

Mémoire sur le projet du ministère des Transports du
Québec
concernant le projet de
MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME

Présenté au
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

Par le
Conseil régional FTQ Montréal métropolitain

Janvier 2002

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES	2
PRÉSENTATION DU CONSEIL RÉGIONAL FTQ MONTRÉAL MÉTROPOLITAIN	3
Notre représentativité	3
Nos priorités	3
L'emploi et le développement socio-économique	3
La qualité de vie	4
INTRODUCTION	4
PARTIE 1 : POUR LE PROJET DE VOIE RAPIDE EN TRANCHÉE, AVEC AMÉLIORATIONS	5
Les avantages de la tranchée, avec recouvrement	6
Le camionnage et la desserte des entreprises locales	7
Le boulevard l'Assomption et le transport intermodal	9
PARTIE 2 : D'AUTRES INTERVENTIONS ESSENTIELLES	9
Le transport en commun et le covoiturage	9
L'autoroute 30	10
Pas de pont sur l'auroroute 25 vers Laval	11
CONCLUSION	12

PRÉSENTATION DU CONSEIL RÉGIONAL FTQ MONTRÉAL MÉTROPOLITAIN

Notre représentativité

Le Conseil régional FTQ Montréal métropolitain est l'organisme régional qui représente les affiliés de la FTQ (Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec) des villes de Montréal, Laval et Longueuil et de la zone de la rive sud de Montréal qui va de Beauharnois à Varennes, touchant les MRC de Lajemmerais, Champlain et Roussillon. Nous représentons ainsi environ 200 000 travailleurs et travailleuses de tous les types d'industries et de services, du secteur privé et du secteur public.

Notre mission fondamentale étant l'amélioration des conditions de travail et de vie de nos membres, toutes les questions reliées au développement social et économique de la région nous interpellent. Nous portons un intérêt particulier à la question de la circulation et du transport dans l'Est de Montréal d'abord parce que nous représentons des travailleurs et des travailleuses oeuvrant dans les transports ou travaillant dans les diverses industries situées dans l'Est de Montréal. D'ailleurs, nos constats, nos questionnements et nos solutions émanent des expériences et des connaissances concrètes de ces travailleurs et travailleuses qui vivent quotidiennement au cœur de la problématique. Mais nous abordons également la question d'un point de vue régional d'ensemble qui reflète aussi les préoccupations de l'ensemble de nos membres en tant que citoyennes et citoyens, résidents de quartiers et usagers de divers modes de transport.

Nos priorités

Depuis plusieurs années, nous intervenons au sein de diverses instances de développement local et régional, à la faveur du relèvement social et économique de la population de la région. En particulier dans l'Est de Montréal, nous avons une implication soutenue depuis plus de 20 ans et nos priorités sont toujours les mêmes : l'emploi et le développement socio-économique de même que la qualité de vie de la population résidente.

L'emploi et le développement socio-économique

Depuis 20 ans, la zone est de Montréal a été sérieusement touchée par les fermetures industrielles et les licenciements collectifs; on a assisté au déplacement de l'emploi vers l'Ouest de l'Île et vers la Rive-Sud de

Montréal. Pour le relèvement économique et social des travailleurs et travailleuses, citoyens et citoyennes de l'Est de Montréal, il est urgent de faciliter l'accès de l'Est aux entreprises. Le problème de circulation gêne sans contredire le développement économique et devient un frein majeur à la création d'emplois. En ce sens, le projet de la rue Notre-Dame s'inscrit, pour nous, dans un objectif de relance de l'Est de Montréal et doit agir directement sur l'emploi et sur l'amélioration des conditions de vie et de travail des travailleurs et travailleuses.

La qualité de vie

Par ailleurs, les solutions apportées aux problèmes de circulation doivent aller de pair avec l'amélioration de la qualité de vie des gens qui résident dans les quartiers touchés. Sécurité, environnement visuel et sonore, qualité de l'air et accès aux berges sont donc également au nombre de nos priorités.

