pour le compte de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain¹⁹ démontre que le transport en commun est un puissant moteur du développement économique de la région métropolitaine de Montréal. Voici les principaux faits saillants de cette étude :

- des retombées économiques de près de 937 millions de dollars générées par les activités des organismes de transport;
- des économies de 570 millions de dollars pour les ménages montréalais utilisateurs de ce système de transport;

¹⁷ Lagacé. C., 2007, Le biodiesel en 10 questions, Présentation dans le cadre de la rencontre d'échanges du premier plan stratégique de développement durable de Montréal, 25 pages.

¹⁸ Communauté urbaine de Montréal, 1986, Schéma d'aménagement, Service de la planification du territoire, 126 pages.

¹⁹ SECOR Conseil, 2004, Transport en commun : un puissant moteur de développement économique de la région métropolitaine de Montréal, Chambre de commerce du Montréal métropolitain, 35 pages.

- des bénéfices évalués à 159 millions de dollars provenant de la réduction du nombre d'accidents routiers (62 millions de dollars) et d'émissions polluantes (97 millions de dollars); sans compter les répercussions positives liées à une plus grande mobilité des travailleurs, au dynamisme accru du développement immobilier et à la diminution de la congestion;
- 12 845 emplois dans les organismes de transport et chez leurs fournisseurs;
- des recettes annuelles de 300 millions de dollars pour les autorités gouvernementales provinciale et fédérale.

Dans cette même étude, SECOR Conseil a estimé les bénéfices économiques associés à un gain de 2 % de la part modale du transport en commun dans la région de Montréal. Cette variation de 2 % « correspond à la moitié de la perte de "marché" du transport en commun au cours de la période 1993-1998. Si une augmentation de 2 % peut sembler faible, elle signifie une hausse de 10 % de l'achalandage du transport en commun et elle suppose 19 millions de déplacements de moins en voiture sur le territoire »²⁰, soit une diminution importante du nombre de véhicules sur les routes de la région de Montréal.

Tableau 2. Effet d'un gain de 2 % de la part modale du transport en commun sur les déplacements

Diminution du nombre de passagers-km en voiture	300,7 million
Diminution du nombre de déplacements en voiture	19,0 million
Diminution du nombre de véhicules-km	238,6 million
Diminution du nombre de véhicules-km en voiture en situation de congestion	101,4 million

NOTE : Estimation de SECOR Conseil à partir des données de l'AMT.

Le tableau 3 résume les principaux impacts économiques associés à ce gain de 10 % des déplacements en transport en commun (2 % de la part modale). On remarque immédiatement que l'effet combiné est considérable et atteint des bénéfices majeurs chiffrés à plus de 156 millions de dollars par année pour la région de Montréal.

Tableau 3. Synthèse des principaux effets d'un gain de 2 % de la part modale du transport en commun²¹

Augmentation de la valeur ajoutée sur le territoire par la hausse de revenus disponibles des utilisateurs	32,9 M
Diminution des coûts de congestion	107,3 M
Diminution des coûts de pollution	9,7 M
Diminution des coûts d'accidents	6,2 M
Impact total	156,1 M

²⁰ Ibid. 20, p.33.

²¹ Ibid. 20, p.34.

Le prochain tableau démontre que « *réciroquement, chaque million de dollars de dépenses des Québécois dans l'automobile crée au Québec 5,2 emplois, contre 13,5 emplois quand cette somme est dépensée dans le transport en commun* »²².

Tableau 4. Comparaison de l'automobile et du TC sous l'angle de l'emploi²³

	Dépenses (année 2000, M \$)	Emplois	Dépense par emploi	Emplois créés pour 1 M\$ dépensé
Automobile	25 913 \$	135 000	191 948 \$	5,2
Transport collectif	1 200 \$	16 200	74 074 \$	13,5

À l'instar de la construction du réseau de tram-train, la TaqH-M propose fortement l'implantation d'un des garages d'entretien dans le parc industriel Dickson. Ce projet permettra de créer des centaines d'emplois au Québec. Au début du siècle dernier, notre quartier a accueilli la centrale d'électricité qui alimentait le premier réseau de tramways de Montréal.

La STM a également évalué que si sa clientèle se tournaient vers l'automobile, « *les coûts additionnels pour la société s'élèveraient à environ 3 milliards de dollars annuellement, alors que les coûts du transport collectif sont de l'ordre de 0,8 milliards de dollars annuellement (excluant les trains)* »²⁴. Cette évaluation n'est que partielle, elle exclue entre autres les impacts sur l'emploi, les mouvements de population et l'économie locale selon l'expertise de la STM. « *En fait, si les clients de la STM utilisaient l'automobile, on pourrait remplir, pare-chocs à pare-chocs, une autoroute reliant Montréal à Gaspé* »²⁵.

La TaqH-M demande à l'ensemble des élus-es et en particulier ceux de la couronne Est de Montréal de faire des pressions avec la population de notre quartier pour obtenir ce réseau de tram-train qui contribuerait vraiment à désengorger l'axe de la rue Notre-Dame et à mieux desservir leur région. Au cours des prochaines années, le prix des carburants augmentera substantiellement, les gens de la banlieue voudront se tourner vers le transport collectif car ce dernier sera à un coût compétitif. Dès maintenant, améliorons l'offre en transport collectif vers les banlieues et libérons-nous de notre dépendances du pétrole et autre bio-carburants.

Tous ces bénéfices économiques démontrent l'importance de revaloriser les transports collectifs et de convaincre les gouvernements supérieurs d'investir massivement au cours des prochaines années dans ce domaine si nous voulons maintenir la compétitivité internationale de notre métropole.

Parmi les objectifs liés à l'amélioration du transport en commun à Montréal, le Plan vise à installer une plus grande capacité de transport par l'augmentation du parc d'autobus et l'implantation d'autobus articulés sur une vingtaine de circuits à fort achalandage. Pour sa

²² AMT, 2004 , Source à préciser.

²³ *Ibid.* 23, p.14.

²⁴ Société de transports de Montréal, 2005, Les activités de la STM : Les bénéfices net de 2 milliards pour la collectivité.

²⁵ *Ibid.* 24.

part, la TaqH-M a remarqué une diminution du service d'autobus sur les artères commerciales situés dans le sud du quartier (Ontario et Sainte-Catherine) en particulier dans les périodes hors-pointe. L'administration de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve a effectué le même constat²⁶. Pour remédier à cette situation, elle a évoqué la possibilité de mettre en œuvre certaines pistes d'action pour assurer une meilleure desserte du quartier en transport collectif. Notre recommandation s'inspire de ces pistes d'action.

RECOMMANDATION 3:

Accroître les fréquences de passage des autobus en particulier sur les rues Ontario et Sainte-Catherine en période hors-pointe et sur les autres circuits du quartier.

La TaqH-M considère que le service d'autobus de la STM devrait revenir au même niveau que celui de 1993, avant la réforme Ryan dans le financement des transports en commun. En 1993, les autobus du réseau ont parcouru plus de 77 millions de kilomètres. Depuis 2000, ce chiffre avoisine les 70 millions. En 1992, le métro a parcouru plus de 65 millions de kilomètres. Depuis 1996, ce chiffre est sous les 60 millions. Les tableaux 2 et 3 présentées dans les pages précédentes portent sur les avantages économiques d'un gain de 2% de la part modale du transport collectif.

À de multiples reprises, des entreprises de l'Est de Montréal se sont plaintes du manque de service en transport collectif. Cette situation limite leur capacité à recruter de nouveaux employés en particulier pour les périodes hors-pointes. Même si l'arrondissement est localisé dans le centre-est de l'île, les industries de notre secteur éprouvent le même type de problème. Ainsi, à titre d'exemple, les employés du Centre de distribution de Montréal de la Société des Alcools du Québec ont dû faire pression auprès de la STM pour maintenir le circuit 22 (Notre-Dame) dans Mercier. La fréquence des passages de l'autobus du circuit 22 est à la demi-heure même pendant les périodes de pointe. Pourtant, ce circuit d'autobus sera appelé à accroître ses fréquences de passage et son achalandage dans le cadre du redéveloppement du parc industriel Dickson et des autres terrains industriels en friche.

RECOMMANDATION 4:

Planification d'un plan de transport en commun pour améliorer la desserte actuelle et future des parcs industriels en redéveloppement dans l'arrondissement MHM.

Selon la TaqH-M, cette recommandation permettra entre autres de réduire les grands espaces de stationnement. Les aires de stationnement sont coûteux, ils contribuent à la création d'îlot de chaleurs urbain coûteux pour les entreprises. Le Plan de transport indique rapidement qu'il faudrait améliorer l'accessibilité aux secteurs industriels pour l'ensemble de la journée. Cependant, le Plan de transport parle, en page 62, d'établir « des partenariats avec les entreprises pour un rajustement optimal de l'offre dans les secteurs à faible densité ». Pour notre part, il s'agit plutôt de planifier un plan de transport collectif et de le mettre le plus rapidement possible en application en collaboration avec les entreprises, le Conseil d'arrondissement et les organismes communautaires pour assurer une meilleure desserte de

²⁶ Arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, 2004, Plan d'urbanisme de Montréal : Chapitre de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, Ville de Montréal, 26 pages.

ce secteur. Notre recommandation ne favorise pas des ententes de gré à gré avec chaque entreprise du secteur. Une recommandation semblable se retrouve dans le chapitre relatif à notre arrondissement dans le Plan d'urbanisme de Montréal²⁷ (p. 14).

Le Plan de transport de Montréal (pp 61-62) désire mettre en place des lignes d'autobus durant la journée pour relier directement les résidences de personnes âgées. Le but de cette intervention est de répondre aux besoins spécifiques de cette clientèle à forte croissance en termes de distance de marche, de temps d'attente à l'arrêt, etc. Cependant, la TaqH-M aimerait ajouter dans les secteurs les plus propices à ces dessertes le quartier Hochelaga-Maisonneuve. À titre d'exemple, il y a plusieurs résidences de personnes âgées localisées dans le secteur sud du quartier Hochelaga à proximité des rues Sainte-Catherine et Notre-Dame. Ces personnes âgées doivent se rendre sur la rue Ontario (à quelques centaines de mètres de marche de la rue Sainte-Catherine) pour se rendre au marché d'alimentation le plus près. La rue Sainte-Catherine ne compte plus de marchés d'alimentation dans le secteur d'Hochelaga depuis belle lurette. L'année dernière, un important marché d'alimentation sur la rue Ontario dans le secteur Hochelaga a fermé ses portes, limitant l'accessibilité des personnes âgées à ce type de commerce de proximité. Pour pallier à cette situation, la TaqH-M formule la recommandation suivante :

RECOMMANDATION 5 :

Implantation d'un nouveau circuit d'autobus à l'intérieur du quartier Hochelaga-Maisonneuve desservant les principaux services et attraits de notre quartier (Centre culturel, artères commerciales, etc.) et qui serait jumelée au réseau de résidences de personnes âgées et serait accessible à toute la population.

Le sous-financement chronique de notre réseau de transport collectif est l'une des préoccupations les plus importantes de la TaqH-M. Les membres de la TaqH-M adhèrent au principe de l'utilisateur-payeur. Cependant dans le contexte actuel du financement, notre rassemblement évalue que le secteur privé ne finance pas à juste titre sa part pour l'entretien et le développement du réseau de transport en commun. Notre organisme trouve intéressant le mode de financement appelé **Versement transport** qui est appliqué en France. Il s'agit d'une taxe prélevée sur la masse salariale des entreprises. Le Plan de transport (p.140) évalue par une simulation, la situation de Paris, transposé à la région de Montréal, un montant *per capita* identique, de 1,2 milliards de Montréal.

B. La santé et le transport routier

Dans le cadre du processus de consultation, Plan de transport, vous avez réalisé un portrait et diagnostic. Dans ce rapport, on retrouve une section de 6 pages portant sur la qualité de vie, la santé et la sécurité²⁸. La TaqH-M félicite la Ville pour la qualité de ce texte.

Dans le Plan de développement durable, la Ville de Montréal a élaboré une série d'indicateurs sur l'environnement. La Table d'aménagement a consulté un des bilans sur

²⁷ *Ibid.* 27, p.14.

²⁸ Ville de Montréal, 2005, Plan de transport de Montréal Portrait et diagnostic, Service des infrastructures, transport et environnement, Division du transport, 91 pages.

l'état de l'environnement de Montréal²⁹. Nous sommes déçus, il n'y a aucun objectif précis qui traite de la santé publique durable.

Dans le Plan de transport, le seul objectif précis qui traite de santé publique, c'est la diminution de 40 % du nombre d'accidents dans les rues de la métropole. La TaqH-M constate qu'il n'y a pas d'objectifs, ni d'indicateurs sur les impacts de la pollution urbaine sur la santé des citoyens de la ville. Par exemple, des objectifs pourraient viser entre autres la diminution d'un pourcentage du nombre de personnes atteintes de maladies respiratoires ; de maladies cardiovasculaires et l'augmentation de l'espérance de vie dans certains quartiers. La TaqH-M recommande :

RECOMMANDATION 6:

La Ville de Montréal initie un Groupe de travail en collaboration avec la Direction de la santé publique (DSP) de Montréal-Centre et de groupes de recherche universitaires spécialisés en santé et des représentants d'organismes communautaires s'impliquant dans le domaine. Le mandat de ce groupe de travail serait d'élaborer des objectifs précis et réalistes ainsi que des indicateurs en termes de santé publique durable lié à la pollution urbaine de Montréal.

En Europe, de tels groupes de travail existent... Pour assurer le suivi des objectifs, le mandat serait confié à la Direction de la santé publique (DSP). D'ailleurs, cette dernière a une bonne expérience dans le domaine de l'analyse de statistiques en santé publique, élément essentiel pour le développement d'objectifs précis et réaliste et l'élaboration d'indicateurs.

Pour leur part, les membres de la TaqH-M considèrent la santé publique comme le principal enjeu du dossier de la rue Notre-Dame. Depuis 1999, la Table d'aménagement a réalisé de nombreuses activités d'information relatives aux impacts du transport routier sur la santé de la population.

Lors de l'audience du BAPE sur le prolongement de l'A-25, la TaqH-M a déposé un rapport scientifique rédigé conjointement par le Centre de recherche interdisciplinaire sur la biologie, la santé, la société et l'environnement (CINBIOSE) et la Chaire des écosystèmes urbains de l'UQÀM, intitulé « Transport urbain, Environnement et santé humaine : du global au local en passant par la rue Notre-Dame »³⁰. Nous invitons fortement les membres de la commission à lire attentivement ce rapport qui constitue l'annexe 2 de notre mémoire. L'encadré ci-dessous en fourni un bref résumé.

Encadré 1. Résumé du rapport CINBIOSE et al, 2005 concernant l'exposition des populations riveraines à la pollution atmosphérique générée par les axes routiers et aux effets sanitaires associés à la proximité des routes.

²⁹ Conseil régional de l'Environnement, 2005, Rapport sur les indicateurs de l'état de l'environnement , Bilan 1999-2003.

³⁰ Ce travail exceptionnel fut réalisé par Ugo Lachapelle sous la direction du Docteur Donna Mergler, du CINBIOSE nommé récemment professeur émérite à l'UQÀM et le Docteur Laurent Lepage de la Chaire des écosystèmes urbains. Les membres de la TAQH-M tiennent à remercier chaleureusement le rédacteur principal de ce rapport, Ugo Lachapelle, les docteurs Mergler et Lepage et également le personnel du service aux collectivités de l'UQÀM ainsi que l'apport de notre ex-coordonnateur, Normand Robert et d'un de nos chercheurs, Daniel Vanier, biologiste.

