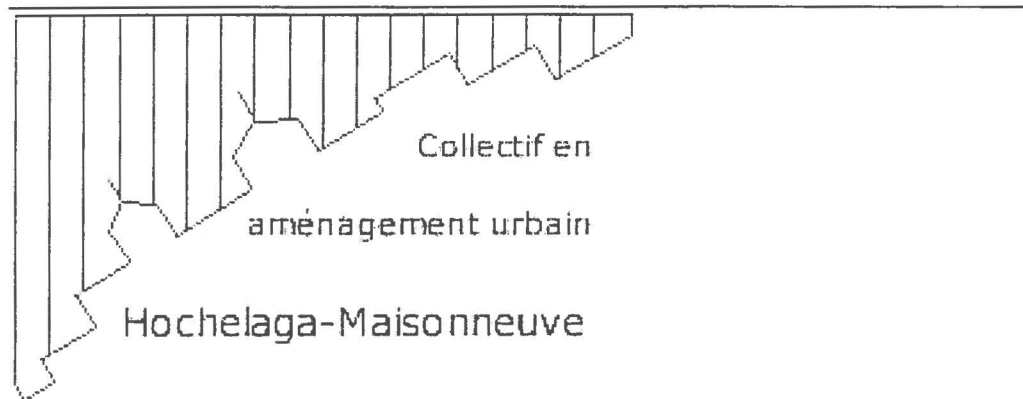


MÉMOIRE SUR LE PROJET DE MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS



L'ABOUTISSEMENT D'UNE LONGUE DÉMARCHE

QUARTIER HOCHELAGA-MAISONNEUVE

JANVIER 2002

Table des matières

INTRODUCTION.....	3
PRÉSENTATION DE L'ORGANISME.....	4
Historique.....	4
Un dossier de première importance.....	5
Centre d'information.....	6
Notre position.....	6
NOS PRÉOCCUPATIONS.....	7
Le statu quo est inacceptable.....	7
La qualité de vie un choix incontournable.....	8
NOS RECOMMANDATIONS EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT.....	10
Variantes CSF et CN.....	10
La desserte du port de Montréal.....	11
Les accès au quartier.....	11
Le transport en commun.....	12
Une taxe sur le stationnement au centre-ville.....	12
Sécurité routière et environnement.....	13
La réparation par la création d'un fonds de réinvestissement local.....	13
La piste cyclable.....	14
Les liens nord-sud.....	14
L'accès au fleuve.....	14
Les sections recouvertes du projet.....	15
Centre d'information et comité de vigilance.....	15
CONCLUSION.....	16
ANNEXE.....	17
Liste des partenaires.....	17
Liste des appuis.....	17

Introduction

Ce mémoire est le fruit d'une démarche impliquant le Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve et des partenaires du quartier et de l'est de Montréal.

À la lumière des objectifs définis au terme d'une démarche de consultation locale et de concertation du milieu amorcée en septembre 1999, nous avons examiné la proposition actuelle de modernisation de la rue Notre-Dame du ministère des Transports. Ce document se veut la poursuite de notre réflexion, une mise à jour de notre rapport final émanant des audiences publiques locales de mai 2000. Vous trouverez ce document en annexe à notre mémoire et un recueil de tous les mémoires qui ont été présentés lors de ces audiences.

Vous pouvez également lire le rapport final de nos audiences publiques locales sur notre site Internet à l'adresse suivante :

<http://www.cam.org/~cauhm/reamenagem.htm>.

Quant à nos partenaires, vous les trouverez en annexe.

PRÉSENTATION DE L'ORGANISME

Le Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve est un organisme communautaire sans but lucratif, qui œuvre dans le domaine de l'aménagement et de l'habitation. Parmi ses champs d'intervention, le Collectif collabore notamment avec le Service de l'habitation de la Ville de Montréal dans le cadre du Programme de revitalisation des quartiers centraux. Il accompagne à cet effet des personnes dans leur projet d'acquisition ou de rénovation d'unités de logement.

Que ce soit pour le plan d'urbanisme du quartier ou le re-développement de terrains, le Collectif a piloté bon nombre de consultations locales. Il est également très engagé dans son milieu et actif au sein de tables de concertation telles que le Conseil pour le développement local et communautaire et Tourisme Hochelaga-Maisonneuve.