INTRODUCTION

Nous sommes d'accord avec les constats suivants de l'étude d'impact réalisée par le ministère de l'Environnement au sujet de la modernisation de la rue Notre-dame :

Les problèmes recensés dans le corridor de la rue Notre-Dame sont nombreux et justifient une intervention. À ce titre, ces problèmes soulignent le caractère inacceptable du statu quo comme solution définitive.

Ces mêmes problèmes permettent de définir la problématique « transport et déplacements » à la fois locale et régionale (automobiles, piétons, cyclistes, camions et transport en commun). Ces problèmes montrent également que les particularités du milieu traversé et l'histoire du projet exigent une solution qui va au-delà de la problématique « transport » et mène vers une approche de type « projet urbain » intégrant évidemment la problématique « transport » (circulation, sécurité routière), mais également l'amélioration de la qualité de l'environnement et du cadre de vie, ainsi que le soutien au développement du milieu et le soutien au développement d'une identité collective.

Pour nous, le statut quo est en effet impensable. Les problèmes de circulation et de congestion sur la rue Notre-Dame créent des inconvénients majeurs auprès des entreprises et du camionnage dont nous reparlerons plus loin. Mais la congestion systématique de la rue Notre-Dame aux périodes de pointe a aussi des retombées désastreuses sur le réseau routier local. Tout le monde cherche la rue exceptionnelle qui permet de se sauver de la congestion. Les effets directs sont la forte circulation sur des avenues secondaires et une vitesse accrue des véhicules; ceci n'a rien de réjouissant pour la communauté. Il n'est plus sécuritaire de traverser l'une de ces rues, pas plus que d'y faire du vélo. On se souviendra de l'ancien accès à l'autoroute 25 par la rue Hochelaga, un peu à l'est de la rue Haig,

où l'on retrouvait les mêmes problèmes. Toutes les rues avoisinantes étaient congestionnées aux heures de pointe et la circulation était en tout temps trop rapide. Le déplacement vers la rue Dickson a au moins soulagé la circulation sur la rue Hochelaga, redonnant une sécurité aux élèves de la polyvalente Édouard-Montpetit et un peu plus de calme aux résidents mais transférant les soucis aux résidents de la rue Dickson, de la rue Souigny à la rue Sherbrooke. En somme, la solution appliquée alors a déplacé le problème tout en maintenant, pour les résidents, les mêmes conditions de pollutions sonore, atmosphérique et visuelle.

La modernisation s'impose donc, mais elle devra apporter une amélioration significative de la qualité de vie des citoyennes et citoyens des quartiers tout le long du parcours.

Mais nous estimons aussi que la modernisation de la rue Notre-Dame doit s'inscrire dans un plan global de gestion de la circulation des véhicules et des personnes pour la grande région de Montréal.

Il faut en effet prévoir que le fait d'améliorer cet axe, qui est la continuité de l'autoroute Ville-Marie vers l'autoroute 25 et le pont-tunnel Lafontaine, entraînera des changements d'itinéraires pour les usagers de certaines autres voies de circulation. Si le réseau global de la région métropolitaine n'est pas complété, cela risque de déplacer le problème plutôt que de le régler. Par ailleurs, le projet doit aussi tenir compte des besoins de déplacement des personnes, et en particulier de la main-d'œuvre. Présentement, des entreprises ont des difficultés de recrutement auprès des gens qui n'ont pas de voiture et qui ne peuvent pas utiliser le système de transport en commun pour cause d'inefficacité. C'est le cas pour les parcs industriels, installés « dans le champs », sans moyen pour s'y rendre. Des mesures doivent donc être envisagées pour améliorer le transport en commun et le rendre des plus efficaces.

Notre mémoire se prononcera évidemment sur le projet du ministère des Transports, mais il comportera donc, également, des commentaires et des recommandations ne portant pas directement sur le projet soumis. Mais ces commentaires et recommandations doivent être accueillis comme des éléments de solution incontournables d'un plan global pour faire face aux problèmes de circulation et d'engorgement de l'Île de Montréal.