Quelques études suggèrent aujourd'hui que les personnes vivant près des grandes routes pourraient être exposées à des niveaux plus élevés de pollution, et seraient ainsi sujettes à des taux d'hospitalisation plus élevés pour des problèmes respiratoires et cardiovasculaires. Dans la même mesure, elles pourraient aussi être exposées à des risques plus élevés de mortalité non-traumatique liée à l'exposition aux polluants routiers. La pollution de l'air serait plus grande à proximité des grandes voies artérielles par comparaison à des sites où l'on peut mesurer la pollution de fond (Rijnnders et al., 2001). C'est aux Pays-Bas, pays du vélo, que plusieurs de ces études sont faites. De manière à évaluer l'exposition à la circulation routière des enfants vivant à proximité des grands axes routiers, des indicateurs de pollution ont été mesurés à l'intérieur et à l'extérieur de 12 écoles réparties dans 6 régions des Pays-Bas. Contrairement au PM10, les concentrations intérieures de fumée noire (un indice représentant la concentration de particules fines) et de dioxyde de soufre ont été associées à la circulation routière. Les relations étaient dépendantes à la distance de la route, à la direction des vents et à l'intensité de la circulation (du camionnage en particulier pour l'indice de fumée noire) (Roorda-Knape et al., 1998). La pollution automobile se ferait sentir non seulement à l'extérieur des résidences mais aussi à l'intérieur de celles-ci.

Intéressée par l'effet du camionnage sur les routes, l'équipe de Janssen (2001) a tenté d'évaluer l'exposition des enfants à la pollution liée à la circulation routière en prenant des mesures à l'intérieur et à l'extérieur de 24 écoles se situant à moins de 400m d'une autoroute. Tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, les concentrations de particules fines (PM 2,5) ont augmenté de manière significative avec la densité de camionnage et ont décliné de manière significative avec l'augmentation de la distance. Le pourcentage de temps où les vents exposaient les écoles à la pollution de l'air des routes a été associé aux concentrations d'oxydes d'azote, mais pas aux PM ni au benzène (Janssen, 2001).

Effets sanitaires perçus à proximité des routes

La pollution, comme le montre ces études, a donc tendance à augmenter à proximité des grandes voies routières. Mais qu'en est-il de l'état de santé perçu par les populations ? En étudiant les réponses à des questionnaires d'autoévaluation de santé auprès de 1068 enfants des Pays-Bas, on voulait tenter d'évaluer les relations entre une circulation routière dense et des symptômes respiratoires chroniques. Les enfants ont été sélectionnés dans 13 écoles se situant à moins de 1000m d'une autoroute. L'intensité du camionnage (entre 8 000 et 17 500 camions/jour) et la distance à la route ont été utilisées comme variables d'exposition. La toux, la respiration sifflante (wheezing), le nez qui coule et l'asthme diagnostiqué par un docteur sont rapportés de manière significativement plus élevée chez les enfants résidant à moins de 100 m de l'autoroute. La proportion de camions lourds sur la route a aussi été significativement associée à des symptômes chroniques respiratoires (Van Vliet et al., 1997). Dans chacun de ces cas, la relation est plus forte chez les filles.

La TaqH-M tient à vous faire remarquer que des centaines de résidents et de résidentes vivent à moins de 100 mètres de la rue Notre-Dame dans Hochelaga-Maisonneuve et que la circulation lourde se situent entre 8000 et 10 000 camions par jour.

Des étapes importantes dans la compréhension des effets des émissions routières sur la santé ont été marquées par ces quelques études. On peut aujourd'hui fortement suggérer que l'exposition à la pollution routière en milieu urbain doit être analysée en fonction de quelques variables-clés. Celles-ci seraient :

- La distance de la route;
- la densité de circulation passant sur cette route;
- la composition de la circulation (camions et autobus diesel, automobiles);
- la densité d'habitation (et la formation de canyons urbains où se concentre la pollution);
- le temps passé dans la trajectoire des vents dominants (et la vitesse de ceux-ci).

La TaqH-M souhaite que les membres des commissions publiques de la ville et de l'agglomération prennent conscience de l'amplitude de la définition de la santé de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS). La Constitution de l'OMS définit la santé comme étant « un état complet de bien-être physique, mental et social ne consistant pas seulement en une absence de maladie ou d'infirmité »³¹. Puisque la santé est un droit fondamental des personnes, le Plan de transport doit développer un système de transport qui allie mobilité et santé.

« Comme c'est le cas pour beaucoup d'autres États dans le monde, ni le Canada ni le Québec n'ont mis en place des processus formels d'évaluation des impacts de projets de développement sur la santé »³². Santé Canada estime que tout projet de développement devrait avoir pour effet de diminuer les inégalités sociales et, par conséquent, améliorer la santé et le bien-être de l'ensemble de la population³³. Dans ce dessein, les projets doivent être évalués en fonction de leurs effets sur les déterminants de la santé. Ils doivent ainsi porter une attention particulière aux populations défavorisées et vulnérables³⁴.

Au Québec, le MTQ ne respecte même pas les directives du ministère de l'Environnement du Québec. Cette directive compte une liste sommaire des impacts et des éléments auxquels le promoteur doit porter attention lors d'étude d'impacts. Cette dernière précise notamment les changements prévus sur la qualité de l'air ambiant soit une augmentation ou une réduction de la pollution de l'air et leurs effets potentiels sur la santé publique, particulièrement en ce qui concerne les groupes vulnérables (personnes âgées, enfants, personnes hospitalisées, etc.)³⁵.

La TaqH-M a constaté cela lors de l'audience du BAPE sur le prolongement de l'Autoroute 25. Sans répondre aux questions de la Table, les représentants du MTQ ont néanmoins reconnu qu'au cours des dernières années, il y a eu publication de nombreuses recherches scientifiques et de rapports notamment sur les effets des émissions atmosphériques provenant des axes routiers achalandés sur la santé des populations riveraines (voir l'encadré 1). Mais le MTQ n'a pas minimalement intégré dans son étude d'impacts une analyse de la littérature scientifique ?

L'année dernière, la DSP a publié un excellent rapport annuel intitulé « Le transport urbain, une question de santé »³⁶. Ce rapport présente dans une version accessible, plusieurs éléments scientifiques concernant les incidences du transport sur les populations urbaines.

Donc, si le MTQ n'a pas abordé la question de la santé publique dans son étude d'impacts pour l'autoroute 25, imaginez l'analyse pour la future autoroute Notre-Dame. Quelques

³¹ Préambule à la Constitution de l'OMS tel qu'adoptée par la Conférence internationale sur la Santé, New-York, signé le 22 juillet 1946 (Actes officiels de l'OMS, no2, p.100) et entrée en vigueur le 7 avril 1948 in Cinbiosse et al, 2005, p. 12.

³² Santé Canada, 1999, Source à préciser.

³³ *Ibid.* 32.

³⁴ *Ibid.* 32.

³⁵ Lachapelle U. et al, 2005.

³⁶ Direction de la santé publique de Montréal-Centre, 2006, *Le transport urbain, une question de santé*, Rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise, Agence de la santé et des services sociaux, 132 pages.

feuillet indiquant que la construction de l'autoroute, dans l'emprise, élimineraient l'herbe à poux³⁷. Les représentants du MTQ disaient que cela aurait une incidence positive pour la population du quartier.

Alors, la TaqH-M formule la recommandation suivante pour la rue Notre-Dame :

RECOMMANDATION 7 :

Les promoteurs du projet conjoint Ville de Montréal –MTQ devront élaborer une analyse socio-sanitaire qui sera éventuellement présentée lors d'une consultation publique (BAPE ou OCPM), avant le début des travaux sur la rue Notre-Dame.

Ce genre d'étude existe en Europe. La TaqH-M exige des analyses de ce type dont le but est de démontrer scientifiquement et dans un format vulgarisé aux populations riveraines, l'impact socio-sanitaire de projets. Il est impératif que cette étude évalue par des simulations et des analyses approfondies différents scénarios de réaménagement de la rue Notre-Dame.

L'exemple d'aménagement proposé par la TaqH-M « Humaniser la rue Notre-Dame » (voir illustration à l'annexe 4, p. 56) respecte tous les éléments d'une déclaration de principes (voir annexe 3, p. 55). L'aménagement proposé est une réponse technique à notre première recommandation. Ceci n'empêche pas les promoteurs de présenter d'autres scénarios, au contraire. Ils seraient comparés au même titre que le projet conjoint MTQ-Ville de Montréal. Cette analyse comparative permettra de déterminer le scénario qui aura le ratio coûts/bénéfices le plus avantageux pour la région métropolitaine et moins d'impacts socio-sanitaires sur les riverains.

L'adoption d'une nouvelle loi sur la santé publique en 2001 précise que les DSP au Québec ont le mandat de surveiller continuellement l'état de santé des populations. L'article 52 de cette loi stipule que « *Pour prévenir les maladies, les traumatismes et les problèmes sociaux ayant un impact et influencer de façon positive les facteurs déterminants de la santé de la population* »³⁸. Les responsables des DSP peuvent mettre en place des mécanismes de concertation entre divers intervenants. La TaqH-M envisage de demander à la DSP de mettre en place une table de concertation entre les divers intervenants de la santé publique de Montréal ; les promoteurs du projet de « modernisation » et les intervenants communautaires de l'arrondissement MHM. La suite logique à la recommandation précédente est la recommandation qui suit:

RECOMMANDATION 8 :

Produire pour chacun des chantiers d'infrastructures routières et de transport collectif identifiés au Plan de transport une étude d'impacts ou de répercussions environnementales incluant une analyse socio-sanitaire. Cette étude sera accessible à la population et présentée lors d'audiences.

³⁷ Normandeau, J., 2001, Rapport d'expertise concernant les impacts sur la santé publique du projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal par le ministère des Transports du Québec (MTQ), 12 pages.

³⁸ *Ibid.*, que 3

La TaqH-M rappelle l'analyse sur les impacts environnementaux du rapport de l'équipe de la Direction générale de l'évaluation environnementale du ministère de l'Environnement du Québec (MENV, 2002, pp. 56-57) « Le projet modifié augmente lui aussi l'offre routière, mais dans un degré moindre que le [premier] projet présenté [par le MTQ] en audience publique. La différence de concentration de polluants devrait être faible, mais allant tout de même dans le sens d'une augmentation des niveaux de pollution atmosphérique. »

« Les résultats de concentrations $PM_{2,5}$ obtenus jusqu'ici au poste Hochelaga-Maisonneuve nous montrent des concentrations déjà assez élevées. La moyenne des concentrations est de $9,0\mu\text{g}/\text{m}^3$ au poste Hochelaga-Maisonneuve contre 10,2 pour le poste Duncan (échangeur Décarie) et 8,1 à Sainte-Anne-de-Bellevue. » (MENV, 2002, pp. 56-57)

Le dernier rapport annuel 2006 du Réseau de surveillance de la qualité de l'air (RSQA) souligne qu'« En vertu de l'Accord pancanadien sur l'harmonisation environnementale de 1998 du Conseil canadien des ministres de l'environnement (CCME), des objectifs à atteindre pour l'année 2010 ont été identifiés par des standards pancanadiens relatifs à l'ozone et aux particules fines ($PM_{2,5}$). Cependant, le guide d'évaluation ne pouvant être utilisé de façon intégrale pour le moment, les résultats présentés dans les deux tableaux ci-dessous ne sont que des indicateurs de l'état actuel des données. Pour la première fois depuis l'adoption de ces normes, l'examen des données montre que les moyennes triennales sont à des niveaux inférieurs aux normes, autant pour l'ozone que pour les $PM_{2,5}$, dans la majorité des stations du RSQA. Telles qu'illustrées dans les deux tableaux, les faibles concentrations des années 2004 et 2006 expliquent ces résultats réjouissants. Toutefois, comme les conditions météorologiques ont été les principaux facteurs expliquant cette amélioration, la situation pourrait changer dans les prochaines années avec un retour à une situation météorologique normale plus propice à la formation de smog. Les efforts doivent donc se poursuivre intensément pour réduire autant les sources d'émissions locales que les précurseurs d'ozone et de $PM_{2,5}$. »

Les analystes de RSQA ne mentionnent pas que le tableau 5 indique que trois stations d'échantillonnage dont la station 50 dans Hochelaga-Maisonneuve dépassent la norme de $30\mu\text{g}/\text{m}^3$ de particules fines du standard pan-canadien. En fait, les concentrations mesurées au poste Hochelaga-Maisonneuve ont déjà surpassé la limite du critère de $PM_{2,5}$ (standard pan-canadien). Ce dernier est de $30\mu\text{g}/\text{m}^3$ au 98^e centile (établi à partir de 3 années de données). Jusqu'ici, au poste Hochelaga-Maisonneuve, le 98^e centile des mesures s'élève à $32,4\mu\text{g}/\text{m}^3$; la marge de manœuvre est donc inexistante. Bien sûr, la TaqH-M considère seulement ces résultats comme des indicateurs de l'état actuel des données.

Tableau 5. Mesures de particules fines à Montréal

Particules fines ($PM_{2,5}$) en $\mu\text{g}/\text{m}^3$		Norme : $30\mu\text{g}/\text{m}^3$						
	Poste	13	28	29	50	55	66	99
98 ^e percentile 24 h quotidien	2004	26	30	34	28	28	25	27
	2005	41	30	46	43	41	40	34
	2006	21	25	23	26	22	24	21
	Moyenne sur 3 ans	29	28	34	32	30	30	27

Actuellement, le MTQ évalue le volume de circulation sur la rue Notre-Dame à 100 000 véhicules par jour. Si le projet conjoint MTQ-Ville de Montréal se réalise, dans quelques années, avec l'ajout du pont de la 25 vers Laval, nous risquons d'atteindre 150 000 véhicules par jour dans l'axe routier Notre-Dame.

Comment les instruments de la station d'échantillonnage d'Hochelaga-Maisonneuve réagiront-ils à cet accroissement de la circulation ? La Table se questionne sur l'impact qu'aura une augmentation du trafic sur le respect du critère pour les résidents riverains de la rue Notre-Dame et pour les utilisateurs des parcs. Rappelons que le projet actuel pourrait entraîner une augmentation de 500 à 1000 véhicules par direction à l'heure de pointe.

Lors de l'audience du BAPE en 2001, il y a eu des critiques portant sur la localisation actuelle de la station d'échantillonnage (50) dans Hochelaga-Maisonneuve. La station est située sur le toit de la caserne de pompiers sur la rue Sainte-Catherine est à côté du parc Dézéry. Certains citoyens se demandaient si la proximité des arbres du parc près du toit de la caserne n'avait pas une influence bénéfique sur les données de concentration des matières particulaires (PM10 et PM 2.5). Ils soulevaient comme argument la capacité d'absorption des particules fines par les arbres. Il est difficile d'évaluer l'impact de la végétation du parc Dézéry sur les mesures de la station d'échantillonnage 50. De toute manière, la Table d'aménagement souhaite la relocalisation de cette station car elle n'est pas située assez près de l'emprise de la rue Notre-Dame et nous voudrions qu'elle soit à une hauteur d'environ 1,5 mètre du niveau du sol. Voici notre recommandation :

RECOMMANDATION 9 :

La Ville de Montréal et le MTQ envisagent la relocalisation de la station d'échantillonnage (50) d'Hochelaga-Maisonneuve sur un site localisé à proximité de l'emprise de la rue Notre-Dame et à une hauteur d'environ 1,5 mètre. En plus, des appareils de mesure pour détecter les particules fines (PM_{2,5} et PM₁₀), la station serait équipée d'appareils de mesures pour les composés organiques volatils (COV) ; les oxydes d'azote (NOx) ; le benzène, une substance cancérigène chez l'homme ; les résidus d'hydrocarbure (HC), monoxyde de carbone (CO) et le dioxyde de soufre, et le bruit.

L'emplacement suggéré, entre les rues Bourbonnière et Aylwin, aurait l'avantage d'être plus représentatif et donnerait un meilleur bilan des émissions atmosphériques générées par la circulation routière sur la rue Notre-Dame. Nous proposons également que cette station soit reliée à un panneau indicateur qui afficherait en permanence les résultats des principaux polluants mesurés. La relocalisation de la station d'échantillonnage sera financée par le MTQ.

