

**REGROUPEMENT DES RIVERAINS INQUIETS PAR LA VENUE
DU VIABUS DE L'EST**

Document de discussion
Mars 2003

Dépôt d'un document de discussion en regard du Projet *Viabus de l'Est* à Montréal de l'Agence métropolitaine de transport

Source

M. Robert Delorme ; téléphone: 514-498-9952
Mme Anne Beluse ; téléphone: 514-644-2661

Regroupement des Riverains Inquiets par la Venue du Viabus de l'Est
Pointe-aux-Trembles, Montréal

✉ Projetviabus@hotmail.com

🌐 <http://www.geocities.com/rivve>

PROJET VIABUS DE L'EST
PAR L'AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT (AMT)

DÉPÔT D'UN DOCUMENT DE DISCUSSION PAR LE
REGROUPEMENT DES RIVERAINS INQUIETS PAR LA VENUE
DU VIABUS DE L'EST (R.R.I.V.V.E.)

Regroupement des Riverains Inquiets par la Venue du Viabus de l'Est
Pointe-aux-Trembles, Montréal

✉ Projetviabus@hotmail.com

🌐 <http://www.geocities.com/rrivve/>

M. Robert Delorme ; téléphone: 514-498-9952
Mme Anne Beluse ; téléphone: 514-644-2661

TABLE DES MATIÈRES

<u>PRÉSENTATION DE R.R.I.V.V.E.</u>	3
<u>POSITION DE R.R.I.V.V.E SUR L'ENSEMBLE DU PROJET <i>VIABUS DE L'EST</i></u>	3
<u>PRÉOCCUPATIONS SUSCITÉES PAR CE PROJET</u>	4
• COÛTS TROP IMPORTANTS	4
• IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT, LA QUALITÉ DE VIE DE LA POPULATION ET LA SANTÉ HUMAINE	6
• UN PROJET QUI NE DESSERT PAS ADÉQUATEMENT LES BASSINS DE POPULATION DE L'EST DE L'ÎLE DE MONTRÉAL	7
<u>SUGGESTIONS, COMMENTAIRES ET RECOMMANDATIONS</u>	9
• DES MESURES TOUTES SIMPLES... ET TOUTES AUSSI EFFICACES ET À MOINDRE COÛT!	9
▪ MAXIMISER LES INFRASTRUCTURES EXISTANTES	9
▪ LE SCÉNARIO SHERBROOKE	10
• UNE AUTOROUTE D'AUTOBUS SUR L'AUTOROUTE ...	10
• ÉT LE TRAIN? PROCÉDER À DES ÉTUDES EXHAUSTIVES POUR SA MISE EN SERVICE	10
• LA PÉNURIE DE LOGEMENT, LE PRINCIPAL PROBLÈME DES MONTRÉALAIS!	11
<u>CONCLUSION</u>	12

Présentation de R.R.I.V.V.E.

Le Regroupement des Riverains Inquiets par la Venue du Viabus de l'Est (R.R.I.V.V.E.) est un ralliement de citoyens de l'Est de l'île de Montréal, qui favorise le développement ordonné et efficace, de même que l'amélioration du transport en commun du secteur est de Montréal (Mercier-Tétreauville, Montréal-Est, Pointe-Aux-Trembles), par des solutions qui maximisent l'infrastructure actuelle (voie publique, signalisation, service) et qui préservent la qualité de vie des citoyens et des espaces verts.

Le Regroupement est une initiative qui a été créée spontanément par plusieurs citoyens en réponse à des annonces d'un projet majeur pour lequel les informations ont tardé à être présentées à la population. Ces citoyens sont des résidents des quartiers Pointe-aux-Trembles, Montréal-Est, Mercier et Tétreauville; il ne s'agit pas d'un mouvement isolé en provenance d'un quartier ou d'un coin de rue.