PARTIE 1 : POUR LE PROJET DE VOIE RAPIDE EN TRANCHÉE, AVEC AMÉLIORATIONS

Sans le considérer comme une solution miracle, le Conseil régional FTQ appuie le projet de tranchée du ministère, en tant que compromis acceptable. Selon nous, l'ensemble du projet constitue une solution viable à la congestion routière et au problème de circulation sur les artères résidentielles. Moyennant l'aménagement d'une sortie supplémentaire, il

devrait faciliter le développement de l'Est de Montréal en améliorant, entre autres, l'efficacité du transport des marchandises sur la rue Notre-Dame, porte d'entrée de l'Est, et l'accès au Port de Montréal. Nous croyons aussi que le projet pourra enfin donner accès à d'immenses terrains commerciaux et industriels et ainsi ouvrir la porte à la création de bons emplois dans de nouvelles usines.

Malheureusement, rattachés à un important axe routier, il restera toujours des inconvénients tels les pollutions sonore, visuelle et atmosphérique. Pour le mieux-être des résidents, il faudra donc maximiser la couverture de la tranchée sans toutefois la transformer en tunnel.

Le Conseil croit que des voies réservées au transport en commun et aux véhicules d'urgence, c'est bien, mais il faut absolument repenser la desserte aux usagers près de chez eux et permettre aux citoyens et citoyennes du Nord-Est et de l'Est d'avoir un meilleur service et un accès mieux structuré.

Les avantages de la tranchée, avec recouvrement

Le boulevard urbain serait peut-être plus joli, aux heures tranquilles de circulation, mais il ne réglerait pas les problèmes de sécurité reliés à la cohabitation des automobiles et des camions. Pour ce qui est de la pollution, tant sonore et atmosphérique que visuelle, la situation ne serait pas meilleure; elle serait même pire qu'actuellement. Ce qui est certain, c'est qu'on aurait toujours droit à une procession de véhicules!

Actuellement, en plus des bouchons d'étranglement, les nombreux automobilistes qui cohabitent avec les camions doivent subir les effets des intersections à 90° qui exigent de longs empiètements et des arrêts presque complets des véhicules. Ce n'est pas sans cause que les camions sont si souvent impliqués dans des accidents routiers: la sécurité est toujours mise en péril par les départs fréquents et les virages réduits. Tous les automobilistes rêvent de dépasser les camions, tant par la droite que par la gauche. La congestion et les accidents occasionnent des pertes significatives de productivité pour les automobilistes comme pour les camionneurs et se traduisent par des coûts refilés aux citoyens et citoyennes. Au niveau de la sécurité, il n'y aurait rien de rassurant avec un boulevard urbain: il devrait y avoir des feux de signalisation, des intersections, des croisements et des virages à gauche. On devrait élargir le terre-plein et on ne créerait que du ralentissement de circulation; les accidents seraient encore très fréquents. La tranchée serait définitivement plus sécuritaire.

Nous pensons également qu'une tranchée, si elle est suffisamment recouverte, comporte des avantages certains au niveau de la diminution des pollutions visuelle, atmosphérique et sonore. Du côté visuel, les résidents se gardent ainsi une vue accrue sur le fleuve et sur des espaces

verts qui seraient créés au-dessus de la tranchée. Il n'y aurait pas non plus de viaducs en hauteur enjambant cette voie.

Du côté de la pollution de l'air, l'absence de feux de circulation et d'intersections de rues diminueraient les arrêts et départs des véhicules, réduisant ainsi de beaucoup les émanations gazeuses plus fortes et nocives à basse vitesse. À une vitesse de 80 km/heure, un camion consomme moins et réduit la pollution de 65% par rapport à une vitesse de 20 km/heure accompagnée d'arrêts fréquents.

Pour la quiétude des résidents et pour la qualité de l'environnement, le recouvrement de la tranchée, déjà prévu en quelques endroits, devra être optimisé aux endroits les plus sensibles et recouvrir à plus de 50% la tranchée sur la rue Notre-Dame.

Par contre, nous ne croyons pas qu'on doive faire un tunnel de la rue Notre-Dame, entre autres, en raison du transport de produits dangereux. On doit garder l'accès au pont Jacques-Cartier pour le transport des produits dangereux.