Plusieurs membres de la TaqH-M sont inquiets de l'absence de mesures préventives lors des épisodes de smog. **Lorsque le réseau de surveillance de la qualité de l'air (RQSA) émet une alerte au smog, la seule mesure qui est diffusée c'est de dire aux personnes vulnérables de ne pas sortir de leur maison. Cette mesure est inéquitable. Les personnes vulnérables restent prisonnières de leur maison tandis que les automobilistes sont libres de circuler et de polluer à leur guise.** Dans un souci d'équité, la Table d'aménagement présente cette recommandation.

RECOMMANDATION 10 :

Le RQSA en collaboration avec la Direction de la santé publique devrait élaborer une série de mesures préventives lors d'alerte au smog. Voici, à titre d'exemple, certaines mesures préventives dont la mise en œuvre est graduelle si l'alerte se prolonge:

- Accès gratuit au réseau de transport en commun et de trains de banlieue durant les journées de smog (incitatif économique positif);
- Mesures coercitives : Alternance des journées pour l'usage de la voiture privée. Les plaques d'immatriculation avec des chiffres pairs peuvent circuler lors des journées de smog tandis que les immatriculations impaires ne peuvent pas circuler, et c'est vice-versa pour la journée suivante de smog. Cette mesure est populaire dans les villes européennes ;
- Limiter les émissions atmosphériques des principales sources fixes (industries) en réduisant leur cadence de production.

La TaqH-M va aborder la question du bruit en bordure de la rue Notre-Dame. La principale source de bruit est générée par le trafic routier et en particulier par les camions lourds. Il faut également souligner le passage des motocyclistes durant la nuit qui troublent le sommeil de plusieurs résidents dans les rues du quartier. La Table aimerait connaître le niveau d'insatisfaction des résidents vivant à proximité d'artères achalandées.

Dans le sondage de Baromètre pour le compte de la Ville de Montréal mentionne qu'environ une personne sur trois pense que le bruit provenant de la circulation est un problème important dans leur rue³⁹. Nous proposons la recommandation suivante :

RECOMMANDATION 11:

Le MTQ et la Ville de Montréal élaborent une cartographie du bruit qui toucherait non seulement la rue Notre-Dame mais tout le réseau artériel de l'agglomération ainsi que les territoires des futurs Quartier vert (voir la recommandation 12).

Cette carte permettrait de voir l'évolution du bruit sur le territoire et de planifier les actions nécessaires pour diminuer les impacts sur la santé publique. Le chapitre de l'arrondissement MHM du plan d'urbanisme de Montréal a élaboré une recommandation semblable. Le Conseil d'arrondissement MHM « veut encourager la Ville de Montréal et le MTQ à établir une cartographie des niveaux de bruit et de la qualité de l'air à proximité des grandes infrastructures routières »⁴⁰

C. La sécurité des usagers vulnérables

On trouve en page 113 du Plan de transport les constats suivants : « Mais il y a encore trop de victimes de la route. Chaque année, plus de 12 000 personnes sont blessées et de 50 et à 70 sont tuées dans un accident de la route sur le territoire de Montréal, et depuis 1997 le nombre de blessés augmente. Pour faire de Montréal un endroit où il est possible de se déplacer en toute sécurité, où les

³⁹ Ibid. 6.

⁴⁰ Arrondissement Mercier Hochelaga-Maisonneuve et Ville de Montréal, 2004, Plan d'urbanisme de Montréal : Chapitre de l'arrondissement Mercier Hochelaga-Maisonneuve, p.16.

comportements délinquants ne sont pas tolérés, Montréal interviendra davantage pour réduire de 40% le nombre d'accidents au cours des dix prochaines années, le premier pas d'une vision zéro accident ».

En page 118, on trouve une évaluation des économies récurrentes que pourrait faire la société québécoise en réalisant l'objectif de réduction des accidents de la Ville de Montréal : « *En tenant compte des coûts des accidents (432 600 \$ – victime décédée; 114 425\$ – victime blessée grièvement; 12 900 \$ – victime blessée légèrement; 7 355\$ – accident avec dommages matériels seulement) et d'une annualisation sur 10 ans de l'objectif de réduction de 40 %, les accidents évités à Montréal permettraient des économies d'environ un milliard de dollars à la société québécoise, ou 100 M\$ par année sur 10 ans ».*

Et en page 119, on trouve le résumé de l'opinion de la Ville de Montréal sur la sécurité des déplacements : « *Montréal s'engage dans une nouvelle démarche pour accroître la sécurité des déplacements sur son territoire. Les projets s'inscrivent dans une vision « zéro accident » afin qu'il n'y ait plus à long terme de victimes de la route à Montréal. Dans cette vision, la première cible est de réduire de 40% les accidents d'ici 10 ans, notamment en améliorant la sécurité des réseaux, en sécurisant avant tout le déplacement des piétons et des cyclistes et en s'assurant du respect du Code de sécurité routière par l'ensemble des usagers ».*

La TaqH-M appui fortement l'objectif de la Ville de Montréal de réduire ces accidents qui ont des coûts importants pour toute la société québécoise. Tristement, la TaqH-M doute que la Ville de Montréal puisse atteindre cet objectif louable car au tableau 10 p. 119 on note que :

1. aucun montant n'est déterminé pour les Quartiers Verts qui sont les pierres angulaires de ce projet en sécurité des déplacements et qualité de vie
2. ils ne prévoient que 2 100 000\$ par année pour y arriver
3. déjà les arrondissements n'ont pas toutes les ressources financières et humaines pour mettre en place de telles mesures.

Dans le cas spécifique de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, rappelons les « faits sanglants » concernant les accidents dans l'arrondissement (voir l'encadré 2 et les figures 1 et 2). L'on constate qu'il est l'un des plus touchés en ce qui a trait aux piétons blessés.

Encadré 2. Tri des arrondissements selon le nombre de blessés de la route ⁴¹

Pour **tous les blessés** MHM se situe au **3e rang** avec **3283** (VM 4433 et VSMPE 3405).

Pour **les motocyclistes** MHM se situe au **2e rang** avec **97** (VM 151).

Pour **les occupants de véhicules** MHM se situe au **3e rang** avec **2411** (VM 2653 et VSMPE 2518).

Pour **les cyclistes** MHM se situe au **4e rang** avec **390** (VM 828, PMR 582 et RPP 420).

Pour **les piétons** MHM se situe au **5e rang** avec **385** (VM 801, VSMPE 534, RPP 483 et CDN/NDG 442).

Piétons (p. 21)

⁴¹ Distribution géographique des blessés de la route sur l'île de Montréal (1999-2003), Cartographie pour les 27 arrondissements, Patrick Morency, M.D., M.Sc., FRCP, Marie-Soleil Cloutier, M. Sc., géographe, juin 2005. Il est à noter que ces statistiques ne prennent en comptes que les accidentés ayant eu recours aux services ambulanciers. Ces statistiques sont donc un minimum.

La moitié (52%) des piétons blessés se retrouvent dans cinq arrondissements incluant en cinquième place MHM avec 7.6%.

Cyclistes (p. 22)

La moitié (53%) des cyclistes blessés se retrouvent dans cinq arrondissements incluant en quatrième place MHM avec 8.2%.

Occupants de véhicules à moteur (p. 23)

La moitié (50%) des occupants blessés se retrouvent dans six arrondissements incluant en troisième place MHM avec 9.0%.

NOTE : **MHM :** Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, **VM:** Ville-Marie, **VSMPE:** Villeray-St-Michel-Parc-Extension, **PMR:** Plateau Mont-Royal, **RPP:** Rosemont-La-Petite-Patrie, **CDN/NDG:** Côte-des-Neiges-Notre-Dame de Grâce

Figure 1. Les piétons blessés à Montréal⁴²

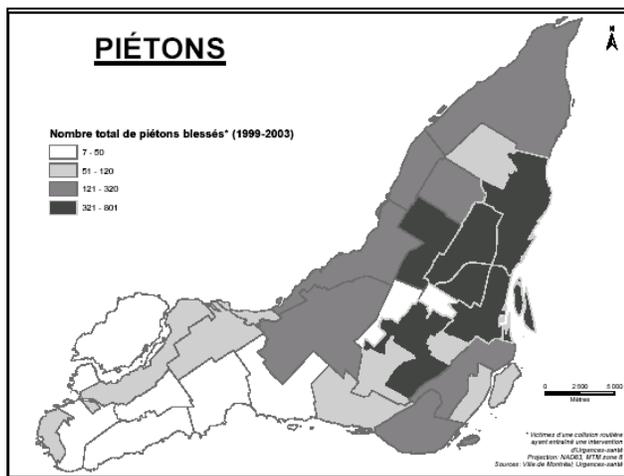
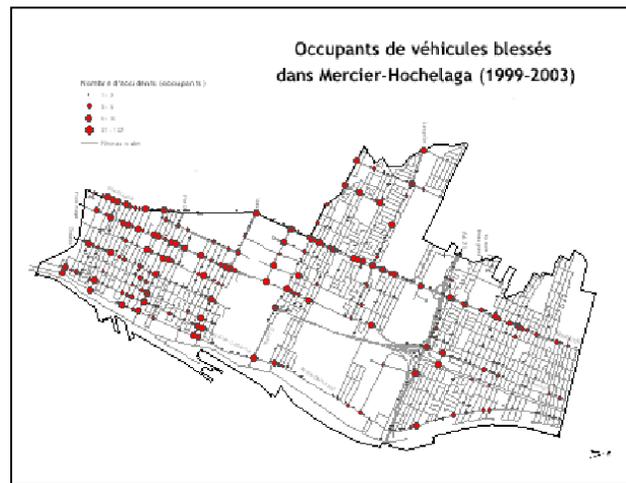


Figure 2. Occupants blessés dans MHM



Les différentes études démontrent bien que les secteurs pauvres de la Ville de Montréal tel Hochelaga-Maisonneuve ont de quatre à cinq fois plus de piétons blessés pour trois raisons principales :

- il y a plus d'autos circulant dans ces quartiers
- il y a plus de piétons qui empruntent les rues
- il y a moins de mesures d'apaisements de la circulation que dans les quartiers aux populations plus fortunées (ex. : Outremont et Westmount)

Aménagements et apaisement de la circulation

Dans le rapport de la Direction de la Santé Publique 2006 : Le transport urbain une question de santé, on peut voir, en page 57, la figure ci-



⁴² BAPE 215; Projet de prolongement de l'autoroute 25 entre la 440 et le boulevard Henri-Bourassa : Direction de la Santé Publique Aut.-25 DB13.pdf, pp. 13 et 15.

contre concernant les aménagements d'apaisement de la circulation :

RECOMMANDATION 12 :

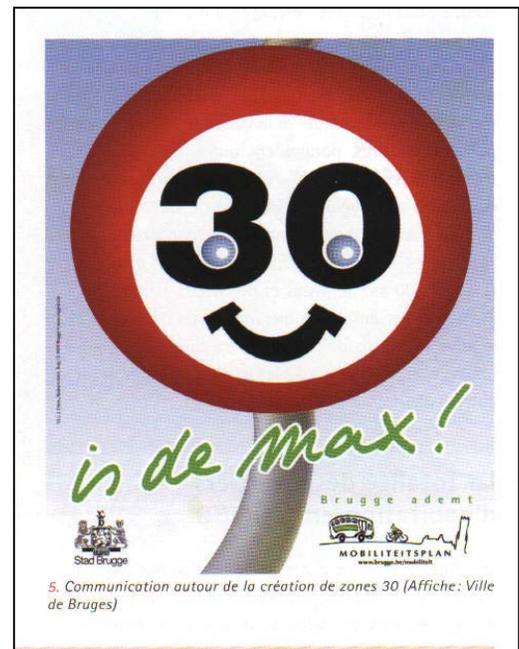
Créer un Quartier Vert dans le Plan de transport de l'arrondissement MHM :

- une signalétique particulière aux accès signifiant aux usagers l'entrée d'un quartier vert;
- l'implantation de mesures de modération de la circulation pour décourager la circulation de transit et réduire les vitesses des automobiles;
- la fermeture permanente ou temporaire de rues ou de ruelles à la circulation automobile;
- l'augmentation du couvert végétal et l'embellissement des quartiers, pouvant être coordonnés à des aménagements de modération de la circulation automobile;
- l'augmentation du marquage des traverses de chaussées et le rajustement de l'éclairage de la rue;
- la baisse de la vitesse maximale autorisée de 50 km/h à 40 km/h sur l'ensemble des rues dans la zone;
- l'inclusion de zones de 30 km/h autour des écoles, des parcs et autres secteurs nécessitant une baisse importante de la vitesse de circulation;
- une modification à la réglementation du stationnement et des sens de circulation.

En plus des orientations contenues dans la *Charte du piéton*, Montréal se dotera à court terme, d'une série d'outils venant en appui aux villes et aux arrondissements, afin de soutenir l'implantation des *quartiers verts* :

- un guide d'aménagement pour les piétons, incluant les critères d'accessibilité universelle;
- un plan directeur de gestion des déplacements;
- une hiérarchie révisée du réseau routier;
- un plan de camionnage pour le territoire de l'agglomération;
- un bureau d'aide technique.

La TaqH-M désire aller plus loin que les recommandations du Plan de transport concernant les vitesses car les Européens ont déjà défini des zones 30 (pour 30 km/h). Voyons les résultats obtenus : « Ainsi, aux Pays-Bas, une étude nationale publiée en 2004 et portant sur un panel de vingt villes qui ont instauré des zones 30, indique une diminution d'environ 40% du nombre d'accidents et de 48% du nombre de victimes sur les secteurs aménagés. Autre exemple, celui d'une étude menée par le Transport Research Laboratory (TRL) en 2003 sur Londres et ses environs. Portant sur un panel de soixante-dix-huit zones « 20 miles per hour », l'équivalent de nos zones 30, elle a montré une diminution très importante, de 42% des accidents, de 53% des accidents graves et de 45% des victimes ».



Ils affirment aussi à propos de ces zones 30 : « Un outils de valorisation urbaine et de dynamisme économique ». Une telle affirmation peut sembler paradoxale car la mise en place d'une zone 30 est souvent ressentie, du moins dans un premier temps, uniquement comme un dispositif contraignant pour l'automobile. En centre-ville, surtout, les commerçants craignent une

limitation d'accès des voitures et une diminution du nombre de places de stationnement qui, pensent-ils, seront préjudiciables à leur activité. Mais cette frilosité disparaît en général très vite pour peu qu'on leur explique le projet et ses finalités. Le principe même de la zone 30 étant de favoriser la vie locale, tout en assurant un certain niveau de déplacements motorisés à faible vitesse.

Comment cette conciliation est-elle possible? Tout simplement parce qu'à 30km/h, la circulation est « pacifiée ». Elle autorise du coup un usage partagé de l'espace public entre les différentes catégories d'usagers et rétablit leur cohabitation : les piétons peuvent traverser plus facilement; les cyclistes peuvent se déplacer plus sereinement; les automobilistes, loin d'être exclus, peuvent circuler et stationner tranquillement. D'ailleurs, rappelons que le stationnement n'est nullement interdit en zone 30. (...) La mise en place d'une zone 30 peut également contribuer à améliorer la vie sociale du quartier. Et cela sur différents plans : le concept introduit de la convivialité au niveau de l'espace-rue, favorise le respect et la communication entre les usagers, induit de nouveaux comportements et modifie peu à peu les rapports.»⁴³

Ici, on peut songer au projet Mont-Royal Avenue Verte comme étant un concept voisin de celui de ces zones 30 sauf qu'il est encore plus radical car « Il propose une avenue Mont Royal sans voitures, avec transport en commun efficace et écologique»⁴⁴.

RECOMMANDATION 13:

On demande que les Quartiers Verts soient des zones 30 km/h. On suggère comme lieu d'implantation le quadrilatère formé au nord par la rue Ontario, au sud par la rue Notre-Dame et le fleuve, à l'ouest par la rue Moreau et la rue Alphonse D. Roy, à l'Est par la rue Viau et la rue Vimont. Ce quadrilatère regroupe, entre autres, les 2 pôles culturels et récréo-touristiques de l'arrondissement en incluant le Marché Maisonneuve, la Bibliothèque Maisonneuve, le Centre culturel et sportif de l'Est, la piscine Hochelaga, la Maison de la culture et le CLSC Hochelaga-Maisonneuve. Voir le mémoire de la TaqH-M relatif au Plan d'urbanisme de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, octobre 2004.