À l'origine nous souhaitons obtenir des réponses aux nombreuses questions et préoccupations afin de nous rassurer sur les impacts dudit projet d'où le nom du regroupement «inquiets». Mais plus nous posons des questions, plus nous constatons que le maître d'œuvre ne fournit pas toutes les réponses auxquelles on est en droit de s'attendre et nous indique que le projet est en évolution!... ce qui nous étonne pour une réalisation qu'il est déjà possible de quantifier en terme de coût (près de 30 millions de dollars). Il est donc difficile de s'associer et de soutenir un projet pour lequel nous ne connaissons que les détails «promotionnels» et que les alternatives n'ont pas été présentées avec des éléments comparables entre eux incluant celui du projet Viabus.

Position de R.R.I.V.V.E sur l'ensemble du projet *Viabus de l'Est*

L'AMT a pour mission d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes, dans la région métropolitaine de Montréal, en favorisant l'utilisation des transports en commun et a comme principal mandat de développer, consolider et compléter le réseau métropolitain de transport collectif. À ce jour, bien qu'elle soit aussi financée par les citoyens de l'île de Montréal, elle a surtout favorisé des projets permettant aux citoyens de Laval et des couronnes d'avoir accès au Centre-Ville sans se préoccuper de l'impact de ces projets sur les montréalais et, d'une façon indirecte, en maintenant et favorisant l'effet d'étalement urbain.

Mme Deschamps, mairesse de Repentigny, se dit «plus que jamais convaincue de la nécessité et de la pertinence de ce projet **pour les Repentignaises et les Repentignois**»¹. Devons-nous en conclure que les résidents de l'est de l'île sont les dindons de la farce?

¹ SOURCE: Cabinet de la mairesse de Repentigny; Communiqué de Presse du 20 novembre 2002

En plus du manque de transparence des promoteurs impliqués depuis le début des travaux, l'AMT n'a pu démontrer jusqu'à maintenant, le bien-fondé et les avantages significatifs pour les citoyens de l'est de l'Île de Montréal. L'aménagement de cette autoroute d'autobus sera composé de 2 voies exclusivement réservées aux autobus, entre les rues Honoré-Beaugrand et la 53e avenue dans l'emprise ferroviaire du CN. La vitesse de circulation pourra atteindre 70 Km/hre, 20 heures par jour, 7 jours sur 7, entraînant le passage de plus de 150 autobus par jour, la semaine, et plus de 100 autobus par jour, la fin de semaine².

À l'ère où nous voulons réduire l'émission de gaz à effet de serre et la pollution, alors que nos élus tentent d'éviter l'exode des montréalais vers les banlieues, la création d'une autoroute d'autobus passant à travers des secteurs très résidentiels et paisibles de l'est de Montréal semble quelque peu archaïque et contradictoire. Le projet *Viabus de l'est* ne ressemble en rien à un projet novateur, écologique ou économique. Par ce projet de 30 000 000 \$, on fait valoir des gains de temps importants pour se rendre au Centre-Ville; or, dans les faits, l'étude de la firme Agra Monenco Québec inc. démontre des gains de temps de 8 minutes, **dans le meilleur des cas**, pour les résidents de l'est de l'île. De même, l'Agence métropolitaine de transport et ses partenaires vantent le retrait de 1 200 voitures empruntant les routes et autoroutes montréalaises par la venue de ce projet. Cet élément sert judicieusement d'argument pour promouvoir le concept, mais le nombre de ménages DIRECTEMENT affectés par ce projet, soit le nombre de ménages ayant une vue totale sur l'autoroute Viabus à partir de leur cour avant, arrière ou de côté, est supérieur au nombre d'automobilistes qui deviendraient usagers du transport collectif !!! On estime que plus de 2 500 personnes seront directement touchées par la présence de cette autoroute d'autobus.

R.R.I.V.V.E. s'oppose donc au projet *Viabus de l'Est* et remet en question les fondements mêmes de ce projet.

Préoccupations suscitées par ce projet

Pourquoi le Viabus de l'Est??