Recommandation

- **Que le recouvrement, déjà prévu en quelques endroits, soit optimisé aux endroits les plus sensibles de façon à recouvrir à plus de 50% la tranchée sur la rue Notre-Dame.**

Le camionnage et la desserte des entreprises locales

Bien que nous souhaitions une meilleure fluidité pour tous les véhicules circulant sur la rue Notre-Dame, porte vers l'Est et le Port de Montréal, nous croyons que le projet doit bien cibler comme priorité le transport des marchandises par camions et s'assurer que la libre circulation sera facilitée par des entrées et des sorties adaptées aux besoins spécifiques des camions. Si le projet ne donne pas la configuration nécessaire aux passages des camions, rien ne sera réglé. Tous nos membres chauffeurs de camion sont d'accord avec le projet et souhaitent ainsi avoir un accès plus rapide et surtout plus sécuritaire.

Certains discours affirment que l'élimination des camions serait la solution à tous les problèmes. Pour ce qui est de la rue Notre-Dame, cela ne peut absolument pas s'appliquer. Nous sommes bien conscients de la place que prennent les camions sur les routes, mais aujourd'hui, l'industrie du « juste à temps » l'impose. Les entreprises n'ont plus d'entrepôts et les remorques des camions servent d'entreposage journalier. Les chargements sont reçus au bon gré des besoins journaliers. Ils doivent donc circuler sur les voies qui bordent les entreprises.

En ce sens, la rue Notre-Dame n'est pas le boulevard Métropolitain ni l'autoroute Décarie. Non, la rue Notre-Dame est une rue de service pour la

desserte des marchandises. C'est aussi l'axe majeur de développement de l'Est, le cœur de son activité économique et la voie d'accès aux activités du Port de Montréal.

Le parc de conteneurs numéro 1 de l'Est de l'Amérique se situe au Port de Montréal, avec son transit d'un million de conteneurs par année. 40% de ces conteneurs sont acheminés par camion; le reste est transité par train ou bateau vers les Grands Lacs. Ces conteneurs arrivent et repartent, ce qui fait que l'activité est doublée. L'activité du Port ne va pas en décroissant, ce qui plaît à nos ingénieurs de train, à nos débardeurs et à nos chauffeurs de camion. Diminuer le nombre de camions amènerait à fermer le Port ou à aménager une route parallèle. Mais les autorités du Port qui se plaignent déjà du manque d'espace seraient privées de leur espace vital. Et il n'est pas question pour nous de déplacer les activités portuaires.

Malgré son importance, l'activité portuaire n'est pas l'utilisatrice majeure du camionnage. La desserte locale du camionnage demeure la principale utilisatrice de la rue Notre-Dame. En terme d'emplois à consolider et à développer, un camionnage efficace est essentiel à l'activité économique de l'Est de Montréal. La rue Notre-Dame est une des voies les plus utilisées par le camionnage au Québec. Pourtant, elle ne répond pas aux besoins des camions. De toute évidence, la configuration du réseau routier de l'Est est actuellement inadéquate ce qui rend de plus en plus difficile le partage de la chaussée avec les automobilistes.

Et que dire des problèmes de déchargement! Déjà l'encombrement est bien connu aux abords de l'usine CAMCO, angle Dickson et Notre-Dame. Les quais de chargement sont sur la rue Notre-Dame et y reculer est trop souvent périlleux. C'est aussi un problème pour les longs camions qui desservent la Fonderie d'acier canadienne (CSF). L'entrée et la sortie du Port ne sont pas moins faciles par la petite rue Lakefield. Enfin, que penser de la circulation des poids lourds sur des rues comme St-Clément et Viau ou encore, plus affreusement, sur la rue Dickson au sud d'Hochelega.

Nous croyons que le projet de modernisation de la rue Notre-Dame viendra corriger la situation s'il prend réellement en compte les besoins du camionnage de l'Est de Montréal. Ainsi, il devra y avoir une sortie et une voie de virage entre la rue Alphonse D. Roy et le boulevard Pie IX. En effet, il est impensable qu'un camion doive circuler sur la voie de desserte locale sur une si longue distance. Cela viendrait contrer l'objectif de la voie en tranchée. De plus, il faut garder l'accès aux terrains près de la rue Bourbonnière en coté sud.