RECOMMANDATION 14 :

Implanter graduellement des mesures d'apaisement de la circulation en priorité aux abords des parcs, des écoles, des résidences de personnes âgées sur les artères les plus achalandées et où l'on note le plus d'accidents.

En attendant le Quartier Vert, on aimerait que l'administration de l'arrondissement identifie des secteurs dans le quartier qui répondent aux critères mentionnés dans la recommandation et applique une limite de vitesse de 30 km/h.

⁴³ **Zones 30 : Des exemples à partager**, collection dossiers : une voirie pour tous; sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage, par le Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques (Certu), 2006).

⁴⁴ Voir le site Internet : <http://www.montroyal-avenueverte.org/>

Et l'on désirerait que l'arrondissement s'inspire des mesures d'apaisements de la circulation déjà mentionnées puisque le Plan de transport en page 115 prévoit déjà la phase III de la sécurisation de la rue Notre-Dame avec un budget de neuf millions de dollars en 2007.

RECOMMANDATION 15 :

Dans le cas du corridor de la Notre-Dame, prévoir dès 2008 l'installation de panneaux indicateurs de la limite de vitesse (comme à Rosemont) et aussi sur les rues Sherbrooke et Hochelaga.

La conclusion du mémoire de la DSP concernant la Charte du piéton indique cependant une nécessaire priorisation des enjeux ainsi que des interventions : « *Pour ce qui est des enjeux d'une part, nous estimons que la Charte du piéton devrait cibler d'abord le risque causé par la circulation automobile avec un objectif opérationnel (réduction du volume global de déplacements automobiles, réduction de la vitesse, réduction de la circulation de transit) et la création d'aménagements piétonniers auxquels devra s'ajuster la circulation automobile (plutôt que l'inverse). Pour ce qui est des interventions d'autre part, la Charte aurait plus d'impact si elle les priorisait en fonction d'un ordre d'efficacité : aménagements physiques d'abord, mesures réglementaires avec surveillance, ensuite, et campagnes d'éducation/sensibilisation en troisième lieu. Avec un message ainsi clarifié, la Charte pourrait fournir des indications pratiques et non équivoques à tous les services intervenant en transport* »⁴⁵.

La TaqH-M reconnaît, qu'en principe, ces mesures d'apaisements de la circulation sont une bonne chose pour la population d'Hochelaga-Maisonneuve. Cependant, **l'argument selon lequel une fermeture complète ou quasi-complète de la Notre-Dame, assortie de mesures de sécurisations adéquates réglerait le cas de la Notre-Dame dans l'Est est à notre avis inexact. La circulation de transit dans le quartier proviendra des artères plus au nord comme Sherbrooke et Hochelaga.**

En effet, même si l'on réaliserait toutes ces mesures, ce dont on peut douter, il n'en reste pas moins qu'aux embouchures de ce « tronçon sécurisé » de la Notre-Dame dans l'Est soit à l'est dans les quartiers Mercier et Pointe-aux-Trembles et à l'ouest soit dans les quartiers Centre-Sud et Ville-Marie le « trop plein » se déverserait à nouveau dans ces différents quartiers ne faisant que déplacer le problème.

De plus, c'est dans une logique toute mathématique que l'accroissement d'un nombre de 100 000 véhicules par jour comme présentement à un potentiel de près de 150 000 véhicules par jour (facteur d'accroissement 1.5) comme prévu dans l'actuel projet de la Notre-Dame va augmenter non-seulement le nombre d'accidents dans les rues résidentielles limitrophes si ces mesures sévères ne sont pas prises mais aussi la quantité de gaz à effet de serre (GES) ainsi que celles des divers polluants atmosphériques et du smog qui en découle.

⁴⁵ Mémoire de la Direction de santé publique, sur la Charte du piéton, Présenté à la Commission du Conseil municipal de Montréal sur la mise en valeur du territoire, l'aménagement urbain et le transport collectif, Le 22 août 2006.

D. Le cas de la rue Notre-Dame : un boulevard à humaniser

Le projet de «moderniser» la rue Notre-Dame figure parmi les 21 chantiers du Plan de transport de Montréal. La Ville de Montréal a l'intention de réaliser ces 21 chantiers sur une période de 10 ans. Le Plan de transport n'apporte aucune nouvelle information sur la réalisation du projet conjoint MTQ-Ville de Montréal que celles que nous avons déjà obtenues lors de la conférence de presse conjointe du premier ministre Jean Charest et du maire de Montréal, Gérald Tremblay en juin 2005. Rien pour rassurer la population de notre quartier... L'*Omerta* pratiquée par le MTQ dans ce dossier suscite plus de suspicions de la part de la population du quartier que d'appuis, selon notre regroupement.

Contrairement à ce que dit l'administration municipale, il n'y a pas de consensus sur le projet conjoint MTQ - Ville de Montréal dans la population d'Hochelaga-Maisonneuve. Il serait difficile pour la population du quartier de se prononcer, étant donné le peu d'information qui circule sur l'avenir de la rue Notre-Dame. Nous avons à notre disposition quelques informations et une simulation virtuelle sur le site Internet du MTQ. Ce dernier présente le projet conjoint sous son meilleur angle, dans la section la plus large de l'emprise (sur Notre-Dame près de la rue Viau), donnant l'impression d'un large parc linéaire en bordure de la rue Notre-Dame. Nous aimerions bien voir une simulation virtuelle pour le secteur d'Hochelaga à l'ouest de la rue Nicolet ou Valois!

Les élus municipaux de l'arrondissement, les députés provinciaux et fédéraux, les dirigeants de la Chambre de commerce et d'industries de l'Est de Montréal (CCIEM) ont eu la chance d'obtenir des informations privilégiées relativement au projet conjoint. Pour la population et les organismes communautaires, ce fut «**chou blanc**»! D'ailleurs, l'opinion des élus et du monde des affaires ne reflète pas nécessairement les préoccupations de la population. Les *verbatim* de l'audience publique du BAPE et le dépôt des mémoires rédigés par des résidentes et résidents du quartier en 2001-2002 donnent une bonne idée des préoccupations de la population d'Hochelaga-Maisonneuve.

La TaqH-M tient à rappeler les principales critiques qu'adressait la Ville de Montréal, dans son mémoire au BAPE en 2002, sur le projet initial de modernisation de la rue Notre-Dame du MTQ. La Ville de Montréal, il faut le rappeler, écrivait :

- Que l'offre du projet de modernisation du MTQ dépassait largement les besoins en terme de trafic routier ;
- Que la création d'une boucle autoroutière à l'intérieur de l'Ile de Montréal aurait des impacts négatifs ;
- Que le potentiel d'accessibilité au fleuve sera sérieusement affecté ;
- Que la discontinuité des artères nord-sud aura un impact majeur sur les patrons de circulation dans l'est ;
- Qu'il y aurait des impacts sur la circulation et la qualité de vie du centre-ville⁴⁶.

⁴⁶ Ville de Montréal, 2002, Mémoire présenté devant le BAPE relatif au projet de modernisation de la rue Notre-Dame par le MTQ.

La TaqH-M était satisfaite de la position développée par la Ville de Montréal. Cependant, le tout s'est gâché lors de la suggestion de la solution envisagée par l'administration municipale dans la deuxième partie de son mémoire. Les critiques mentionnées dans la première partie du mémoire de la Ville n'étaient que de la poudre aux yeux! La Ville de Montréal n'a pas eu le courage d'appliquer concrètement les principes qu'elle avait défendus lors de l'audience du BAPE. L'élargissement de la rue Notre-Dame à six voies de circulation routière nous a irrité et nous avons considéré que l'offre en transport collectif n'était pas assez bonifiée.

Depuis 5 ans, comment la ville justifie-t-elle qu'elle ait larguée les principes qu'elle défendait dans son mémoire de 2002? Pourquoi accepte-t-elle ce qu'elle refusait à l'époque. La TaqH-M s'oppose à la modernisation de la Notre-Dame en autoroute pour les mêmes raisons que la ville évoquait en janvier 2002. La ville devrait *faire de la ville* et collecter des impôts fonciers, plutôt que de collaborer à la construction d'autoroutes en milieu urbain.

Selon le rapport d'analyse environnemental du MENV (2002), «*Deux visions se sont opposées lors de l'évaluation publique de ce projet. D'une part le MTQ considère que le projet doit améliorer sensiblement la fluidité de la circulation, c'est-à-dire augmenter la capacité de l'artère Notre-Dame. Le MTQ ne dépenserait pas plus de 200 millions de dollars sans obtenir une telle augmentation. Sans cette augmentation, il considère qu'il n'a plus de projet envisageable.*

D'autre part, des intervenants locaux et régionaux considèrent que le projet est avant tout un projet urbain, donc qu'il doit assurer le transport des personnes et des marchandises sans nuire à la qualité de l'environnement urbain»⁴⁷.

En 1999, la TaqH-M renaît de ses cendres, sous l'impulsion de M. Normand Robert qui était à l'époque directeur du Pavillon d'éducation communautaire (PEC) et qui avait eu la chance d'être informé du retour du projet d'autoroute du MTQ sur la rue Notre-Dame. Des organismes communautaires et des citoyennes se sont greffés à la TaqH-M pour favoriser premièrement la participation citoyenne à de futures consultations publiques et informer entre autres la population sur les impacts prévisibles de ce projet d'autoroute sur la santé publique et l'environnement.

Du printemps 1999 jusqu'à aujourd'hui, la TaqH-M a réalisé plusieurs activités relatives à la problématique de la rue Notre-Dame :

- Été 1999 : Journée d'information au Parc Morgan : Plus de 600 personnes y participent ;
- 2000 : Kiosque d'information au porte ouverte sur le projet de « modernisation » de la rue Notre-Dame;
- Mai 2000 : Dépôt d'un mémoire aux audiences publiques populaires du Collectif en aménagement urbain d'Hochelaga-Maisonneuve⁴⁸;
- 2001-2002 : Dépôt d'un mémoire a l'audience publique du BAPE sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame⁴⁹;

⁴⁷ Ministère de l'Environnement du Québec, 2002, Rapport d'analyse environnementale : Modernisation de la rue Notre-Dame entre la rue Amherst et l'échangeur de l'autoroute 25, par le MTQ, Direction générale de l'évaluation environnementale, 133 pages. (p.12)

⁴⁸ TAQH-M, 2000, Mémoire déposé dans le cadre des audiences publiques populaires organisées par le Collectif en aménagement urbain, 25 pages.

- 2002 : Dépôt d'un mémoire a la Commission Nicolet (nouveau lien entre Montréal et la Rive-Sud⁵⁰;
- 2003 : Cafés urbains;
- 2004 : Dépôt d'un mémoire lors de la consultation publique de l'OCPM sur le plan d'urbanisme de Montréal⁵¹;
- 2005 : Dépôt d'un mémoire lors d'une consultation publique relative au plan d'urbanisme de notre arrondissement⁵²;
- 2005 : Lancement du Rapport scientifique de l'UQAM intitulé « Transport urbain, Environnement et Santé humaine : Du global au local en passant par la rue Notre-Dame. »⁵³;
- 2005 : Dépôt d'un mémoire lors de l'audience publique sur le prolongement de l'A-25 vers Laval;
- 2006 : Cafés urbains;
- 2007 : Cafés urbains dont celui qui fut une soirée commémorative soulignant le 35^e anniversaire des expropriations des 1 200 familles en bordure de la rue Notre-Dame dans Hochelaga-Maisonneuve. Plus de 70 personnes ont participé à cette soirée;
- 2007 : Dépôt d'un mémoire sur le plan de transport devant la Ville de Montréal et le Conseil de l'agglomération.

En 2004-2005, nous avons effectué différents constats relatifs au réaménagement de la rue Notre-Dame dans nos mémoires concernant le futur plan d'urbanisme de la Ville de Montréal ⁵⁴:

- Le seul consensus dans le cas de la rue Notre-Dame demeure que le statu quo est inacceptable. Notre appui à cette position est essentiellement basé sur le fait que plusieurs milliers de personnes vivent à proximité de cette artère dans Hochelaga-Maisonneuve et en subissent quotidiennement les contre-coups;
- Cette population vit depuis 30 ans dans un milieu qui s'est dégradé progressivement. Cette détérioration a eu comme conséquence de développer des zones de pauvreté ;
- Ce milieu est devenu hostile et la proximité de la rue Notre-Dame a probablement des répercussions sur la santé du sud du quartier;
- La rue Notre-Dame ne doit pas être considérée seulement comme un simple axe de transport, mais comme une partie d'un milieu de vie où sa population a le droit de vivre dans un environnement sain et sécuritaire;

⁴⁹ TAQH-M, 2002, Mémoire relatif au projet de modernisation de la rue Notre-Dame du MTQ, Audience publique du BAPE, 17 pages –Addenda de 10 pages consacré aux impacts sur l'environnement et a la santé humaine.

⁵⁰ TAQH-M, 2002, Mémoire présenté devant la Commission Nicolet, 14 pages.

⁵¹ TAQH-M, 2004, Mémoire sur le plan d'urbanisme de Montréal présenté lors de la consultation publique de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM), 21 pages-1 annexe.

⁵² TAQH-M, 2005, Mémoire sur le plan d'urbanisme de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, 21 pages.

⁵³ Lachapelle, U. et al, 2005, Transport urbain, Environnement et Santé humaine : Du global au local en passant par la rue Notre-Dame, CINBIOSE, Chaire des écosystèmes urbains, Service aux Collectivités de l'UQAM, TAQH-M, 92 pages. Vous retrouvez une copie complète de ce rapport à l'annexe 2. Dans ses conclusions, Ugo Lachapelle, principal rédacteur de ce rapport, confirme l'impact de l'augmentation des débits de circulation sur la détérioration, à long terme, des conditions de santé de la population dans le sud du quartier et en particulier les populations riveraines de la rue Notre-Dame. Le rapport préconise également l'implantation d'un mode de transport « alternatif » à l'automobile dans l'axe de la rue Notre-Dame et l'amélioration du transport en commun local pour les résidentes et les résidents du quartier. Le rapport appuie l'objectif essentiel de la TAQH-M de réduire « les débits routiers sur la rue Notre-Dame entre l'autoroute Ville-Marie et l'autoroute 25, de manière à contrôler l'exposition de la population à la pollution de l'air. » (*Ibid.* que 6, p.81).

⁵⁴ Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve, 2004, Mémoire dans le cadre de consultations publiques au sujet du Plan d'urbanisme « Pour une ville qui appartient à ceux qui marchent », pp.9-10.

- La problématique de la rue Notre-Dame demeure un excellent exemple de la complexité d'une intervention en terme de transport urbain dans un milieu résidentiel dense avec toutes ses ambiguïtés et ses limites;
- La TAQH-M croit également que la problématique de la rue Notre-Dame n'a pas été examinée en profondeur par le MTQ, certaines questions soulevées lors de l'audience du BAPE restent sans réponse. Entre autres, les différents aspects du camionnage et des impacts socio-sanitaire de ce projet sur la population du quartier;
- Un autre aspect que le MTQ a refusé d'analyser lors de l'audience du BAPE, c'est l'impact du trafic induit à moyen et à long terme (pont de l'A-25) sur le volume de circulation dans l'axe de la rue Notre-Dame et de la possibilité d'un retour de la congestion routière dans quelques années;
- La TAQH-M ne croit pas que la construction d'une autoroute sur la rue Notre-Dame règlera à moyen terme (moins de cinq ans) les problèmes de congestion routière. Les spécialistes du MENV (2002) soulignent dans leur rapport : « Or, dans le cadre du projet de modernisation de la rue Notre-Dame, le MTQ indique déjà que le projet n'améliora les conditions de congestion routière que pour quelques années, moins de cinq ans. L'acceptabilité du projet ne tient qu'à l'amélioration du statu quo à court terme. À long terme, le projet est moins acceptable. Les parcs aménagés seront moins attrayants avec une rue Notre-Dame congestionnée. Il serait donc important de remplacer, dans la mesure du possible, l'usage de l'automobile par d'autres modes de transport»⁵⁵.