Coûts trop importants

Les coûts liés à la réalisation du scénario Viabus (près de 30 000 000 \$) sont trop importants et ne le favorisent pas. En effet, le coût des infrastructures nécessaires à l'implantation du Viabus de l'Est est élevé, ayant pour effet de réduire l'efficacité de cette solution quant aux coûts des aménagements, par rapport aux gains appréhendés.

² Toute l'information diffusée par l'AMT sur le projet *Viabus de l'est* est publiée sur le site Internet de l'AMT à l'adresse : http://www.amt.qc.ca/grandsprojets/via_bus/index.asp

D'ailleurs, des différents scénarios envisagés par l'AMQI, c'est au sein du scénario "Busway" que les coûts d'immobilisations sont les plus élevés.³

Par ailleurs, en se fondant sur les chiffres fournis par l'AMT, l'achalandage potentiel total sur le circuit Viabus pourrait être de l'ordre de 6 830 passagers dans une fenêtre d'utilisation. Nous nous questionnons sur les possibilités de pouvoir déplacer autant de personnes, compte tenu de la capacité limitée des modèles d'autobus existants, qui ne peuvent accepter que 55 passagers. Ainsi, il faudra prévoir ajouter un nombre substantiel de nouveaux autobus, puisque selon la Société de transport de Montréal, l'inventaire actuel suffit à peine à répondre à la demande actuelle de service sur d'autres circuits. Si l'achat de nouveaux autobus devenait nécessaire, il faudra majorer le coût du projet en fonction des acquisitions nécessaires. En ces temps où les gouvernements recherchent de nouvelles façons de financer les budgets d'opération du transport public, nous croyons que ce projet ajoutera une pression à la nécessité d'augmenter les revenus pour financer le coût de ce projet; des hausses de tarif sont donc à prévoir!

Enfin, les résidents sont particulièrement inquiets de l'accroissement des automobiles qui se stationneront le long de l'emprise pour utiliser le Viabus. Déjà, plusieurs rues dans l'est de l'île servent à des fins de stationnement pour les usagers en provenance de la couronne nord-est, qui embarquent dans les autobus des circuits express actuels. Devons-nous prévoir éventuellement la nécessité de gérer les espaces de stationnement par l'achat de vignettes pour se prévaloir d'une place pour garer sa voiture? Des coûts nouveaux s'ajouteront donc pour les citoyens de Montréal?

Les argents dépensés pour ce projet sont ceux des contribuables québécois. Être efficient ne devrait-il pas être la principale préoccupation de nos élus? Nous croyons que les résultats escomptés lors de la mise sur pied d'un projet de cette envergure doivent être calculés...et assurés. Or, il existe de nombreuses autres alternatives au projet *Viabus de l'est* (que vous pourrez lire à la section «suggestions, commentaires et recommandations»), telles qu'étudiées par l'AMQI, qui s'avèrent beaucoup moins onéreuses et qui répondent tout aussi bien à ces objectifs de gain de temps vers le Centre-Ville et d'augmentation d'usagers du transport collectif, tellement préconisés par l'AMT.

³ REF: Étude d'opportunité et de faisabilité de mesures préférentielle pour autobus dans le corridor Rive-Nord est/CUM, effectué par la firme Agra Monenco Québec Inc. (AMQI) Rapport final remis à M. Yves Phaneuf de l'AMT par Jean-François Rouillon, ing., Directeur de projet, en mars 2000

Impacts sur l'environnement, la qualité de vie de la population et la santé humaine

L'impact du projet Viabus de l'est sur les riverains y est plus important (vs scénario Sherbrooke ou Notre-Dame), car le nombre de secteurs résidentiels traversés y est plus considérable !⁴

Les répercussions potentielles du projet Viabus de l'Est pour la qualité de vie du milieu et la santé humaine ne peuvent être ignorées. Il y aura plus de poussière, plus de bruits, l'odeur des gaz et un plus grand stress urbain.

À cet effet, nous nous questionnons d'ailleurs sérieusement. Comment un organisme peut-il décider d'implanter un projet avec des impacts non négligeables sur l'environnement et la qualité de vie de milliers de citoyens, sans procéder à une étude environnementale (sols - aspects environnementaux) et des analyses techniques **AVANT son adoption**?