Historique

En 1983, des organismes du quartier Hochelaga-Maisonneuve se regroupent pour réfléchir à l'aménagement des terrains laissés vacants par les expropriations de 1972. Quelques semaines après sa création, le Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve est amené à intervenir sur le nouveau projet d'autoroute développé par le ministère des Transports dans l'emprise de la rue Notre-Dame. À l'automne 1983, le Collectif organise une consultation populaire afin de dégager des consensus sur ce projet et faire connaître les points de vue de la population du quartier Hochelaga-Maisonneuve au ministère des Transports.

Le Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve conserve un mandat de vigile sur les enjeux d'aménagements du quartier de 1984 à 1998. Il assure le suivi sur le dossier Notre-Dame auprès des autorités gouvernementales et municipales afin de voir appliquer les recommandations formulées lors de la consultation populaire.

En 1999, le dossier de la rue Notre-Dame refait surface. D'entrée de jeu, le ministère des Transports s'adresse au Collectif afin de connaître les avis du milieu, sachant la population très sensible à tout réaménagement d'envergure sur cette emprise. Mandaté par ses partenaires du milieu, le Collectif organise des audiences publiques locales en mai 2000 dans le but de participer et de contribuer au débat qui allait s'enclencher autour du projet de modernisation de la rue Notre-Dame.

Un dossier de première importance

L'existence du Collectif est très liée à la mobilisation de citoyens face au réaménagement de la rue Notre-Dame. Ce dossier est de première importance pour nous, car il vient terminer un ouvrage laissé en plan depuis les années 1970 et cicatiser une immense blessure, soit l'expropriation de 1200 logements et le départ de 8000 personnes dans la partie sud des quartiers Hochelaga-Maisonneuve et Centre-Sud.

En 1999, nous avons pris au sérieux les intentions du ministère des Transports de solutionner la problématique routière sur la portion la plus achalandée de la rue Notre-Dame. Appuyés par les principaux organismes du quartier dans un processus de concertation qui a duré plus d'un an, nous avons organisé en mai 2000 une démarche de consultation au sein de la population et parmi les différents acteurs locaux¹. Pendant les quatre jours que siégeait notre commission, 111 citoyens ou organisations se sont faits entendre. Ces audiences publiques locales nous ont permis de cerner les préoccupations des résidents, de dégager des consensus parmi les partenaires du milieu et enfin de formuler des objectifs à atteindre par la réalisation du projet du MTQ. Nous avons transmis notre rapport et nos recommandations au ministère des Transports en juin 2000.

¹ *Rapport final des audiences publiques locales*, Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve, Juin 2000.

Centre d'information

Au mois de novembre 2001, soucieux d'informer les résidents du quartier Hochelaga-Maisonneuve afin qu'ils puissent se forger leur propre opinion, nous avons ouvert un centre d'information. Nous avons confectionné une maquette du projet de modernisation de la rue Notre-Dame proposé par le MTQ et mis à la disposition des visiteurs les documents de l'étude d'impact s. Du 16 novembre 2001 au 10 janvier 2002, **plus de 900 personnes ont visité nos locaux pour voir la maquette et s'informer.**

En plus des nombreux résidents du quartier, nous avons eu la visite d'organisations syndicales et communautaires, d'équipes de policiers, de pompiers, de travailleurs du port de Montréal et des industries avoisinantes. Parmi les commentaires que nous avons reçus de ces visiteurs, une très grande majorité d'entre eux se disaient en faveur du projet alors que très peu s'y opposaient d'emblée. Plusieurs personnes ont formulé le vœu de voir se construire le projet « de leur vivant ».

Nous demeurons le principal intermédiaire entre le ministère des Transports, les intervenants et les citoyens du quartier et nous assurons un suivi du dossier auprès de ces interlocuteurs. Nous agissons à titre de porte-parole du quartier Hochelaga-Maisonneuve. Ce mémoire se veut la poursuite de notre réflexion, une actualisation de notre rapport des audiences locales de mai 2000. Vous trouverez ce dernier document et une liste de nos partenaires en annexe.