Selon la TaqH-M, l'investissement supérieur à 750 millions de dollars dans le projet conjoint MTQ-Ville de Montréal qui n'aura que des effets limités à court terme (moins de cinq ans) sur la fluidité de la rue Notre-Dame, dépasse l'entendement. Ce 750 millions de dollars serait plus utile pour aménager une ligne de tram-train dans l'axe Est-Ouest reliant Repentigny au Centre-ville de Montréal en bordure du fleuve. Un tel projet de boulevard à échelle humaine représente une solution durable, respectueuse de l'environnement et de la santé publique de la population du Sud-Est de Montréal.

La TaqH-M continue de présenter la même position dans les mémoires précédents c'est-à-dire une diminution importante du volume de circulation et en particulier la circulation de transit en optimisant l'offre en matière de transport collectif (train urbain, système léger sur rail (SLR), etc.). La TaqH-M a présenté une recommandation qui stipulait encore une fois que la rue Notre-Dame devait rester une rue avec quatre voies de circulation routière.

Le récent chapitre du plan d'urbanisme de Montréal relatif à l'arrondissement MHM apporte des nuances intéressantes à propos de la rue Notre-Dame. Ainsi, le texte souligne que «l'arrondissement accorde une plus grande importance à la réduction des nuisances créées par l'intensité de la circulation des voitures et des camions sur la rue Notre-Dame. À cet égard, il souhaite que *tout projet de réaménagement de cette artère soit d'abord conçu comme une intervention d'aménagement visant l'amélioration de la qualité de vie des résidents, plutôt que comme une opération cherchant essentiellement à accroître la fluidité des déplacements.*»⁵⁶

⁵⁵ *Ibid.* 8, p.25.

⁵⁶ Arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, 2005, Plan d'urbanisme de Montréal, Chapitre relatif à l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, Ville de Montréal, p.15.

Dernièrement, la TaqH-M a réexaminé le projet de réaménagement de la rue Notre-Dame et s'est aperçu que le transport en commun avait perdu des plumes. Ainsi, la simulation sur le site Internet du MTQ montre que le projet conjoint MTQ-Ville de Montréal élimine les voies en site propre consacrées exclusivement aux autobus. Elles ont été remplacées par de simples voies réservées aux autobus dans chaque direction (du moins dans Maisonneuve). Ce nouvel aménagement diminue substantiellement l'efficacité, la fiabilité et la rapidité des autobus. Pour la TaqH-M, la Ville de Montréal a encore une fois reculé face aux exigences de fluidité du MTQ. La TaqH-M considère que cette raison est majeure et suffisante pour que le projet de réaménagement MTQ-Ville de Montréal revienne à nouveau devant le BAPE. La TaqH-M est d'avis que le projet conjoint est la construction d'une autoroute en milieu résidentiel dense. Au fond, c'est une autoroute qui tait son nom, comme le disait si bien un éditorialiste de *La Presse* suite à la conférence de presse conjointe MTQ-Ville de Montréal en juin 2005.

La Table d'aménagement a profité de cette nouvelle réflexion pour actualiser et formuler une nouvelle déclaration de principes directeurs qui sera la seule recommandation de cette section de notre mémoire. Le projet conjoint devra respecter les principes directeurs énoncés à l'annexe 3, dont un résumé est produit ci-dessous :

RECOMMANDATION

- A. Le respect des principes du transport durable tel que défini par le Centre pour un transport durable (CTD) :
- B. Déclarer un moratoire sur tout projet autoroutier dans l'est de Montréal;
- C. Limiter à quatre voies routières et à deux voies en site propre pour un système de transport moderne à haute capacité, dans le but de diminuer substantiellement la circulation de transit automobiles;
- D. Prévoir une rétrocession de l'emprise du MTQ dans Hochelaga-Maisonneuve à l'arrondissement ou à la Ville de Montréal.
- E. Diminuer de manière substantielle le camionnage sur la rue Notre-Dame en créant un accès direct au Port de Montréal le plus près possible du tunnel de l'A-25;
- F. Maintenir la possibilité d'une fenêtre ou un accès direct au fleuve Saint-Laurent.

La Ville de Montréal a déjà adhéré au principe directeur A de notre déclaration de principes. La TaqH-M n'insistera jamais assez sur la question du volume de circulation sur la rue Notre-Dame. Les données du MTQ dans l'étude d'impact concernant les débits journaliers moyens annuels (DJMA) nous indiquent une augmentation prévue entre 5 et 6% du débit de circulation entre 2001 et 2011 pour la rue Notre-Dame entre Frontenac et Viau (c'était probablement sans l'ajout du pont de l'A-25 vers Laval). On parle de 4 500 à 5 600 véhicules supplémentaires par jour. À l'est de Frontenac, nous aurons atteint au-dessus de 100 000 véhicules par jour pour l'horizon 2011. Lorsque l'autoroute Décarie fut inaugurée vers la fin des années 60, le ministère de la Voirie annonçait la disparition de 90 000 véhicules qui circulaient dans les quartiers Côte-des-Neiges et Notre-Dame de Grâce. Aujourd'hui l'autoroute Décarie a un achalandage de 160 000 véhicules par jour et déborde fréquemment dans le réseau local de ces quartiers. Pourquoi cela serait-il différent avec l'autoroute Notre-Dame? Surtout que le MTQ a l'intention de prolonger l'autoroute 25 jusqu'à Laval et de

construire en partenariat avec le privé un pont [...] Conformément aux travaux de la commission Nicolet, nous ne serons pas surpris de voir des volumes de circulation atteignant 120 000 véhicules par jour dans un avenir rapproché.

Finalement, pourquoi ce qui est bon pour l'axe Champlain-Bonaventure, situé dans un milieu où il y a peu de résidences, ne l'est pas pour un quartier densément peuplé comme Hochelaga-Maisonneuve? Pourquoi dans le centre des affaires un boulevard urbain et dans un quartier résidentiel, une autoroute?

PARTIER II - ENJEUX GÉNÉRAUX

A. La Tarification sociale: une question d'équité

Selon le plus récent bilan de santé de la Fondation du Grand Montréal⁵⁷, « entre 1980 et 2000, l'écart entre les riches et les pauvres s'est creusé de 17 %. En 2003, près d'un demi-million de personnes vivaient dans des ménages à faible revenu; le nombre le plus important des villes canadiennes ».

À Montréal, 29% de la population vit sous le seuil de faible revenu définis par Statistiques Canada, alors que 40% des travailleurs et travailleuses gagnent moins de 20 000 \$. La ville de Montréal quant à elle, constate que le taux de possession d'automobiles dans le secteur sud-est de Montréal est le plus bas (0,29 auto/personnes) de Montréal.

En 1980, le coût de la CAM s'établissait à 12,5 % du revenu d'une semaine de travail (35 heures) au salaire minimum alors qu'en 2006 elle en représente 24%⁵⁸.

Une des manières de faciliter l'accès au transport en commun demeure de réduire au maximum le coût pour la clientèle. Comme le mentionne le Centre pour un transport durable, l'abordabilité constitue un élément clé de la définition du transport durable. C'est pourquoi la TaqH-M est d'avis que la ville devrait considérer, à moyen-long terme, la gratuité du transport en commun pour les personnes à faible revenus. Elle appuie, en ce sens, les revendications notamment portées par la Table régionale des organismes volontaires en éducation populaire (TROVEP) de Montréal⁵⁹. Des exemples de politiques de gratuité existent aux États-Unis et en Europe et permettent d'atteindre à la fois des objectifs environnementaux et sociaux⁶⁰.

⁵⁷ En décembre, la Fondation du Grand Montréal rendait public son premier bilan sur la santé de la région métropolitaine, intitulé *Signes vitaux du Grand Montréal*, un rapport qui sera publié annuellement. Il pose un regard statistique sur différents secteurs de la vie communautaire : le travail, les inégalités socioéconomiques, l'éducation, la santé et le bien-être, le logement, le transport, la sécurité, l'environnement, les arts et la culture, la diversité et l'intégration, l'appartenance et la participation.

⁵⁸ Louis-Philippe Longtin et Denis Lajeunesse, « Mieux miser sur le transport en commun », *Le Devoir*, 3 octobre 2006. www.ledevoir.com/cgi-bin/imprimer?path=/2006/10/03/119572.

⁵⁹ Transport en commun : c'est assez les hausses de tarifs ! TROVEP de Montréal, 2007, 4 pages.

⁶⁰ Myrosław Smerreka, Le transport en commun : un outil de développement économique au service de l'environnement et de la justice sociale. 17 février 2007.

Encadré 3. Justifications d'un tarif Alpha, selon la TROVEP

- Parce que le coût du transport en commun représente un obstacle important à l'accessibilité.
- Parce que le transport en commun est un service public et un bien commun qui doit être accessible à tous, sans distinction.
- Parce que les personnes à faibles revenus ont-elles aussi le droit de se déplacer.
- Parce que le transport en commun est un élément essentiel d'intégration sociale pour toutes les personnes vivant en milieu urbain.

Dans l'immédiat, il conviendrait d'étendre la politique de tarif réduit applicable aux étudiants et aux aînés aux personnes à faible revenu et en recherche d'emploi. Une tarification sociale permettrait à des personnes à faibles revenus, dépendantes du transport en commun, de pouvoir se déplacer pour assurer leurs autres besoins élémentaires (aller chez le médecin, faire les courses, etc.). Pour plusieurs, cela faciliterait la recherche d'emploi et la consolidation de leurs revenus. Et il faudrait déjà commencer par une baisse générale des tarifs, notamment les tarifs réduits déjà existants.

Une fois de plus, de telles mesures existent dans d'autres pays. Elles ne sont pas utopistes, mais le produit de l'affirmation d'une volonté politique⁶¹.

RECOMMANDATION 16 :

A l'exemple de plusieurs villes européennes, nous demandons une tarification sociale dans l'objectif d'assurer la possibilité pour chacun et chacune "de s'y déplacer librement, quels que soient son âge, son niveau de revenu, son handicap, sa situation sociale ou familiale"⁶², conformément à la vision du transport de la ville.

Les stations de métro et le matériel roulant : Des citoyens ou consommateurs?

Plusieurs personnes se plaignent, avec raison, de l'envahissement de la publicité dans les stations de métro, dans les wagons et dans les autobus. Pour plusieurs, il s'agit d'un manque de respect flagrant de la STM à l'endroit de la population qui utilise ses services. Nous pensons être pris pour des consommateurs plutôt que comme des citoyens à qui la STM appartient un peu.

Les panneaux publicitaires dans les stations de métro gâchent les œuvres d'art et d'architecture que sont les stations d'elles-mêmes. Les publicités collées sur les tourniquets, les marches sont particulièrement affreuses et scandaleuses. Notons au passage que plusieurs publicités diffusées sont sexistes et exposent ainsi, surtout les femmes, à la haine et au mépris en plus d'inciter à la marchandisation du corps.

⁶¹ Myroslaw Smerreka, *Politique tarifaire nationale ou gratuité du transport en commun au Québec : utopie ou manque de volonté politique ?* Communication présentée au colloque de Transport 2000, 12 octobre 2005, 14 pages.

⁶² Comme le précise le Plan de déplacements de Paris.

Source : Nom de l'organisme. <http://education.cdeacf.ca/archives.php?quoi=actualite&actu=309>.

Nous croyons également que le rétablissement en état des stations de métro pourrait réduire les méfaits commis (graffitis, vandalisme, etc.) en prenant conscience que le métro ou l'autobus appartient vraiment à la collectivité.

Dans la même veine, nous invitons la STM à limiter la location d'espace sur les quais ou dans les espaces libres des stations à des kiosques. Une fois de plus, les usagers se retrouvent captifs de ce marketing. Nous n'approuvons pas non plus la présence de kiosques de recrutement de l'Armée canadienne dans notre métro. Ce lieu doit demeurer un lieu de paix et ne pas servir à la propagande guerrière éhontée de notre gouvernement.

Si des kiosques doivent absolument être présents dans le métro, il serait juste que des OBNL et organisations communautaires et environnementales aient aussi une vitrine de diffusion offerte gratuitement par la STM.

A l'exemple de plusieurs villes européennes, nous demandons une tarification sociale dans l'objectif d'assurer la possibilité pour chacun et chacune « *de s'y déplacer librement, quels que soient son âge, son niveau de revenu, son handicap, sa situation sociale ou familiale* »⁶³, conformément à la vision du transport de la ville.

Peu de stations de métro sont accessibles pour les personnes à mobilité réduite (parent-enfants, handicapés, personnes âgées, etc.). De plus, la hausse exponentielle des tarifs, accompagnée d'une diminution du niveau de service sont bien documentées. À ces réductions de près de 10% du nombre de kilomètres parcourus depuis 1992 (voir recommandation 3), il faut noter une hausse du coût de la CAM de 42\$ à 65\$, soit une augmentation de plus de 50%. Or, depuis 1992, le taux d'augmentation de l'IPC au Canada oscille autour de 2 %, soit le taux de variation des prix⁶⁴ selon l'indice des prix à la consommation (IPC) selon la Banque du Canada.

Le lien entre le logement et le transport

Si le transport est un outil de développement économique, il doit aussi être lié à l'habitation. Nous invitons la ville à lier au développement du transport en commun le développement du logement social. Les habitants des logements sociaux ne doivent pas être marginalisés dans leur accès au transport et doivent pouvoir utiliser le transport en commun sans difficulté. Plusieurs exemples existent déjà et nous invitons la ville à les poursuivre. Par exemple, le complexe HLM Boyce-Viau est en face du métro Viau (Hochelaga-Maisonneuve) ou encore les métros Jean-Talon ou Jarry où du logement social est construit au-dessus de la station.

Bref, un système de transports en commun à haute densité - et le nouveau tramway en particulier - c'est bien plus qu'un autre choix modal; c'est un outil de développement urbain fantastique. Ce modèle de développement a le pouvoir de relancer l'avenue commerciale Ste-Catherine. Et cela, bien plus que le "boulevard urbain" en tranchée qui se négocie à huis-clos.

⁶³ Plan de déplacements de Paris.: <http://education.cdeacf.ca/archives.php?quoi=actualite&actu=309>.

⁶⁴ www.banqueducanada.ca/fr/ragan_document/inflation.html.

B. Gouvernance et participation citoyenne

La TaqH-M salue l'existence du 20^e chantier sur la *gouvernance*⁶⁵. Mais, l'administration municipale, plutôt que de se limiter à un rappel historique des 17 dernières années, pourrait définir cette notion. Car, au delà d'une planification et une mise en œuvre rigoureuse et concertée, ce mot complexe évoque aussi cohérence, accessibilité, (physique et économique), reddition de compte, participation citoyenne et adhésion d'une multitude de partenaires.

Les quatre composantes majeures de la *gouvernance* qui se sont imposées au cours des deux derniers siècles - l'entreprise, le marché, l'État national et la démocratie représentative - se révèlent aujourd'hui insuffisantes pour organiser les nouvelles relations entre individus, entre sociétés et entre l'humanité et la biosphère⁶⁶. Les trois objectifs de cette *gouvernance* mondiale sont le développement durable, la réduction des inégalités et la construction de la paix dans un monde de diversité.

Le plan de transport comprend quelques incohérences entre la vision et les actions proposées. Il doit y avoir cohérence entre la vision, diagnostiques et les actions de la ville. Il doit y avoir cohésion entre le Plan de transport de la ville et ses propres politiques et plans, notamment le premier *Plan stratégique de développement durable* et le *Plan d'urbanisme*, le *Plan de déplacements du MTQ*.