Plusieurs retombées environnementales et liées à la qualité de vie des riverains nous préoccupent particulièrement:

- À la «une» du journal *La Presse*, édition du 24 décembre 2002, on pouvait lire que les enfants de 0 à 4 ans vivant à Pointe-aux-Trembles ont 50% plus de chance de contracter une maladie respiratoire que les autres enfants montréalais. Avec la venue du Viabus, la santé de nos enfants ne sera-t-elle pas encore plus hypothéquée? Un système léger sur rails ne contribuerait pas certes à cette problématique.
- Comment pourra-t-on atténuer de façon significative le vrombissement occasionné par un va-et-vient continu de centaines d'autobus par jour, circulant à très haute vitesse?
- D'ailleurs, n'est-il pas juste de considérer que la vitesse de parcours de 70 Km/h pourrait facilement être de 100 Km/h, aux heures hors pointe et peu achalandées? Il serait farfelu de croire que les policiers effectueront des opérations radar sur cette autoroute! Déjà sur les circuits existants, il est fréquent pour ne pas dire normal de constater la vitesse des autobus dépasser la limite permise (50 ou 70 Km/h)
- Les opérations de déneigement en hiver, ayant cours souvent de nuit dans nos quartiers, ne perturberont-elles pas la quiétude nocturne des résidents du secteur?
- En hiver, ne faudra-t-il pas l'épandage d'abrasifs tels que le sel et la pierre concassée sur cette autoroute? N'y aura-t-il donc pas plus de poussière dans l'air avec le va-et-vient des véhicules sur les abrasifs?

⁴ REF: Étude d'opportunité et de faisabilité de mesures préférentielle pour autobus dans le corridor Rive-Nord est/CUM, effectué par la firme Agra Monenco Québec Inc. (AMQI) Rapport final remis à M. Yves Phaneuf de l'AMT par Jean-François Rouillon, ing., Directeur de projet, en mars 2000

- L'impact visuel de cette autoroute sur la vue des riverains est bien réel; quels aménagements sont prévus pour préserver l'intimité et mitiger les effets de ce projet?
- Comment se fera la gestion des accès de cette voie réservée? Sera-t-il possible d'interdire tout autre type de véhicules d'emprunter cette nouvelle voie? Quelles sont les garanties que cette voie réservée ne se transforme en une artère publique?
- Le projet tente de minimiser les impacts en y prévoyant des mesures atténuantes, et fait appel aux aspects naturels et à la végétation pour agir comme barrière aux retombées que subiront les résidants. Un aménagement paysager constitué d'une variété de graminées ne peut être sérieusement considéré comme un écran aux sources de bruit, d'odeur et de stress visuel aux passages d'un nombre impressionnant d'autobus. De même en est-il du concept de «coulée champêtre» utilisé par l'AMT pour décrire la façon dont sera insérée cette nouvelle voie rapide pour autobus qui ne pourra offrir, à nos yeux, les qualités bucoliques recherchées par cette terminologie.
- D'ailleurs, comment peut-on imaginer que cet «aménagement paysager intégré», où l'AMT prévoit aménager un sentier piétonnier et une piste cyclable aux abords de cette autoroute puisse, de quelque façon que ce soit, être un avantage du projet. Les milliers de sportifs empruntant la piste cyclable actuelle ne seront certes pas charmés par ce décor imaginé «pittoresque», où l'odeur du diesel s'accompagnera de vrombissements de moteurs et de la vue d'autobus. Respirons du bon air frais!
- De plus, il faut comprendre que ces aménagements (s'il y en a) auront inévitablement pour effet de bloquer la vision profonde que procurait cette emprise aux résidences à proximité de la voie ferrée. Nos arrondissements ne seront-ils pas conséquemment scindés en deux: la partie «au nord» et la partie «au sud» du corridor? A cet effet, dans le secteur Mercier/Tétreauville, au fil du temps des sentiers piétonniers, fréquemment empruntés par des écoliers, sont apparus de part et d'autre de la voie ferrée. Or, en même temps que la voie ferrée fut déplacée dans la partie nord de l'emprise et que l'aménagement du Viabus se prépare dans la portion sud, une clôture a été installée, interdisant la traverse de l'Emprise. Les citoyens vivant au sud de l'emprise ne se retrouvent-ils pas prisonniers de leur quartier? Les résidants demeurant au sud du corridor ne deviendront-ils pas isolés du reste du secteur? La notion de «ghetto» ne deviendra-t-elle pas une réalité?
- Enfin n'est-il pas paradoxal d'imaginer un route densément achalandée dans un quartier paisible; la sécurité des enfants en particulier et des piétons en général qui circuleront aux abords des intersections est ici fortement questionnée et demeure un élément qui justifie l'opposition à ce projet .