Recommandation

- **Qu'une sortie et une voie de virage soit aménagée entre la rue Alphonse D. Roy et le boulevard Pie IX.**

Le boulevard l'Assomption et le transport intermodal

Nous croyons qu'il serait bien de se servir de cette artère commerciale, qu'est le boulevard l'Assomption, pour créer le lien entre la rue Sherbrooke et la rue Notre-Dame. Enfin, on ouvrirait une rue large qui permettrait la cohabitation des voitures et des camions dans ce secteur. Cela éliminerait la circulation des poids lourds sur les rues Viau et St-Clément, sauf pour la desserte locale, et cela serait aussi une façon de redonner le calme aux résidents de la rue Dickson.

De plus, cette grande artère rendrait disponibles de grands terrains où pourraient s'établir de nouvelles entreprises, ce qui contribuerait à la création d'emplois.

Par ailleurs, cela servirait le projet de Cité de la logistique, projet dont la réussite nous tient à cœur. Selon nous, il est très important de favoriser le transport intermodal. Mais ceci nécessite un réseau qui permet une convergence du camionnage à proximité du réseau ferroviaire, ce que favoriserait l'aménagement du boulevard l'Assomption.

Recommandation

- **Que soit développée une structure de route adéquate et des réseaux intercurrents favorisant le transport intermodal.**

PARTIE 2 : D'AUTRES INTERVENTIONS ESSENTIELLES

Comme nous l'avons déjà mentionné, la seule modernisation de la rue Notre-Dame, ne règlera pas le problème à plus ou moins long terme.

Le transport en commun et le covoiturage

Selon notre analyse, le transport des marchandises ira en augmentant et l'efficacité du réseau ira en diminuant. Il faut donc penser à agir fortement sur l'utilisation des déplacements en automobile. C'est auprès des automobilistes qu'il faut agir principalement pour réduire le flot de circulation.

Le Conseil régional FTQ Montréal métropolitain a toujours favorisé le transport en commun; nous le favorisons encore. Il est utopique de penser que la problématique du transport dans l'Est de Montréal ne se règlera que par des infrastructures de transport en commun. Mais il serait également faux de penser que le transport en commun ne fait pas partie intégrante de la solution. Il faut absolument mettre l'accent sur le développement du

transport en commun dans l'Est de l'Île. Tant que l'automobile offrira un avantage, on ne pourra pas en diminuer le nombre.

Le projet prévoit des voies réservées au transport en commun sur l'artère Notre-Dame, c'est très bien. Mais le problème majeur est le déplacement des usagers à partir de leur domicile. Actuellement, le service de transport en commun desservant les secteurs Rivière-des-Prairies, Pointe-aux-Trembles et Montréal-Est n'est pas adéquat; entre autres, il est très défaillant pour les liaisons nord-sud. Il faut absolument développer un service efficace qui réponde aux besoins réels de la population et qui l'incite à l'utiliser.

Il faut prolonger le métro vers Anjou. Pour les banlieusards, il faut mettre en place un train de banlieue qui desservirait les MRC des Moulins et de L'Assomption et qui favoriserait une desserte adéquate des résidents de Repentigny, LeGardeur, Charlemagne et Lachenaie, juste de l'autre côté des ponts du Bout-de-l'Île et Charles-De-Gaule, enjambant la rivière des Prairies.

Il faut aussi favoriser le covoiturage et encourager les expériences comme celle de Bombardier. Des incitatifs, tels des crédits d'impôts par exemple, doivent être développés auprès des entreprises pour favoriser le covoiturage et le développement de navettes. Nous privilégions nettement les incitatifs au covoiturage à l'augmentation des tarifs des parcomètres et des stationnements.

Recommandations

- **Que les services et l'efficacité du système de transport en commun soient de beaucoup améliorés dans l'Est de Montréal, entre autres par la création de plusieurs lignes nord-sud reliées aux voies réservées prévues dans le projet.**
- **Que soient mis en place un train de banlieue pour desservir Repentigny, Lachenaie, LeGardeur, Charlemagne et L'Assomption, de même qu'une voie réservée pour les autobus dans ces directions.**
- **Que des incitatifs soient développés auprès des entreprises et auprès des automobilistes pour favoriser le covoiturage.**

L'autoroute 30

Il faut absolument tenir compte de l'augmentation croissante du transport par camion. L'activité économique de l'Est, stimulée par une voie d'accès améliorée, et l'apport de la Cité de la logistique augmenteront sans contredire l'utilisation du camionnage.