En voici quelques exemples :

- à l'ère des transports durables, un mois à peine après la divulgation du Plan de transport de la Ville de Montréal, plan qui annonçait pourtant un virage majeur en faveur du transport collectif, le gouvernement du Québec est fier d'annoncer un nouveau projet autoroutier de 1,5 milliards de dollars en milieu urbain. Les interventions des différents acteurs sur le territoire de l'agglomération montréalaise doivent être cohérentes et bien arrimées. comment la ville justifie-t-elle sa participation à de nouveaux projets de développement du réseau routier sur son territoire?
- dans son plan (p. 18), la ville admet avoir "peu d'influence sur les déplacements interrégionaux sur l'île. Pourtant, dans son mémoire de 2002, la ville parle beaucoup de l'importance de l'A-30 pour dévier le camionnage de transit de Montréal mais, du même souffle, a omis de s'impliquer dans le choix du tracé sur la rive sud, résultant ainsi le coupage du lien au pont Mercier du "West-Island" à cette fameuse A-30 dans l'ouest. Cette manœuvre empêche 40% du camionnage de transit en provenance de ce secteur de l'île à quitter l'île en amont du national A-20 de l'autre côté du tunnel Lafontaine. L'annexe 6 illustre et rappelle le bouclage autoroutier proposé par la commission Nicolet.
- La ville ne s'oppose pas assez fermement à la construction du pont de l'A-25. La mise en service de ce projet en PPP accélérera le développement de Laval, Terrebonne et Mascouche, bref de l'étalement urbain sur les basses-terres du Saint-Laurent au détriment

⁶⁵ La TaqH-M propose une définition de gouverner dans le glossaire.

⁶⁶ Pierre Calame, Pour une *gouvernance* mondiale, efficace, légitime et démocratique, Cahier de propositions n°7, Éditions Charles Léopold Mayer, 2003. Les trois objectifs de cette *gouvernance* mondiale sont le développement durable, la réduction des inégalités et la construction de la paix dans un monde de diversité.

de Montréal, des conditions de vie de ses résidents et de l'efficacité et l'efficience des déplacements dans le sud ouest du Québec.

- tous les mois, nous sommes à même de constater l'état de détérioration avancé du patrimoine routier⁶⁷ du sud-ouest du Québec. Des milliards seront requis pour une simple remise à niveau, sans aucune augmentation de capacité. La fluidité à long terme, la sécurité, la revitalisation de cet axe, crucial pour le dynamisme économique de la région, ne suggère-t-il pas la ré-introduction d'un transport de masse, moderne et en surface?

Cela fait 50 ans qu'aucune offre autoroutière n'arrive à juguler l'accroissement du parc automobile. Pourtant, partout dans le monde, que ce soit sur une base volontaire (Lyon, Séoul, Toronto, Québec, Londres) ou un "Act of God" (Kobe, San Francisco), des villes s'adaptent et prospèrent suite à la perte d'infrastructures de transport autoroutières. Ces villes rompent aussi avec une logique qui ne considère pas les erreurs passées, ni la quantité de mouvements pendulaires en période de pointe suite à une accélération de l'étalement urbain.

RECOMMANDATION 17 :

Pour faire écho au rapport Bernard (p.18) sur « l'urgence d'en arriver à un consensus régional sur la gouvernance métropolitaine », sans lequel il ne peut y avoir de système efficace et performant de transport en commun sans une vision métropolitaine qui l'encadre et l'anime », la TaqH-M recommande que dorénavant le plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal soit dorénavant élaboré par l'Agence métropolitaine des Transports⁶⁸. Ce nouveau plan de gestion des déplacements devra suivre toutes les étapes d'une procédure d'évaluation environnementale stratégique (ÉES) piloté par le BAPE.

RECOMMANDATION 18 :

Dans sa volonté d'interpeller ses partenaires, notamment le secteur privé, la TaqH-M recommande que la ville (ou l'arrondissement), lors du processus d'octroi de permis de construction, exige de toute nouvelle entreprise, moyenne ou grande, qui désire s'installer sur l'île de Montréal l'élaboration d'un plan de transport pour ses employés et ses marchandises et le faire approuver par l'Agence métropolitaine des Transports. (Une des recommandations de la commission Nicolet, avril 2002)

Le plan de transport ne comprend pas d'objectifs et d'indicateurs précis, clairs et quantifiables, pouvant mesurer l'impact des moyens à court, moyen et long termes.

RECOMMANDATION 19:

⁶⁷ Les travaux de la commission Johnson suite à l'effondrement du viaduc de la Concorde, présentement en cours.

⁶⁸ L'Agence métropolitaine de transport (AMT) a été créée par la Loi sur l'Agence métropolitaine des transports et relève du ministre des Transports. Ses opérations ont débuté le 1er janvier 1996. Sa mission est d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes dans la région métropolitaine et d'accroître l'utilisation des transports en commun et du transport adapté, tout en consolidant les noyaux urbanisés. L'AMT exerce son mandat sur un territoire composé de 64 municipalités et de la réserve indienne de Kahnawake. Ce territoire correspond au territoire de la région métropolitaine de recensement (RMR) de 1996, ajusté à celui du Fonds des contributions des automobilistes au transport en commun qui existe depuis 1992. <http://www.amt.qc.ca/corpo/enbref/mandat.asp>.

La cueillette et l'analyse de données quant à la part modale des transports, les gaz à effet de serre, les mesures d'apaisement de la circulation, par exemple, devraient être intégrées à un processus démocratique et public de suivi et de surveillance.

A cet égard, la TaqH-M suggère les travaux du *Centre pour un transport durable* qui ont développé des indicateurs de performances⁶⁹. Finalement, à l'instar de la *Loi sur le développement durable* (L.R.Q., 2006), nous sommes convaincus qu'une reddition de comptes publique et annuelle est essentielle pour assurer la mise en oeuvre du plan. En ce sens, la ville initierait un Groupe de travail en collaboration avec la Direction de la santé publique (DSP) de Montréal-Centre, des groupes de recherche universitaires spécialisés en santé et des représentants d'organismes communautaires s'impliquant dans le domaine. Le mandat de ce groupe de travail serait d'élaborer des objectifs précis et réalistes ainsi que des indicateurs en termes de santé publique durable lié à la pollution urbaine de Montréal.

RECOMMANDATION 20 :

Que le comité exécutif de la ville utilise plutôt des consultations avec l'OCPM. La disponibilité des informations, les délais de préparation et le temps accordé aux présentations et l'encadrement global du processus sont mieux adaptés que le travail en commission. D'ailleurs, la Politique de l'Arbre, la Politique de développement culturel, la politique du patrimoine, ont toutes été débattu via l'OCPM. La TaqH-M croit que la transparence du processus est gage de qualité et favorise l'appropriation des politiques, plans, visions et autres outils par les acteurs.

RECOMMANDATION 21

Que les arrondissements rendent publique leur plan de transport ou réalisent une consultation publique sur ce sujet.

RECOMMANDATION 22 :

Que les réunions des comités de circulation et d'urbanisme soient publiques.

RECOMMANDATION 23 :

Que des citoyens, à l'instar du comité consultation en urbanisme, soient admis sur le comité de circulation de leur arrondissement.

Concernant les modalités d'implantation de Quartiers verts, là-aussi la Table suggère le recours aux consultations publiques qui devraient se dérouler en deux phases :

- Phase 1 : période d'information qui permet aux citoyens de questionner le projet (obligation de rendre publique les documents d'études un mois à l'avance ainsi que sur le site Internet. Et donner six semaines avant la deuxième phase afin de favoriser la participation citoyenne. Ils doivent également rendre publique et accessible le *verbatim* de la période d'information.
- Phase 2 : dépôt de mémoires sous forme écrite ou verbale.

⁶⁹ Ces indicateurs et index sont basées sur des données historiques qui ont plus de 15 ans (quantité), vérifiables (qualité).

Notre vision s'inspire des règles de l'art du BAPE. De plus, le président de comité ne doit pas être un élu mais plutôt un fonctionnaire de la direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises. Pour la TaqH-M ces critères sont des conditions *sine qua none* d'un bon déroulement de ces consultations.

C. Camionnage : Transport des marchandises et des matières dangereuses

Le transport des marchandises

Le Plan de transport souligne l'importance de Montréal comme principal foyer d'activités économiques du Québec. Montréal est, en effet, une plaque tournante pour le transport des marchandises à l'échelle continentale. Améliorer la performance des infrastructures stratégiques de transport que sont le port, les aéroports, le système ferroviaire ainsi que le réseau autoroutier ; développer de meilleures conditions d'accès aux installations et faciliter l'intégration modale sont des éléments fondamentaux à considérer dans un plan de transport. Pour soutenir les activités économiques, Montréal choisit d'intervenir principalement dans les mesures qui bonifient l'accessibilité terrestre des infrastructures stratégiques. Au premier chef, des améliorations du réseau routier sont prévues.

L'emploi et la densité d'emploi dans les secteurs d'activités économique sont générateurs de transport routier de marchandises. Le Plan de transport ne considère pas ces questions. Pourtant, *l'Étude sur les générateurs de transport de marchandises dans la région de Montréal*⁷⁰ inclut plusieurs informations sur ce sujet. Ainsi, les principaux axes de transport ont connu des variations d'emploi importantes entre 1996 et 2001. « *L'axe de l'autoroute 20, se prolongeant le long de l'autoroute Ville-Marie et de la rue Notre-Dame vers l'est, /donc traversant le sud du quartier Hochelaga-Maisonneuve/, est marqué par une stagnation de l'emploi entre 1996 et 2001*» (p. 32). Les auteurs soulignent que « *Globalement, les emplois dans les secteurs d'activités générateurs de transport routier de marchandises sont localisés dans deux principaux pôles économiques, soit Saint-Laurent-Dorval qui regroupe 50% des emplois de ces secteurs, suivi de Mercier-Anjou (17%) pour un total de 67% des emplois*» (p. 24). Toute fluctuation de l'emploi dans ces secteurs d'activité a donc une incidence sur le transport des marchandises.

RECOMMANDATION 24 :

Le Plan de transport doit donc dès maintenant considérer les informations contenues dans *l'Étude sur les générateurs de transport de marchandises dans la région de Montréal* (Tecsult, 2006) avant de planifier tout développement autoroutier.

RECOMMANDATION 25 :

Le ministère des Transports a un Programme d'aide à l'intégration modale. Nous souscrivons à cette préoccupation qui vise à favoriser le maintien d'infrastructures ferroviaires et maritimes en complémentarité avec le secteur du transport routier des marchandises. Il s'agit non de privilégier des améliorations au réseau routier mais de développer la complémentarité entre les différents moyens de transports.

RECOMMANDATION 26 :

⁷⁰ Tecslult, septembre 2006 pour le compte du Ministère des transports.

Que les plans de transport et de camionnage des arrondissements prévoient le développement du transport des marchandises en fonction des principes de l'intégration modale.

RECOMMANDATION 27 :

Que les entreprises qui s'installent dans les parcs industriels de l'Île de Montréal privilégient comme moyen de transport des marchandises, le ferroviaire.

RECOMMANDATION 28 :

Que le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal confirme la vocation des secteurs d'emploi en fonction de leur complémentarité d'activité qui permettrait de diminuer le déplacement des marchandises de lieux éloignées les uns des autres. Dans cette stratégie, une attention doit être apportée à la rue Notre-Dame afin de minimisé le transport de marchandises sur cet axe routier.

RECOMMANDATION 29 :

Réviser le plan de camionnage et le plan d'implantation des entreprises industrielles et commerciales dans l'axe de la rue Notre-Dame

RECOMMANDATION 30 :

Que le camionnage lourd soit interdit dans les zones densément peuplées.

L'industrie du camionnage est responsable, selon quelques études citées dans le rapport portant sur l'impact du camionnage de L'association canadienne des chemins de fer, de plus de 70% des dommages à la chaussée. Les camions ou les demandeurs de services de camionnage pourraient donc contribuer à un juste prix au financement de l'usure prématurée du réseau routier.

RECOMMANDATION 31 :

L'industrie du camionnage génère une forte détérioration des infrastructures routières nous recommandons que cette industrie paie le coût routier réel de son utilisation. Ainsi, nous appuyons certains principes du Plan de transport lorsque celui-ci indique, en page 138, que « tous les agents économiques et acteurs sociaux sont appelés à participer au financement des transports et que le principe d'utilisateur-payeur devrait être appliqué le plus possible ».

Le port de Montréal

Le port de Montréal est devenu au fil des ans l'un des ports intérieurs les plus fréquentés du monde et l'une des principales portes d'entrée maritimes de l'Amérique du Nord. Reconnaisant le port comme un élément structurant du transport des marchandises sur le territoire et son impact économique, Montréal vise à faciliter l'accessibilité terrestre sur laquelle repose une bonne part de sa compétitivité.

L'activité portuaire génère quotidiennement environ 2 000 déplacements de camions. Montréal s'engage à améliorer substantiellement l'accessibilité routière au port, entre autres, par la réfection complète du tronçon, de la rue Notre-Dame, allant de l'autoroute Ville-Marie

à la rue Dickson. Nous exprimons ailleurs dans le document nos réserves sur cette priorité.

Cependant nous souscrivons à la préservation de l'intégrité physique et fonctionnelle des installations portuaires et de ses accès ferroviaires car plus le trafic conteneurisé est transbordé sur les chemins de fer, plus cela limite l'usage du camion en milieu urbain et moins nous avons besoin d'une rue Notre-Dame performante pour le trafic lourd.

RECOMMANDATION 32 :

Préservation de l'intégrité physique et fonctionnelle des installations portuaires et de ses accès ferroviaires.

RECOMMANDATION 33 :

Que la Ville centrale intègre dans le Plan de transport l'ensemble du réseau ferroviaire de l'Île de Montréal et s'assure que les Plans d'urbanisme des arrondissements ne puissent permettre la construction résidentielle près de ce réseau afin de minimiser les nuisances générées auprès de la population.

RECOMMANDATION 34:

Que l'accès autoroutier du port de Montréal à L'A-25 soit situé le plus près possible de la dite autoroute.

Le transport routier de matières dangereuses

Le Plan de transport de Montréal aborde dans la section D, la problématique des risques liés au transport routier de matières dangereuses. À chaque jour, d'importantes quantités de produits dangereux, transitent dans la grande région de métropolitaine. Sur ce vaste territoire, 6% des déplacements seraient reliés au transport de matières dangereuses⁷¹. Les statistiques du MTQ entre 1999 et 2002, peu d'accidents routiers ont impliqué un camion transportant des produits dangereux dans la région métropolitaine. Mais les risques de ce genre de transport pour la population, l'environnement et les infrastructures, demeurent élevés. Il y a quelques années, un camion citerne a déversé accidentellement des hydrocarbures à l'échangeur Anjou.

Les pompiers de Montréal ont dû évacuer les employés de l'ancienne usine de CAMCO au coin de Dickson et Notre-Dame dans l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve à cause de la présence d'hydrocarbures dans le réseau d'égout. Dans les années 90, un camion citerne avait frappé un viaduc à la sortie du pont Jacques-Cartier à Longueuil et avait pris feu par la suite. C'est une chance qu'il n'y ait aucun mort. Cependant, les dommages furent très importants, les autorités ont dû reconstruire au complet. Imaginez-vous un accident de ce genre en plein centre-ville de Montréal?

RECOMMANDATION 35 :

La TaqH-M demande à la Ville de Montréal et à ses partenaires de l'industrie du pétrole et de la pétrochimie d'envisager la remise en état d'anciens oléoducs ou la construction d'un

⁷¹ Plan de transport 2007, p. 128

nouvel oléoduc reliant les raffineries de l'Est de Montréal à Varennes du moins pour éviter le passage de camions citernes dans les quartiers centraux et le centre-ville de Montréal.

La Table d'Aménagement reprend la recommandation que le Groupe de Recherche Urbaine d'Hochelaga-Maisonneuve (GRUHM) a déjà présentée, entre autre, à la Commission Nicolet. Il semblerait que la Compagnie Impérial Oil avait déjà installé un poste de distribution à Varennes pour desservir le Sud du Québec et même les États-Unis. Le transport des hydrocarbures représente certainement une part importante du transport de matières dangereuses. Dans l'axe de la rue Notre-Dame, le MTQ parle d'environ 400 camions par jour transportant entre autres des hydrocarbures. Plusieurs dizaines de ces camions doivent se rendre sur la Rive-Sud et aux États-Unis.