Un projet qui ne dessert pas adéquatement les bassins de population de l'est de l'île de Montréal

Le scénario *Viabus de l'est* a une faiblesse marquée, car son positionnement est relativement éloigné des zones d'emploi et des secteurs d'habitation; il est donc moins intéressant pour la desserte des bassins de population de l'est de l'île !⁴

Comment le *Viabus de l'est* peut-il prétendre être conçu pour les résidants de l'est de l'île, alors que son positionnement ne rejoint qu'une infime partie de la population? La majorité de la population ne se retrouve pas à proximité et au sud de la voie ferrée, mais bien au nord de l'emprise, au nord des rues Hochelaga, de Montigny, etc. Qu'en est-il de tous ces citoyens et ceux habitant au nord ou tout juste au sud de la rue Sherbrooke?

Le nombre d'arrêts dont pourraient bénéficier les résidants de Montréal pour les quartiers visés par le projet Viabus serait substantiellement réduit par rapport au nombre actuel, par exemple du circuit 410 express Notre-Dame. Selon toute vraisemblance, ce choix d'un nombre restreint d'arrêts entre la 53^e avenue et la rue Georges-Bizet n'a pour seul objectif que de fournir une économie de temps et de déplacement aux usagers en provenance de la couronne nord-est de Montréal et de leur offrir ainsi un incitatif à emprunter le transport collectif, au détriment du service dont peuvent profiter actuellement les Montréalais. L'objectif en soi est légitime mais pénalise de surcroît les usagers du secteur est de Montréal.

- Avec le peu d'arrêts en place, la plupart des citoyens devront marcher de très longues minutes pour se rendre à un arrêt. N'emprunteront-ils pas alors les circuits d'autobus à proximité de leur résidence, le *Viabus* n'étant pas un attrait pour eux?
- Ou encore, plusieurs citoyens décideront d'utiliser leur voiture pour se rendre à un arrêt; où se stationneront-ils alors? Y aura-t-il une augmentation du nombre de voitures stationnées dans nos rues? Une augmentation de la circulation locale?

De plus, est-ce que l'achalandage et le nombre d'usagers empruntant Viabus à partir de Repentigny et Le Gardeur seront tels qu'il sera difficile pour les Pointeliens et les gens de Mercier d'avoir une place dans l'autobus le long de l'emprise? L'expérience démontre que les autobus du CIT Repentigny qui empruntent Notre-Dame sont déjà bien remplis.

Suggestions, commentaires et recommandations

L'amélioration du service de transport en commun dans l'est de l'île est un objectif des plus louable, mais l'adoption du scénario "*Viabus de l'est*" n'est assurément pas, selon nous, le scénario approprié pour desservir adéquatement la population de l'est de l'île, tout en préservant la qualité des résidents qui demeurent à proximité du corridor. Idéalement, l'espace libéré par le déplacement du circuit ferroviaire pourrait contribuer à favoriser la vocation résidentielle et récréo-touristique dans un secteur qui en a grand besoin.