NOTRE POSITION

Considérant notre participation au sein d'une démarche de consultation locale et l'interaction qui a été possible avec le promoteur, nous sommes en conséquence favorables au projet dans son ensemble, puisque bon nombre de nos recommandations y ont été intégrées.

NOS PRÉOCCUPATIONS

Un statu quo inacceptable

Nous tenons à rappeler deux consensus qui font toujours l'unanimité dans notre milieu. Tout d'abord, le statu quo est inacceptable aux abords et sur l'emprise de la rue Notre-Dame. Cette artère est aujourd'hui empruntée comme voie rapide entre l'Est de Montréal et le centre-ville et se retrouve souvent congestionnée, ce qui rend pénible la vie des résidents à proximité surtout à cause du bruit, des poussières et de la pollution.

En deuxième lieu, nous sommes heureux de participer à ces audiences publiques sur l'environnement, parce que nous avons souhaité ce débat public depuis un bon moment, afin de faire toute la lumière sur les enjeux d'un tel projet. Un ouvrage de cette importance dans le réseau routier métropolitain justifie à lui seul le débat public. Il est dorénavant impératif de trouver des moyens d'associer la construction d'autoroute au respect de la qualité de vie et de l'environnement pour les milieux touchés.

Nous nous considérons privilégiés d'avoir participé à l'élaboration d'un projet que nous croyons structurant pour notre communauté et la grande région montréalaise. Nous tenons à saluer le changement d'attitude du ministère des Transports qui, sans nous imposer son projet, a bien voulu nous entendre et nous accorder de la crédibilité, comme étant les porte-parole des préoccupations du quartier.

Nous réclamons que soit terminé cet ouvrage laissé à l'abandon depuis les années '70. Dans le passé, les mobilisations citoyennes ont réussi à bloquer tous les projets d'autoroute, cependant les nuisances se sont accentuées sur la rue Notre-Dame et on n'y a toujours pas apporté de solutions. Considérant les circonstances actuelles favorables, nous ne voudrions surtout pas que soit reporté le projet de modernisation de la rue Notre-Dame qui à nos yeux aura beaucoup d'impacts positifs sur la

revitalisation et le re-développement social et économique du quartier Hochelaga-Maisonneuve.

La qualité de vie un choix incontournable

Nos principales préoccupations ont trait au respect de la qualité de vie des résidents du quartier. Nous voulons nous assurer que le ministère des Transports prenne toutes les mesures nécessaires pour limiter les nuisances qui seront engendrées par un tel chantier et par l'usage qu'en feront les automobilistes et les camionneurs dans le futur. Par exemple, il faut prévoir des mesures pour atténuer le bruit, les poussières et la pollution durant les travaux.

Nous sommes également préoccupés par la gestion du chantier. Pour nous, il est très important que les citoyens aient accès à de l'information sur les travaux et les dérangements qu'ils devront subir. À cet égard, il faudrait prévoir un lieu d'échange entre les résidents et les gestionnaires du chantier, afin de conserver toute la transparence voulue. Une fois que le projet sera accepté, nous n'avons pas l'intention de signer un chèque en blanc au MTQ. Nous comptons assurer un suivi sur le chantier.

De plus, nous avons quelques inquiétudes concernant le maintien de la circulation en site propre pendant la durée du chantier. Des mesures particulières devront être prises pour éviter de transformer les rues du quartier en voies de contournement durant cette période.

De nos jours, il est impensable de construire des infrastructures routières sans intégrer des mesures incitatives au transport en commun, de manière à changer les habitudes des automobilistes. Nous croyons que ce projet doit absolument être assorti de mesures novatrices en matière de transport en commun, l'utilisation des voies réservées aux autobus doit notamment être maximisée.

Nous avons finalement des craintes concernant les intersections de la piste cyclable et certaines rues, notamment la rue Alphonse-D Roy, le boulevard Pie IX et la voie de desserte du port de Montréal, à l'Est de la rue Vimont. Le nouveau secteur industriel à l'est du quartier Hochelaga-Maisonneuve devrait être bien desservi par un réseau piétonnier et cyclable. Il faut prévoir que des gens puissent aller y travailler à pied ou à vélo.