Si le projet de la Cité de la logistique se réalise, l'activité qui repose essentiellement sur le transbordement et la distribution de marchandises engendrera une augmentation du camionnage. En fait, la Cité de la logistique devient un grand centre de tri des marchandises à distribuer partout en Amérique.

Nous croyons que la situation alarmante de la circulation à Montréal ne sera pas améliorée si on ne termine pas la voie de contournement de la Rive-Sud tant attendue qu'est l'autoroute 30. Ceci est prioritaire pour assurer qu'un flot de véhicules se dirigeant vers la Rive-Sud ait accès plus facilement au pont-tunnel Lafontaine. Nous parlons ici des véhicules qui, provenant de l'Ontario et se dirigeant vers Québec et les Maritimes, doivent transiter par Montréal. C'est 30% des camions utilisant actuellement le boulevard Métropolitain qui n'auraient plus besoin de traverser Montréal si l'autoroute 30 était complétée. Par contre, si l'autoroute 30 n'est pas complétée, une partie de la circulation du boulevard Métropolitain transitera par l'autoroute Ville-Marie. Aussi nous croyons que plusieurs automobilistes utiliseront la nouvelle autoroute Ville-Marie pour venir engorger encore plus le pont-tunnel, créant ainsi une congestion encore plus percutante.

Recommandation

- **Que l'autoroute 30 soit finalisée dans les plus brefs délais.**

Pas de pont sur l'autoroute 25 vers Laval

Nous croyons qu'un pont vers Laval sur l'autoroute 25 Nord ne viendrait qu'accroître la congestion, en plus de nuire au développement régional par un étalement urbain et industriel qui s'étendrait bien au-delà de Laval, vers la deuxième couronne.

De plus, les infrastructures actuelles ne supporteraient pas le flot de circulation provenant de Laval. Tant que le réseau routier global ne permettra pas un lien vers la Rive-Sud et ne dégagera pas le pont-tunnel Lafontaine, un pont de Laval ne ferait que congestionner encore plus le réseau de l'Est de Montréal.

Selon nous, il faudra attendre que les projets de construction de l'Est soient avancés avant d'ouvrir la voie nord.

Recommandation

- **Que l'autoroute 25 ne soit pas prolongée par un pont vers Laval.**

CONCLUSION

Il est grand temps de corriger la situation créée par l'expropriation du corridor de l'autoroute Ville-Marie, laissant l'Est de Montréal sans lien routier.

Il faut redonner à l'Est de Montréal les moyens de créer de l'activité économique et de l'emploi tout en assurant une qualité de vie pour les résidents. Et nous croyons qu'il est possible de le faire par l'amélioration du lien routier.

Nous disons oui à la modernisation de la rue Notre-Dame en tant qu'élément d'un plan d'ensemble régional visant à solutionner les problèmes de circulation routière et de transport des personnes et des marchandises.

Nous disons oui à une voie en tranchée parce qu'elle permet un accès plus sécuritaire au reste du réseau de surface, parce qu'elle rend les déplacements et le partage de la chaussée entre automobiles et camions plus sécuritaires et parce qu'elle réduit la pollution sonore, visuelle et atmosphérique. Mais cette mesure doit absolument s'accompagner de l'amélioration du transport en commun et du prolongement de l'autoroute 30.

Encore ici, nous sommes d'accord avec l'étude d'impact du ministère de l'Environnement :

Le milieu convient qu'un projet de modernisation de la rue Notre-Dame serait bénéfique pour la revitalisation et le développement du secteur en autant que le projet s'inscrive dans une approche intégrée d'amélioration de la qualité de vie, de l'aménagement et de la mise en valeur du territoire, ce qui permettrait de corriger les effets causés jadis par l'expropriation du corridor de l'autoroute Ville-Marie.