Les citoyens de Montréal avancent quand même des alternatives pour accommoder nos voisins de la couronne nord-est aux prises avec des problèmes de transport vers le Centre-Ville de Montréal. Il n'est pas inutile de signaler ici que, de façon majoritaire également, les citoyens et usagers du transport en commun de l'est de Montréal ont souligné la qualité actuelle des services de transport vers le Centre-Ville, tout en souhaitant y voir des améliorations quant aux services des lignes dites «express», à la fréquence et à la régularité des circuits en général.

Des mesures toutes simples... et toutes aussi efficaces et à moindre coût!

Un nombre important de citoyens de l'est de l'île estiment que les services de transport en commun en place vers le Centre-Ville, en particulier les circuits express, nous desservent bien. Plutôt que d'utiliser près de 30 000 000 \$ de fonds publics pour mettre sur pied le projet *Viabus de l'Est*, pourquoi ne pas améliorer la rapidité et la qualité des services déjà existants par certaines mesures toutes simples? Voici ce que le Regroupement préconise par ordre de priorité :

Maximiser les infrastructures existantes

- Augmenter la fréquence et le nombre d'autobus au sein de tous les circuits existants;
- Interdire le stationnement EN TOUT TEMPS sur toute la longueur de la rue Notre-Dame entre les 2 tronçons; en direction ouest (entre 7 h et 9 h 30) et en direction est (entre 15 h 30 et 18 h) et y réserver la circulation aux autobus express (Repentigny et Montréal);
- Améliorer la signalisation et la synchronisation des feux de circulation;
- Instaurer une voie réservée pour les autobus sur la rue Sherbrooke du bout de l'île vers Georges V et au-delà jusqu'au métro Honoré-Beaugrand;
- Mettre en place un service de desserte pour le secteur au nord de Sherbrooke et du boulevard Métropolitain.

Le scénario Sherbrooke

Les recommandations et conclusions de l'analyse de *A.M.Q.I.*, avec lesquelles nous sommes en parfait accord, indiquent que le scénario Sherbrooke, soit l'augmentation du nombre de voies de 2 à 3 par direction, à l'est de George V, et l'amélioration du pont Le Gardeur (déjà en cours), sont les interventions à prioriser dans le contexte actuel. Ce scénario apparaît le plus viable et efficace dans une perspective à court terme, en raison de son point de contact stratégique avec le métro et ses coûts de réalisation moins onéreux.

Quels sont donc les motifs qui ont incité l'AMT à adopter le scénario Viabus avant celui de Sherbrooke? Qu'advient-il des recommandations et conclusions du rapport de la firme *A.M.Q.I.*? Comment peut-on comparer les avantages (et inconvénients) entre le scénario Busway (Viabus de l'est) et l'autre alternative constituée de la rue Sherbrooke et de la rue Notre-Dame bonifiée par un aménagement adéquat?

Une autoroute d'autobus sur l'autoroute ...

Peu de cas est fait de la possibilité d'examiner la contribution de l'autoroute A-40 au déplacement par transport en commun. En effet, à aucun endroit dans les études et analyses de faisabilité n'est-il question de recourir à cette voie rapide en y apportant des configurations appropriées. Pourquoi ne serait-il pas possible d'envisager une voie réservée durant les heures de pointe ou une voie insérée en contresens, en partant des villes de banlieue telles que Repentigny, Le Gardeur, Charlemagne et Lachenaie. Déjà quelques autoroutes (A-10, A-15) possèdent ce type de configuration et les passagers des autobus express peuvent ainsi bénéficier d'un gain de temps en déplacement. Dans certains cas il serait possible d'autoriser l'usage de cette voie réservée par les automobilistes dont les voitures transporteraient par exemple plus d'un passager. Voilà un bel incitatif au covoiturage et en même temps une façon de dissuader les utilisations individuelles des automobiles.