CONCLUSION

La TaqH-M est heureuse de présenter ce mémoire devant cette commission. Notre rassemblement « citoyen » et communautaire a effectué une nouvelle réflexion portant sur les enjeux du transport urbain dans le sud-est de l'Île de Montréal. Dans ce mémoire, la TaqH-M a adopté une approche constructive en manifestant clairement notre accord concernant les objectifs et les actions qui méritent notre appui. Cependant, la TaqH-M a également indiqué franchement ses désaccords face aux propositions qui ne répondent pas aux critères du transport durable.

À l'ère des changements climatiques, avec une population vieillissante et des coûts énergétiques en forte hausse, comment supporter une économie montréalaise vibrante inscrite dans le 21^e siècle, laquelle passe par une circulation accrue, fluide, sécuritaire, équitable et durable des biens et des personnes? En densifiant le territoire, rentabilisant ainsi les investissements dans les transports de masse un choix rationnel et préféré de plusieurs économistes,

Notre-Dame, le débat se poursuit

L'ajout du pont de l'autoroute 25 entre Montréal et Laval modifie grandement les données relatives au trafic de transit. Notre présidente, Madame Jeannelle Bouffard, a toujours voulu savoir comment le projet MTQ-Ville de Montréal va toucher la santé de la population du sud du quartier Hochelaga-Maisonneuve. La réponse à cette question est primordiale pour notre groupe. Le statu quo actuel est inacceptable pour la rue Notre-Dame. Il y a un consensus chez les citoyennes et les citoyens et les différents intervenants du quartier à ce sujet. Cependant, la solution préconisée par la Ville de Montréal et le MTQ risque de n'être qu'une source supplémentaire de trafic au lieu de s'attaquer aux véritables sources du problème.

Nos craintes portent également sur le fait que le projet conjoint MTQ-Ville de Montréal présente, entre autres, plus de désavantages et d'incidences sur la santé de la population que le statut quo actuel à moyen et long terme. Il est clair pour la TaqH-M qu'il ne devrait pas y avoir de boucle autoroutière à Montréal afin de préserver le cadre de vie de milliers de nos concitoyens.

La TaqH-M a abandonné l'idée de construire un tunnel en grande profondeur à cause de ses coûts excessifs. Et finalement, la TaqH-M a élaboré une série de principes directeurs auxquels le projet conjoint MTQ-Ville de Montréal devra respecter (annexe 3).

Nos quatre orientations prioritaires

Le Plan de transport a élaboré 21 chantiers en transport urbain pour amorcer un virage significatif en faveur des transports collectifs. Pour sa part, la TaqH-M édicte plutôt quatre orientations. Chaque orientation regroupe quelques recommandations sur une thématique précise.

Orientation 1- Santé humaine et transport routier

Les répercussions sur la santé du projet conjoint MTQ-Ville de Montréal suscitent des inquiétudes auprès de la population du quartier. La TaqH-M a élaboré cinq recommandations qui devront être réalisées dans les cinq prochaines années dont, entre autre, la production d'une analyse socio-sanitaire qui serait présentée lors d'une audience du BAPE ou de l'OCPM.

Orientation 2- Investissement dans le transport collectif

Afin de répondre aux besoins criants de la population et à la volonté politique des élus de Montréal de favoriser prioritairement le transport collectif, la TaqH-M a formulé une série de recommandations qui devraient se réaliser dans un horizon de 10 ans. La principale recommandation s'attaque à la source des problèmes de congestion de la rue Notre-Dame. Il s'agit de l'implantation de deux lignes de tram-train en site propre, une dans l'axe de la rue Notre-Dame reliant Repentigny au Centre-ville de Montréal et l'autre dans l'axe du boul. Pie IX entre la rue Notre-Dame et l'autoroute 440 à Laval. Le tram-train possède les avantages d'être un mode de transport collectif flexible, rapide, fiable, confortable et d'une grande capacité. Le trajet proposé dans l'axe de la rue Notre-Dame qui desservirait le Sud-est de l'Île de Montréal, serait probablement plus rapide que le train de banlieue du Nord-est.

Orientation 3- Création d'un Quartier Vert

Il s'agit de l'idée la plus originale du plan de transport. La TaqH-M propose la création d'un Quartier Vert dans le but de limiter les débordements de la rue Notre-Dame dans le secteur Sud du quartier. Le territoire du Quartier Vert serait délimité, au sud par la rue Notre-Dame; au Nord par la rue Ontario; à l'Est par les rues Vimont et Viau et à l'Ouest, par les rues Alphonse D. Roy et Moreau. Pour la circulation de transit, la TaqH-M maintient seulement trois accès au quartier par les rues Viau, boul. Pie-IX et Alphonse D. Roy.

Au lieu d'une limite de vitesse de 40 km/h tel que proposé dans le Plan de transport, la Table d'Aménagement recommande une limite à 30 km/h dans le Quartier Vert suite à la publication d'une étude française.

Orientation 4- Transport actif (Vélo et Marche)

L'objectif de doubler le kilométrage du réseau de pistes cyclables sur l'île de Montréal est appuyé par les membres de la TaqH-M. Tous les projets de prolongement ou de création de nouvelles pistes cyclables dans notre quartier sont les bienvenus. La TaqH-M tient à souligner la création d'une piste cyclable reliant le Marché Maisonneuve à la piste Souigny; la création de deux axes Nord-Sud soit la création d'une voie cyclable en bordure de la voie Ferrée du

CP dans l'ouest de notre quartier; et la création de la piste sur la rue Chambly au sud de Sherbrooke. Seul bémol, la Table veut une réévaluation du trajet de la Route Verte dans le quartier. La fonction de la Route Verte est avant tout d'être une piste cyclable récréo-touristique.

Notre quartier possède de nombreux édifices historiques et à caractères patrimonial. Notre position appuie celle du chapitre de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve dans le Plan d'urbanisme de Montréal concernant la localisation de la Route Verte.

La Table d'Aménagement est également préoccupée par l'exposition des cyclistes au monoxyde de carbone (CO). Finalement, la Table d'Aménagement vise l'objectif suivant d'être la premier Quartier Vert. (Voir le Chantier 3) L'application de la Charte des piétons de Montréal suscite l'enthousiasme chez nos membres.

Une main tendue...

La TaqH-M lance une invitation formelle au responsable des transports au Comité exécutif de la Ville de Montréal, de venir rencontrer notre population dans le cadre d'une assemblée publique. Monsieur Lavallée a présenté le projet conjoint MTQ-Ville de Montréal devant les élus de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve (MHM). Le silence du MTQ et de la Ville de Montréal concernant le projet conjoint à comme effet de soulever des inquiétudes ainsi que de créer un climat de suspicions.

Monsieur Lavallée la TaqH-M attend de vos nouvelles dans les plus brefs délais.

ANNEXE 1 – LISTE DES RECOMMANDATIONS

1. Implanter un tram-train, ou tout autre système de transport publique à taux d'occupation élevé, entre l'extrémité Sud-Est de l'Île de Montréal et le Centre-Ville. Ce système circulera dans l'axe Est-Ouest, dans Hochelaga-Maisonneuve, à proximité du fleuve. L'aménagement sera conforme à la **déclaration de principes** formulé à l'annexe 3.
2. Réactiver la voie réservée dans l'axe du boulevard Pie IX, de la rue Notre-Dame à l'A-440 à Laval. Implanter rapidement un tram-train dans une seconde phase de construction sur un horizon de 10 ans.
3. Accroître les fréquences de passage des autobus en particulier sur les rues Ontario et Sainte-Catherine en période hors-pointe et sur les autres circuits du quartier.
4. Améliorer la desserte en transport en commun des parcs et des espaces industriels actuels et à développer dans l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve.
5. Implanter un nouveau circuit d'autobus à l'intérieur du quartier Hochelaga-Maisonneuve desservant les principaux services et attraits de notre quartier (Centre culturel, artères commerciales, etc.) et qui serait jumelée au réseau de résidences de personnes âgées. Ceci dans le but de faciliter les déplacements à l'intérieur du quartier.
6. Que la Ville de Montréal initie un Groupe de travail en collaboration avec la Direction de la santé publique (DSP) de Montréal-Centre, des groupes de recherche universitaires spécialisés en santé et des représentants d'organismes communautaires s'impliquant dans le domaine. Le mandat de ce groupe de travail serait d'élaborer des objectifs précis et réalistes ainsi que des indicateurs en termes de santé publique durable lié à la pollution urbaine de Montréal.
7. Que les promoteurs du projet conjoint Ville de Montréal-MTQ élaborent une analyse socio-sanitaire qui sera éventuellement présentée lors d'une consultation publique (BAPE ou OCPM), avant le début des travaux sur la rue Notre-Dame.
8. Produire, pour chacun des chantiers d'infrastructures routières et de transport collectif identifiés au le plan de transport une étude d'impacts ou de répercussions environnementales incluant une analyse socio-sanitaire. Cette étude sera accessible à la population et présentée lors d'audiences publiques.
9. Que la Ville de Montréal et le MTQ envisagent la relocalisation de la station d'échantillonnage (50) d'Hochelaga-Maisonneuve sur un site localisé à proximité de l'emprise de la rue Notre-Dame et à une hauteur d'environ 1,5 mètres. En plus, des appareils de mesure pour détecter les particules fines (PM_{2,5} et PM₁₀), la station serait équipée d'appareils de mesure pour les composés organiques volatils (COV); les oxydes d'azote (NO_x); le benzène, une substance cancérigène chez l'homme; le monoxyde de carbone (CO); les résidus d'hydrocarbure (HC), le dioxyde de soufre (SO₂) et le bruit.
10. Le RQSA en collaboration avec la Direction de la santé publique devrait élaborer une série de mesures préventives lors d'alerte au smog. Diffuser plus largement les résultats.
11. Le MTQ et la Ville de Montréal élaborent une cartographie du bruit qui toucherait non seulement la rue Notre-Dame mais tout le réseau artériel de l'agglomération ainsi que les territoires des futurs Quartier vert (voir la recommandation 12).
12. Créer un Quartier Vert dans le plan de transport de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve.
13. On demande que les Quartiers Verts soient des zones 30 km/h. La Table suggère comme premier lieu d'implantation la rue Ontario, entre Pie-IX et Bennett. Ce lieu regroupe des pôles culturels, éducatif, et récréo-touristique de l'arrondissement que sont le marché Maisonneuve, la bibliothèque Maisonneuve, Des écoles de quartier, le Centre culturel et sportif de l'Est, la piscine Hochelaga, le bain Morgan, la Maison de la culture et le CLSC Hochelaga-Maisonneuve⁷². D'autres secteurs de l'arrondissement sont également propices à l'implantation de Quartiers Verts.
14. Implanter graduellement de mesures d'apaisement de la circulation en priorité aux abords des parcs, des écoles, des résidences de personnes âgées sur les artères les plus achalandées et où l'on note le plus d'accidents impliquant des usagers vulnérables.

⁷² Voir le mémoire de la TaqH-M relatif au Plan d'urbanisme de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, octobre 2004.

15. Dans le cas du corridor de la Notre-Dame prévoir dès 2008 l'installation de panneaux indicateurs de la limite de vitesse (comme à Rosemont) mais aussi sur les rues Sherbrooke et Hochelaga.
16. Le Plan de transport doit donc dès maintenant considérer les informations contenues dans *l'Étude sur les générateurs de transport de marchandises dans la région de Montréal* (Tecsult, 2006) avant de planifier toute développement autoroutier.
17. Le ministère des Transports a un Programme d'aide à l'intégration modale. Nous souscrivons à cette préoccupation qui vise à favoriser le maintien d'infrastructures ferroviaires et maritimes en complémentarité avec le secteur du transport routier des marchandises. Il s'agit non de privilégier des améliorations au réseau routier mais de développer la complémentarité entre les différents moyens de transports.
18. Que les plans de transport et de camionnage des arrondissements prévoient le développement du transport des marchandises en fonction des principes de l'intégration modale.
19. Que les entreprises qui s'installent dans les parcs industriels de l'Île de Montréal privilégient comme moyen de transport des marchandises, le ferroviaire.
20. Que le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal confirme la vocation des secteurs d'emploi en fonction de leur complémentarité d'activité qui permettrait de diminuer le déplacement des marchandises de lieux éloignées les uns des autres. Dans cette stratégie, une attention doit être apportée à la rue Notre-Dame afin de minimiser le transport de marchandises sur cet axe routier.
21. Réviser le plan de camionnage et le plan d'implantation des entreprises industrielles et commerciales dans l'axe de la rue Notre-Dame.
22. Que le camionnage lourd soit interdit dans les zones densément peuplées.
23. L'industrie du camionnage génère une forte détérioration des infrastructures routières nous recommandons que cette industrie paie le coût routier réel de son utilisation. Ainsi, nous appuyons certains principes du Plan de transport lorsque celui-ci indique que « tous les agents économiques et acteurs sociaux sont appelés à participer au financement des transports et que le principe d'utilisateur-payeur devrait être appliqué le plus possible » (p 138). Étudier l'opportunité de diversifier les sources de financement en imposant une taxe aux commerçants et employeurs. Selon, nos renseignements, en région parisienne, ce type de taxe finance les services de transport publique à hauteur de 70%.
24. Préserver l'intégrité physique et fonctionnelle des installations portuaires et de ses accès ferroviaires.
25. Que la Ville centrale intègre dans le Plan de transport l'ensemble du réseau ferroviaire de l'Île de Montréal et s'assure que les Plans d'urbanisme des arrondissements ne puissent permettent la construction résidentielle et institutionnelle près de ce réseau afin de minimiser les nuisances générées auprès de la population.
26. Que l'accès autoroutier du port de Montréal à l'A-25 soit situé le plus près possible de la dite autoroute.
27. Analyse l'opportunité de remettre en fonction des oléoducs pour le transport des matières dangereuses (pétrochimie) devant transiger vers la Rive Sud (Varennes).
28. Limiter aux utilités locales le passage du transport de matières dangereuses dans le quartier, incluant la rue Notre-Dame.
29. A l'exemple de plusieurs villes européennes, nous demandons une tarification sociale dans l'objectif d'assurer la possibilité pour chacun et chacune "de s'y déplacer librement, quels que soient son âge, son niveau de revenu, son handicap, sa situation sociale ou familiale"⁷³, conformément à la vision du transport de la ville.
30. Pour faire écho au rapport Bernard (p.18) sur « l'urgence d'en arriver a un consensus régional sur la gouvernance métropolitaine, sans lequel il ne peut y avoir de système efficace et performant de transport en commun sans une vision métropolitaine qui l'encadre et l'anime », la TaqH-M recommande que dorénavant le plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal soit dorénavant élaboré par

⁷³ Comme le précise le Plan de déplacements de Paris. <http://education.cdeacf.ca/archives.php?quoi=actualite&actu=309>.

l'Agence métropolitaine des Transports⁷⁴. Ce nouveau plan de gestion des déplacements devra suivre toutes les étapes d'une procédure d'évaluation environnementale stratégique (ÉES) et serait piloté par le BAPE.

31. Dans sa volonté d'interpeller ses partenaires, notamment le secteur privé, la Table recommande que la ville (ou l'arrondissement), lors du processus d'octroi de permis de construction, exige de toute nouvelle entreprise, moyenne ou grande, qui désire s'installer sur l'île de Montréal l'élaboration d'un plan de transport pour ses employés et ses marchandises et le faire approuver par l'Agence métropolitaine des Transports (une des recommandations de la commission Nicolet).
32. Le plan de transport ne comprend pas d'objectifs et d'indicateurs précis, clairs et quantifiables, pouvant mesurer l'impact des mesures à court, moyen et long termes. La cueillette et l'analyse de données quant à la part modale des transports, les gaz à effet de serre, les mesures d'apaisement de la circulation, par exemple, devraient être intégrées à un processus démocratique et public de suivi et de surveillance. À cet égard, la TaqH-M suggère les travaux du *Centre pour un transport durable* qui ont développé des indicateurs de performances pour mesurer la durabilité des transports⁷⁵.
33. Que le comité exécutif de la ville utilise plutôt des consultations avec l'OCPM. La disponibilité des informations, les délais de préparation et le temps accordé aux présentations et l'encadrement global du processus sont mieux adaptés que le travail en commission. D'ailleurs, La Politique de l'Arbre, la Politique de développement culturel, la politique du patrimoine, ont toutes été débattues via l'OCPM. La TaqH-M croit que la transparence du processus est gage de qualité et favorise l'appropriation des politiques, plans, visions et autres outils par les acteurs.
34. Que les arrondissements rendent public leur plan de transport ou réalisent une consultation publique sur ce sujet.
35. Que les réunions des comités de circulation et d'urbanisme soient publiques.
36. Que des citoyens, à l'instar du comité de consultation en urbanisme (CCU), soient admis sur le comité de circulation de leur arrondissement.