Sans nous improviser experts en circulation, nous avons certaines appréhensions à propos de l'estimation des débits de circulation à proximité du quartier. Par ailleurs, nous sommes conscients que la construction d'un pont sur la 25 pourrait avoir des incidences sur les débits routiers de l'autoroute Notre-Dame et notre quartier. Malheureusement, le projet de modernisation de la rue Notre-Dame ne tient pas compte de cette donne. **Lors de nos dernières audiences locales en mai 2000, nous nous sommes prononcés contre tout ajout de pont.**

NOS RECOMMANDATIONS EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT

Comme l'indique le rapport final des audiences locales que nous avons pilotées en mai 2000, **nous recommandons que la nouvelle voie rapide ne favorise d'aucune façon les déplacements individuels en automobile aux heures de pointe.** Les voies ajoutées doivent être réservées au co-voiturage et au transport en commun durant les heures de pointe. Les pronostics quant à l'usage individuel de l'automobile pour se rendre au travail sont alarmants et commandent des mesures immédiates de dissuasion. La proposition actuelle du MTQ peut aller plus loin en ce sens.

En second lieu, **nous recommandons qu'une offre de transport en commun efficace et confortable soit développée préalablement à la mise en œuvre de ce projet.** Cette nouvelle offre aurait pour effet de changer les comportements des automobilistes en faveur de l'utilisation du transport en commun pendant le chantier et après le chantier. Pour cela l'offre de transport en commun doit être concurrentielle à l'usage individuel de l'automobile, sinon plus rapide.

Nous recommandons également que les abords de cette nouvelle infrastructure soient conçus dans le respect de la dynamique du milieu et de la qualité de vie des résidents du quartier. Il serait impensable pour les intervenants du milieu et les citoyens de voir disparaître les aménagements prévus au projet à cause de coupures au budget global.

Variantes «Canadian Steel Foundries» et «Canadien National»

Suite aux audiences locales de mai 2000, nous recommandons que le tracé entre la rue Notre-Dame et la rue Souigny se retrouve le plus loin possible des résidences du quartier, notamment des rue Vimont et Ville-Marie. Aujourd'hui, nous sommes conscients que les aménagements proposés par la variante CN méritent d'être étudiés

plus en profondeur. **Nous recommandons que le MTQ poursuivent ses études sur la variante « CN » et consulte les partenaires du milieu sur la meilleure alternative possible.**

La desserte du port de Montréal

La présence du port de Montréal dans notre milieu est génératrice d'un achalandage considérable de camions. Pour limiter les impacts négatifs de cet achalandage sur la qualité de vie des résidents, nous recommandons lors de nos dernières audiences de sortir les camions des rues du quartier, en aménageant les accès au port aux extrémités est et ouest du quartier. **Dans la proposition actuelle, il faut prendre des mesures dissuasives pour que le boulevard Pie IX ne soit pas privilégié par les camionneurs.**

Les accès au quartier

Nous recommandons que soit redessiné la sortie pour accéder au boulevard Pie IX en provenance du centre-ville. En empruntant cette sortie, un automobiliste devra parcourir 1,7 km sur la voie de desserte avant d'atteindre le boulevard Pie IX, ce qui est beaucoup trop long selon nous. Ce trajet qui devrait être très achalandé risque de créer plus de bruit et de nuisances pour les résidents du quartier et ainsi annuler les qualités de la tranchée. **Nous recommandons au ministère des Transports d'ajouter une nouvelle sortie pour le boulevard Pie IX à la hauteur de la rue Aylwin.** La configuration d'une entrée-sortie en ciseau dans la desserte actuelle serait envisageable à notre avis. Ainsi, les automobilistes et les camionneurs demeureront sur les voies rapides plus longtemps et généreront moins de nuisances.

Nous recommandons que la construction des voies rapides en tranchée et ses trois entrées et sorties dans le quartier soit assortie de mesures dissuasives à l'utilisation des rues de quartier en cas de congestion. Par exemple, la Ville de Montréal pourrait revoir son règlement de circulation sur certaines artères comme la rue Sainte-Catherine, où les arrêts sont interdits le matin entre 8h et 9h30 en direction ouest. La sécurité de nos rues résidentielles doit être traitée en priorité par rapport à toutes autres considérations.