Et le train? Procéder à des études exhaustives pour sa mise en service

Selon l'AMT, la mise sur pied d'un train de type léger pourrait être une alternative envisagée dans 5 ans; pourquoi alors ne pas l'adopter tout de suite? N'est-ce pas, justement, la mise sur pied d'un train léger sur rails (un «métro de surface») menant au métro l'Assomption ou Radisson, la vocation naturelle du prolongement en surface du métro pour tout l'est de l'île de Montréal et de ses banlieues immédiates? On peut même prévoir l'intégration d'un tel système léger de transport dans le futur aménagement du boulevard Notre-Dame entre la rue Dickson et la rue de Lorimier. Déjà, l'AMT effectue des études de pré-faisabilité pour implanter un système léger sur rails (SLR) dans l'axe de l'avenue du Parc en provenance de la gare Jean-Talon; n'est-il pas raisonnable d'exiger que des études similaires puissent rapidement être effectuées et que les conclusions, si positives, mènent à la mise en service d'un tel service dans l'emprise ferroviaire du CN dans l'est de Montréal?

Il nous apparaît déraisonnable de pénaliser les Montréalais sur leur qualité de vie résidentielle, sous prétexte de susciter graduellement de nouvelles habitudes de transport pour les voyageurs en partance de la couronne nord-est, qui permettront éventuellement de justifier la création d'un SLR en remplacement. Nous sommes convaincus que cette étape «incitative» a plus de désavantages pour les citoyens de l'est à court terme. Le système léger sur rails (SLR) devrait être envisagé en première instance.

Entre deux maux nous choisissons le moindre. Un système léger sur rails (SLR) aurait moins d'impacts négatifs sur l'environnement, la qualité de vie et la santé humaine, qu'une autoroute d'autobus... Nous avons d'importantes réserves sur les assurances que pourra nous fournir le maître d'œuvre à savoir que le concept Viabus de l'est est une mesure transitoire et temporaire en vue de la mise en œuvre de mesures modernes et moins conséquentes sur les citoyens.

La pénurie de logement, le principal problème des Montréalais!

Or, la superficie de terrain, dégagé par l'abandon de la voie ferrée par le CN, est d'environ 16,5 hectares (30 m par 5,5 Km). La plupart de ces terrains sont déjà desservis par les rues Victoria et Prince-Albert. Il s'agit d'un potentiel de 350 et, plus probablement, 700 nouveaux logements, sans compter le potentiel d'aménagement d'espaces verts sur les terrains non desservis.

Pourquoi les Montréalais ne pourraient-ils pas profiter d'un espace vert paisible (piste cyclable, piste de jogging, zone verte, aire de détente et de repos, etc.), là où les terrains ne sont pas desservis, plutôt qu'une autoroute? Pourquoi ne pas étudier le potentiel récréotouristique de cette emprise partiellement désaffectée, qui a bien plus l'allure d'un parc linéaire que d'un corridor d'autobus?

Bon nombre de citoyens, en particulier les résidents de l'est de Montréal, en sont venus à la conclusion que l'Agence métropolitaine de transport (AMT), certaines instances politiques et malheureusement la population de Lanaudière bien que minoritaire proposent de gaspiller une superficie considérable de notre territoire qu'ils voudraient réserver à leur usage et bénéfice personnel mais dont les impacts et retombées négatives seraient assumés par la population de Montréal. C'est ce qu'il est convenu d'appeler «une solution de banlieue...»

Conclusion

L'AMT a comme mission d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes, dans la région métropolitaine de Montréal, en favorisant l'utilisation des transports en commun, soit désengorger le centre-ville de Montréal, et retirer un grand nombre de voitures dans cet axe. Dans le cadre du projet *Viabus de l'est*, l'AMT désire mieux desservir les citoyens de l'Est de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et de la Municipalité régionale de comté (MRC) de l'Assomption qui se destinent au Centre-Ville et augmenter la part de marché du transport en commun. Pour inciter les futurs usagers à abandonner leur voiture pour le transport collectif, l'AMT doit présenter un projet avec un temps de parcours rapide, des gains de temps appréciables.

Pourtant, plusieurs données laissent croire que l'AMT ne pourra certes crier «mission accomplie» si le projet *Viabus de l'Est* va de l'avant.