⁷⁴ L'Agence métropolitaine de transport (AMT) a été créée par la Loi sur l'Agence métropolitaine des transports et relève du ministre des Transports. Ses opérations ont débuté le 1er janvier 1996. Sa mission est d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes dans la région métropolitaine et d'accroître l'utilisation des transports en commun et du transport adapté, tout en consolidant les noyaux urbanisés. L'AMT exerce son mandat sur un territoire composé de 64 municipalités et de la réserve indienne de Kahnawake. Ce territoire correspond au territoire de la région métropolitaine de recensement (RMR) de 1996, ajusté à celui du Fonds des contributions des automobilistes au transport en commun qui existe depuis 1992. <http://www.amt.qc.ca/corpo/enbref/mandat.asp>.

⁷⁵ Consulter l'annexe 5 et le Glossaire pour la définition de transport durable du Centre.

ANNEXE 2 – ÉTUDE DU CINBIOSE



TRANSPORT URBAIN, ENVIRONNEMENT ET SANTÉ HUMAINE : DU GLOBAL AU LOCAL EN PASSANT PAR LA RUE NOTRE-DAME



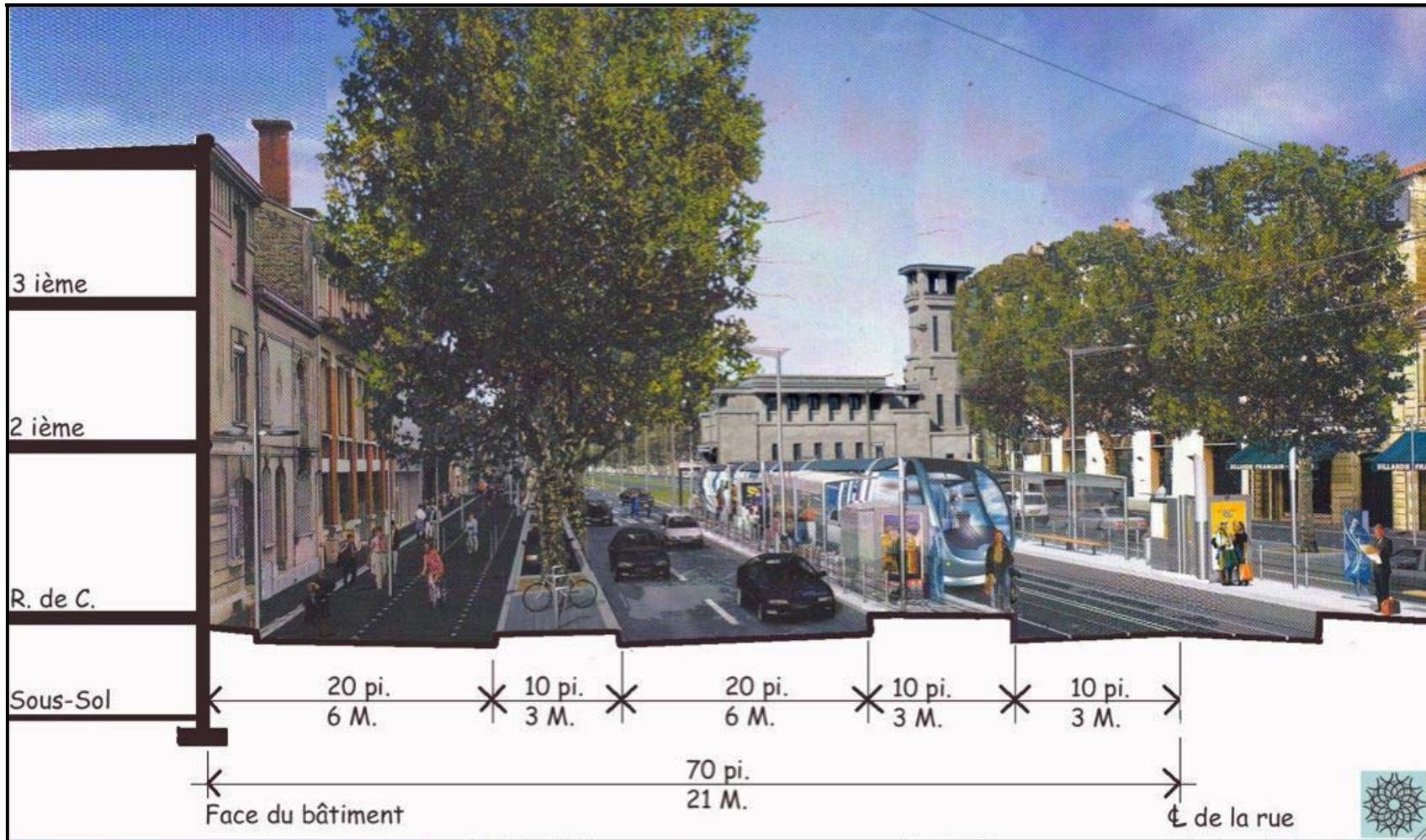
NOTE : téléchargeable via www.gruhm.org/index2.html

ANNEXE 3 – DÉCLARATION DE PRINCIPES POUR LE RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME

La Table d'aménagement a profité de cette nouvelle réflexion pour actualiser et formuler une nouvelle déclaration de principes directeurs. Le projet conjoint MTQ-Ville de Montréal de réaménagement de la rue Notre-Dame devra respecter les principes directeurs suivants :

- A- Le **respect des principes du transport durable** tel que défini par le Centre pour un transport durable : «Un système qui permet de répondre aux besoins essentiels d'accès des personnes et des sociétés de façon sûre et respectueuse de la santé humaine et des écosystèmes, dans un souci d'équité pour les générations actuelles et futures. Il se doit d'être abordable et efficace, en plus d'offrir un choix de modes et d'appuyer une économie dynamique. Il doit maintenir les émissions et la production de déchets en deçà de la capacité d'absorption de la planète, réduit au minimum la consommation des ressources non renouvelables; limite la consommation des ressources renouvelables dans le respect des principes de développement durable; et réutilise et recycle ses composantes et réduit au minimum le bruit et l'utilisation du sol.»;
- B- Un **moratoire sur tout projet autoroutier** dans l'Est de Montréal notamment le prolongement de l'autoroute 25 vers Montréal et le projet de modernisation de la rue Notre-Dame;
- C- La rue Notre-Dame devra se limiter à **quatre voies routières et à deux voies en site propre pour un tram-train moderne**, nouveau mode de transport collectif qui relierait l'Est de Montréal au centre ville en empruntant la rue Notre-Dame dans Hochelaga-Maisonneuve dans le but de diminuer substantiellement la circulation de transit automobile sur cette artère;
- D- Le projet devra prévoir une **rétrocession de l'emprise du MTQ dans Hochelaga-Maisonneuve à l'arrondissement ou à la Ville de Montréal**. Il devra également inclure l'unification des parcs Morgan et Champêtre, ainsi que le réaménagement du parc Dézéry à titre de mesure de compensation pour les 35 années de détérioration de la qualité de vie et de santé pour des milliers de personnes qui ont vécu en bordure de la rue Notre-Dame (en plus des 1 200 ménages qui ont subi les expropriations de 1972);
- E- Diminuer de manière substantielle le camionnage sur la rue Notre-Dame en **créant un accès direct au Port de Montréal le plus près possible du tunnel Hippolyte-Lafontaine (A-25)**.
- F- Maintenir la possibilité d'**une fenêtre ou d'un accès direct au fleuve Saint-Laurent** pour la population du quartier.

ANNEXE 4 – HUMANISER LA RUE NOTRE-DAME: UN EXEMPLE



Texte explicatif. La possibilité d’humaniser la rue Notre-Dame est une intervention immédiate par la reconstruction sur la majeure partie de l’emprise actuellement inutilisée aurait le potentiel de ramener en ville un grand nombre de familles qui par le fait même cesseraient de transiger par le quartier en auto-solo 2 fois par jour. Ainsi, ces centaines sinon ces milliers de nouveaux résidents s’impliqueraient au développement du quartier qui pourrait ainsi offrir un plus grand nombre d’emplois locaux. Un tel développement rencontrerait évidemment le plan de développement durable tout en améliorant les conditions de vie des résidents du quartier. Le Tram-Train de Notre-Dame serait greffé au boulevard René-Lévesque et non à l’autoroute Ville-Marie (720) à la hauteur de De Lorimier. Le « boulevard » Notre-Dame doit relier l’Est au centre-ville et non à une autoroute qui va ailleurs.

Source : Pierre Brisset, Groupe en recherche urbaine (GRU)

ANNEXE 5 – SUSTAINABLE TRANSPORTATION PERFORMANCE INDICATORS

STPI

Sustainable Transportation Performance Indicators

About this document

This 18-page document is built around one-page descriptions on Pages 2-15 of each of the initial set of 14 sustainable transportation performance indicators (STPI) developed by the Centre for Sustainable Transportation. Page 16 summarizes the 14 STPI, draws some conclusions, and suggests what the STPI could be used for. Pages 17 and 18 contain a glossary that explains the words and phrases that are italicized and in *this colour* the first time they appear on a page.

Who this document is for

This document could help anyone who wants to find out more about sustainable transportation and about performance indicators. More detailed reports on the STPI work can be found at the Centre's Web site (see below).

Sustainable transportation

One of the first things the Centre did when it was founded in 1996 was develop a vision and definition of sustainable transportation. The vision can be found at the Centre's Web site. The definition of a *sustainable transportation system* is in the box on Page 18. With slight changes, it has been adopted as a working definition by the Transport Ministers of the 15 countries of the European Union.



Indicators

Indicators are numbers that tell a story about things of significance. Canada's unemployment rate is an indicator. Over time it tells something about how well Canadians are doing. Another indicator is the Consumer Price Index, which tells us whether frequently purchased items are becoming more or less expensive.

How the STPI were developed

Four criteria were used in selecting the numbers that make up each of the 14 STPI. The numbers had to be relevant to the definition, a *time series*, represent all of Canada, and come from a reliable source. Sometimes available data were used directly as the indicator (e.g., Indicator 1). Sometimes an *index* was created from several sets of data (e.g., Indicator 3).

Each indicator has been put in the form of a simple graph showing how it has changed across recent years. When the direction of the graph is downwards, progress has been made towards sustainable transportation, and vice versa.

Development of this initial set of STPI has been limited by what was possible given available data. As more and better data are collected, improved and new STPI will be developed.

PHOTO CREDITS: DENNIS SYMÉ (2); MICHAEL ROSBOROUGH; MICHAEL ROSBOROUGH; JARITA WIKIATK; WPA/GETTY IMAGES



The
Centre for
Sustainable
Transportation

Le
Centre pour
un transport
durable

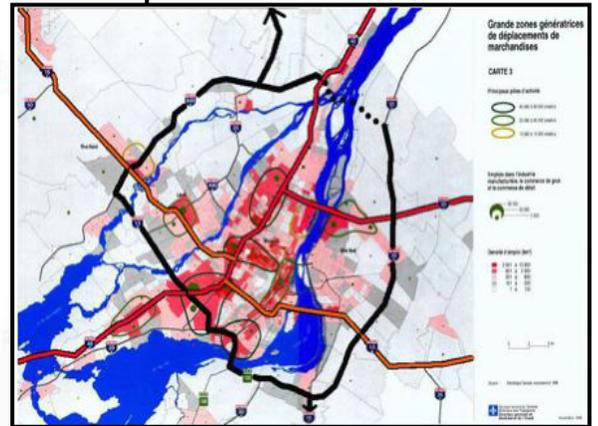
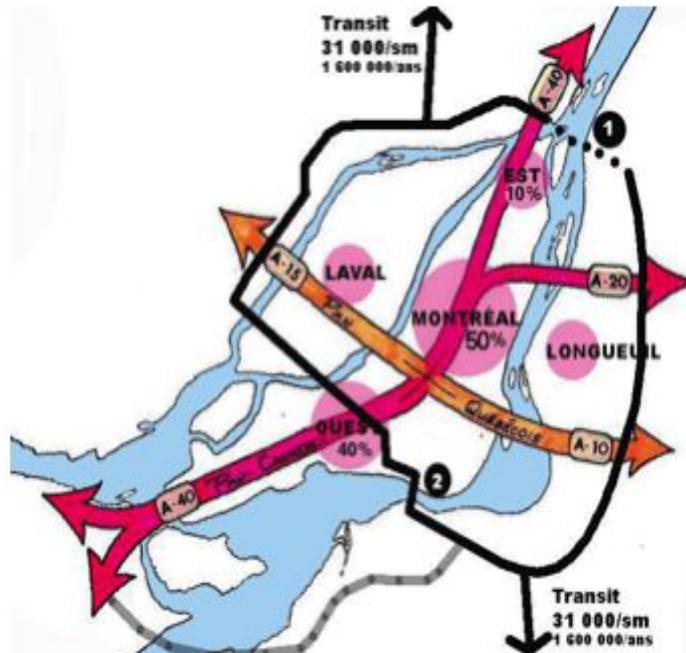
For more information about the Centre for Sustainable Transportation and about STPI, visit the Centre's Web site at www.cstctd.org.

NOTE : Le document complet est disponible via <http://cst.uwinnipeg.ca/completed.html#dst>

ANNEXE 6 – BOUCLE DE CONTOURNEMENT À L'EXTÉRIEUR DE L'ÎLE DE MONTRÉAL

Les recommandations de la Commission Nicolet;

- 1- Bouclage complet du réseau autoroutier dans l'Est avec un nouveau pont raccordant l'A-640 à l'A-30.
- 2- Bouclage dans l'ouest avec l'ajout de voies pour camionnage au pont Mercier.



Pour commencer, il serait préférable d'identifier la véritable source des problèmes liés à la congestion. **La problématique de la congestion est toujours reliée directement aux déplacements pendulaires aux heures de pointe.** Hors pointe, le réseau fonctionne à merveille pour répondre aux besoins de mobilité, autant pour les personnes que pour les marchandises.

Pour des raisons de santé publique et de dynamisme économique, la ville doit prôner le bouclage de Montréal hors de l'île, tel que le recommande la **commission Nicolet**. Les agglomérations importantes comme Winnipeg, Washington, Londres, Paris, possèdent toutes des voies de contournement circulaire afin de limiter le trafic de transit. La mise en œuvre la moins onéreuse pour le Trésor québécois consiste au

- Bouclage dans l'Ouest avec ajout de voie de camionnage au pont Mercier (et les 5 km de l'A-30 sur la 132 sud, plutôt que le projet de 13 km en terre arable);
- Bouclage complet du réseau autoroutier dans l'Est avec un nouveau pont reliant l'A-640 à l'A-30 entre Repentigny et Varennes (plutôt que celui de l'A-25).

Un bouclage au niveau du pont Mercier accommode non seulement 33% ou 4 millions de camions sortant de Montréal vers la Rive-Sud, mais aussi, cette ceinture accommode les 1 600 000 de camions de transit qui ne sont pas en provenance ou à destination de la CMM, comme le recommandait la commission Nicolet.

Ce bouclage de ceinture accommode aussi 66% des sites d'exportation longue distance soit 4 280 000 des 6 500 000 déplacements exogènes qui affairant annuellement dans la CMM. En plus des déplacements reliés à l'exportation, il y a aussi tous les déplacements de livraison qui doivent se faire à proximité et à l'intérieur de la ceinture noire.