Par ailleurs, l'accès au quartier devrait être facilité pour ceux qui désirent s'y rendre. Une signalisation adéquate devrait informer les automobilistes des différentes destinations possibles (artères commerciales, équipements sportifs et culturels ou touristiques) dans le quartier.

Le transport en commun

Nous recommandons que soient facilitées les interconnexions en matière de transport en commun, notamment dans l'axe du boulevard Pie IX. L'autobus R-505 doit avoir une correspondance avec le via-bus aux abords de l'autoroute. De plus, on recommande l'ajout d'un nouvel autobus sur Pie IX qui emprunterait l'autoroute aux heures de pointe en direction du bas de la ville, sans autre correspondance. La réduction du nombre de correspondance est un incitatif à l'utilisation du transport en commun. Finalement, **l'utilisation de la voie en site propre doit être maximisée et accueillir de nouveaux circuits.**

Une taxe sur le stationnement au centre-ville

Pour avoir une vision globale et cohérente, il faut aussi appliquer le principe de l'utilisateur payeur. **Nous recommandons que soit instaurée une taxe substantielle**

sur les frais de stationnement au centre-ville. Cette taxe pourrait être dédiée strictement au développement du transport en commun. Cette forme de taxation viendrait corriger un avantage consenti à ceux qui fréquentent quotidiennement le centre-ville et qui sont les premiers responsables de la congestion par rapport à ceux qui le fréquentent occasionnellement. Cette taxe ramènerait les tarifs mensuels de stationnement au coût du stationnement sur parcomètre ou de celui tarifé à l'heure.

Sécurité routière et environnement

Nous recommandons par ailleurs l'application rigoureuse des lois et des règlements concernant la sécurité routière et l'état d'entretien des véhicules et particulièrement des poids lourds.

La réparation par la création d'un fonds de réinvestissement local

Ce projet doit aussi offrir au quartier le moyen de réparer les dommages causés par les expropriations des années 70. Par conséquent, **nous recommandons la création d'un fonds inspiré de la règle du 1% dans le domaine des arts.** Ce fonds doté d'un capital équivalent à 1 % de la valeur du coût de réalisation de l'ouvrage viendrait soutenir les initiatives locales apportant des solutions aux problèmes chroniques et persistants provoqués par la démolition de logements notamment la débandade commerciale de la rue Ste-Catherine. Ce fonds géré localement serait voué à la revitalisation du milieu.

La piste cyclable

Il faudra que les intersections jugées dangereuses reçoivent un traitement particulier pour assurer la sécurité de tous les utilisateurs. Nous souhaitons également que le réseau vert soit prolongé jusqu'à la Promenade Bellerive.

Les liens nord-sud

Pour préserver le calme des rues résidentielles, il faudra porter une attention toute particulière aux artères nord-sud qui seront reliées à l'autoroute Notre-Dame. Par exemple, le boulevard Pie IX pourrait se voir condamné à recevoir un trafic plus dense. À cet égard, il est important d'envisager l'ouverture de voies nord-sud vouées principalement au camionnage et qui passeraient par des secteurs industriels comme la prolongation de la rue Alphonse D. Roy, le long des voies ferrées du CP.

L'accès au fleuve

Depuis toujours le quartier Hochelaga-Maisonneuve a eu des liens avec le fleuve Saint-Laurent. Bien sûr ses berges ne sont plus accessibles pour la villégiature depuis très longtemps et les rapports se sont transformés. C'est le port de Montréal qui occupe toute la rive du fleuve. Les emplois y ont été très nombreux pour la population locale. Aujourd'hui, les pratiques ont changé mais le port demeure encore un employeur majeur. Bien que nous ayons eu pendant de nombreuses années des revendications à l'effet d'avoir accès au fleuve, nous sommes conscients qu'il est impossible de faire abstraction de l'organisation des activités portuaires.

Notre vision s'est transformée depuis 1994 et nous avons élaboré avec des partenaires du milieu de même qu'avec le port de Montréal une proposition pour ériger au sud du

parc Champêtre un promontoire qui donne un accès visuel sur le fleuve, la rive-sud de Montréal, les activités portuaires, etc. **Pour nous, il est primordial que soit réalisé cet équipement collectif dans le cadre de la construction de l'autoroute.**

Les sections recouvertes du projet

Nous recommandons que la dalle du square Dézéry recouvre entièrement les voies rapides dans les deux directions, dans le but de maximiser les aménagements d'espaces verts et de réduire les nuisances. On doit prolonger cette dalle vers l'Est le plus possible.