En effet, d'emblée, les estimations des promoteurs qui prévoient que 1 200 voitures seront retirées de la circulation (citoyens qui emprunteront le transport en commun à la place) ne semblent pas prendre en considération la possibilité qu'avec le désengorgement de Sherbrooke et Notre-Dame et la modernisation de la rue Notre-Dame, il y ait une augmentation des automobilistes; en somme, que l'offre de service du transport s'améliore au profit des véhicules privés et ait l'effet contraire recherché en améliorant la fluidité des artères publiques. Une règle simple de calcul mathématique permet d'avancer l'équation que, pour réduire le nombre de voitures vers le Centre-Ville, il suffit d'abord d'en diminuer le nombre de voies réservées à celles-ci vers le Centre-Ville et créer un effet dissuasif pour les déplacements en voiture. Les voies réservées sur les rues et boulevards existants contribueront à cette approche équilibrée envers les usagers du transport en commun et les usagers du transport individuel.

De même, le projet *Viabus de l'Est* se veut le prolongement de la modernisation de l'autoroute Notre-Dame. Pourquoi donc cette hâte à débiter les travaux ? L'AMT présente des gains de temps en déplacement vers le Centre-Ville entre 14 et 27 minutes au total. Toutefois, **ces gains de temps incluent le temps gagné avec la modernisation de la rue Notre-Dame.** Or, tous les circuits d'autobus qui emprunteront l'autoroute Notre-Dame «revitalisée» bénéficieront d'un gain de temps aussi appréciable. Et d'ailleurs, n'oublions pas que les travaux sur la rue Notre-Dame n'ont pas débuté et qu'ils ne seront pas complétés avant plusieurs années! Donc, les retombées positives (s'il y en a) du *Viabus* ne seront perceptibles que dans 5 ans, peut-être même 10 ans. Ne faudrait-il pas que les promoteurs réévaluent la pertinence et les avantages réels de ce projet?

Il y a urgence à redéfinir la vocation de ce territoire libéré récemment par l'abandon des voies ferrées. Il apparaît évident que les Montréalais doivent avoir leur mot à dire pour son utilisation future (habitation, loisir, transport, etc.) plutôt que se voir imposer une occupation contraignante pour le seul bénéfice des gens de la région de Lanaudière. Cet espace est d'abord la propriété des citoyens de Montréal et particulièrement des résidants en bordure du corridor convoité, les instances politiques et autorités publiques n'en sont que les administrateurs à qui nous en avons délégué la gestion et ne peuvent présumer des intentions et intérêts de la population.

Montréal la laide peut continuer à en prendre pour son rhume. Mercier-Tétreauville commence à peine à profiter généreusement de zones paisibles (Promenade Bellerive, parcs en bordure du corridor convoité) qu'il faut déjà prévoir en payer le prix par l'insertion de cette bande qui fera place aux nombreux autobus simultanément au passage des trains quotidiens. Montréal Est et Pointe-aux-Trembles sont pleines de cicatrices urbaines et de plaies industrielles; les Pointeliers sont d'éternels citoyens de deuxième zone et supportent le fardeau d'un héritage lourd en matière d'environnement. Maintenant, on veut y insérer une blessure permanente par ce tronçon qu'empruntera un chapelet d'autobus express dans l'emprise ferroviaire du CN, d'est en ouest. Vive le modernisme et l'étalement urbain!

Nous sommes confiants que des solutions sont accessibles avec un minimum de volonté de la part des promoteurs, mais aussi de compromis de la part des résidants de la banlieue qui sont soucieux du respect de la qualité de vie de leurs voisins de l'île de Montréal. À ce sujet, nous serons disponibles à toute offre de collaboration pour examiner et discuter des solutions qui auront le double avantage de répondre aux besoins de déplacements vers le Centre-Ville des résidants de la couronne nord-est, tout en préservant l'environnement précaire du secteur est de Montréal.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à ce document de discussion et espérons que nos pistes de réflexions sauront apporter un vent nouveau dans la gestion de ce dossier.

Anne Beluse et Robert Delorme pour :

Le Regroupement des Riverains Inquiets par la Venue du Viabus de l'Est (R.R.I.V.V.E.)