Puisque que l'ajout d'un système de ventilation n'est pas requis pour une dalle de moins de 240 m, **nous recommandons que soit élargie également la dalle entre les parcs Morgan et Champêtre.**

De plus, nous recommandons que soit étudié l'ajout d'autres dalles sur les portions où l'écran végétal semble inexistant ou presque. Le tronçon entre les rues Davidson et Joliette mériterait une attention particulière.

Centre d'information et comité de vigilance

Nous recommandons que soit mis en opération un centre d'information pendant la durée des travaux. Ce lieu à proximité du chantier devrait permettre aux citoyens de s'informer de l'évolution des travaux et de porter plainte s'il y a lieu. **Nous recommandons également la mise sur pied d'un comité de vigilance, dès que le projet sera accepté.** Ce comité aurait pour mandat de s'assurer de la conformité du travail avec les plans et les devis. Nous revendiquons que des représentants du milieu y soient nommés.

CONCLUSION

En résumé, nous sommes à l'aube de la réalisation d'un projet routier majeur pour le développement de l'Est de Montréal et la revitalisation du quartier Hochelaga-Maisonneuve. La proposition présentement à l'étude, appuyée par une cohorte impressionnante d'intervenants du milieu et par la population, est le résultat d'un travail concerté entre le MTQ et le milieu concerné.

La planification de cet ouvrage n'a pas toujours été menée de façon exemplaire dans le passé, mais le projet actuel vient donner raison aux gens d'Hochelaga-Maisonneuve d'avoir maintenu la vigilance et d'avoir été tenaces et persévérants. L'évolution des cultures respectives du ministère des Transports et du milieu aura permis enfin qu'un projet se transforme en un levier de re-développement pour la partie sud du quartier, alors qu'à l'origine, les velléités du ministère des Transports avaient provoqué un désastre dans notre milieu.

Le MTQ s'est remis à la table à dessin en '98 pour solutionner les problèmes sur la rue Notre-Dame et dans le réseau routier de l'Est de Montréal. Très tôt dans le processus, le milieu a été interpellé pour signifier ses inquiétudes et bonifier le projet. Nous n'avons pas hésité à relever le défi ; les suggestions que nous avons transmises au ministère, à la suite d'un travail de concertation du milieu et de la tenue d'audiences publiques locales, ont été intégrées en bonne partie à la proposition.

Pour toutes ces raisons, nous sommes fiers des résultats de cette démarche qui nous semble être un modèle à retenir pour de futurs travaux majeurs. C'est donc avec enthousiasme que nous accordons notre appui au projet de modernisation de la rue Notre-Dame. Toutefois, le projet demeure perfectible, comme nous venons de le démontrer. Nous sommes disposés à continuer notre travail de réflexion et de bonification du projet avec le promoteur.

ANNEXE

LISTE DES PARTENAIRES DU COLLECTIF EN AMÉNAGEMENT URBAIN HOCHELAGA-MAISONNEUVE

CLSC Hochelaga-Maisonneuve
Conseil pour le développement local et communautaire(CDLC)
Corporation de développement de l'Est (CDEST)
Promenade Ontario
Promenade Sainte-Catherine Est
Pavillon d'éducation communautaire
Bureau de comté de la députée d'Hochelaga-Maisonneuve, madame Louise Harel,
ministre des Affaires municipales et de la Métropole
Bureau de comté du député d'Hochelaga-Maisonneuve, monsieur Réal Ménard
Société d'habitation populaire de l'Est de Montréal (SHAPEM)
Société de promotion et de concertation de l'Est de l'île de Montréal(Pro-Est)
Chambre de commerce et d'industrie de l'Est de l'île de Montréal
Théâtre Denise-Pelletier
Théâtre sans fil
Tourisme Hochelaga-Maisonneuve

AUTRES GROUPES AYANT SIGNIFIÉ LEUR APPUI :

Comité d'organisation et de défense des droits des assistés sociaux (CODAS-HM)
Amitié service troisième âge (ASTA)
Le Journal la rue
Résolidaire