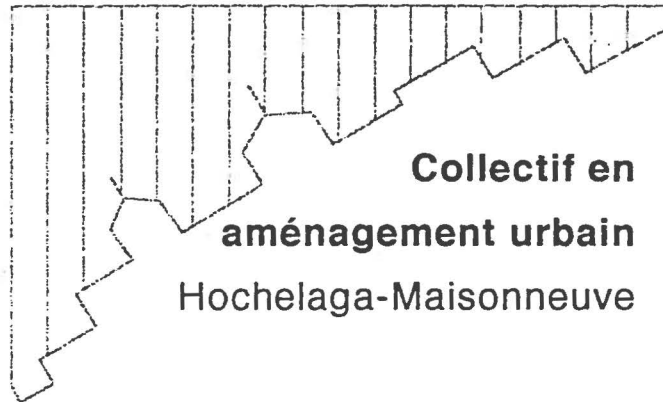


RAPPORT DES AUDIENCES PUBLIQUES LOCALE

MÉMOIRES

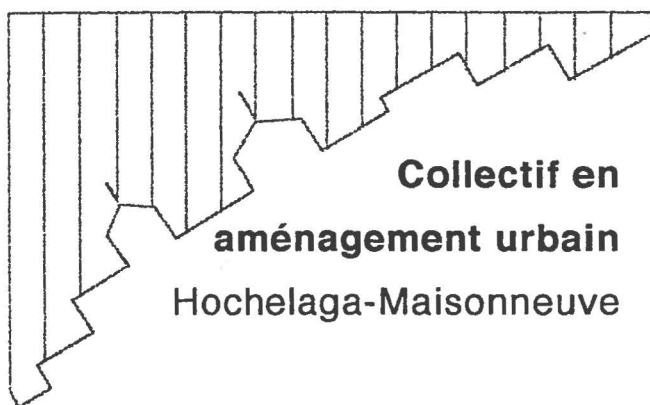
DÉPOSÉS LORS DES

AUDIENCES PUBLIQUES LOCALES



RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME
QUARTIER HOCHELAGA-MAISONNEUVE
JUIN 2000

MÉMOIRES
DÉPOSÉS LORS DES
AUDIENCES PUBLIQUES LOCALES



RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME
QUARTIER HOCHELAGA-MAISONNEUVE
JUIN 2000

MÉMOIRE 1
SOCIÉTÉ D'HABITATION POPULAIRE DE
L'EST DE MONTRÉAL (SHAPEM)

RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME
QUARTIER HOCHELAGA-MAISONNEUVE
JUIN 2000

Audiences publiques locales sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame

Mémoire de la

Société d'habitation populaire de l'Est de Montréal
(SHAPEM)

4 mai 2000

Un engagement dans la revitalisation de l'Est de Montréal

La Société d'habitation populaire de l'Est de Montréal (SHAPEM) est un organisme à but non lucratif fondé en 1988 dont la mission est de "participer à la revitalisation urbaine et sociale, principalement dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve, en réalisant des projets d'habitation et des projets immobiliers, en collaboration avec les agents économiques et sociaux, pour la population locale et plus particulièrement, pour le bénéfice des ménages à faible et moyen revenu". La SHAPEM réalise sa mission à travers trois champs d'activités : l'achat d'immeubles ; la gestion d'immeubles ; et la recherche/développement favorisant la revitalisation urbaine et sociale de l'Est de Montréal. Le parc immobilier de l'organisme est composé de 588 logements, dont 461 en gestion.

Un projet porteur de vitalité pour Hochelaga-Maisonneuve

Par sa mission, la SHAPEM est concernée par de nombreuses questions relatives à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme. En raison des douloureux souvenirs laissés par la vague de démolitions effectuées il y a une trentaine d'années en vue du prolongement de l'autoroute Ville-Marie, les projets d'intervention majeure soulèvent un intérêt particulier au sein de la population locale, notamment auprès des organismes du milieu communautaire. Aussi, l'envergure et la portée du projet de modernisation de la rue Notre-Dame élaboré par le ministère des Transports du Québec interpelle directement la SHAPEM.

Comme plusieurs intervenants de l'Est de Montréal, la SHAPEM croit que l'état de la rue Notre-Dame exige un réaménagement qui pourra solutionner le problème de transport provoqué par la situation actuelle. En effet, l'élimination de la discontinuité entre les autoroutes 20 et 725 devrait favoriser une meilleure fluidité de la circulation automobile dans cette partie de la métropole.

Au-delà de la question du transport et des avantages induits par un réseau routier de qualité sur les facteurs de localisation des entreprises, le développement des parcs

industriels et de la zone portuaire ou encore sur la création d'emplois locaux, la SHAPEM voit dans le projet de modernisation de la rue Notre-Dame des conditions favorables à la revitalisation du quartier Hochelaga-Maisonneuve.

Soulignons que les efforts de revitalisation urbaine déployés depuis plusieurs années dans Hochelaga-Maisonneuve se heurtent souvent à un problème d'image et donc de perception. En effet, à tort ou à raison ce quartier a souvent une image négative auprès d'une partie de la population montréalaise. Cette situation ne favorise pas la venue de nouveaux ménages actifs intéressés à s'établir dans le quartier et à le dynamiser. À cet égard, le réaménagement de la rue Notre-Dame en boulevard urbain pourrait contribuer à changer les perceptions et servir le développement de Hochelaga-Maisonneuve.

D'abord, ce projet améliorera les liaisons avec le reste du réseau de l'agglomération montréalaise. Ensuite, la réalisation de différentes infrastructures additionnelles (pistes cyclables, nouveau parc linéaire, réaménagement et réunion des parcs Morgan et Champêtre) viendra enrichir les équipements du quartier. Ajoutée aux initiatives de développement récréotouristique des dernières années, la réalisation de l'ensemble des composantes projetées encouragera la fréquentation du quartier, notamment à des fins récréative ou culturelle. Ces visites seront souvent l'occasion pour le visiteur de découvrir les attraits et la qualité de vie que peut offrir Hochelaga-Maisonneuve. Cette dynamique ne peut qu'avoir un effet sur le renouvellement de l'image du quartier et donc sur son pouvoir d'attraction.

Dans un contexte où des quartiers montréalais semblent atteindre un niveau de saturation, Hochelaga-Maisonneuve a beaucoup à offrir. Dès lors, sa situation privilégiée à proximité du centre-ville de Montréal, son accessibilité améliorée par des infrastructures routières bonifiées et l'amélioration de ses équipements récréatifs sont autant d'éléments permettant à ce quartier au passé prospère d'opérer un véritable repositionnement comme milieu de vie attrayant et de qualité. La réduction du nombre de bâtiments barricadés, la baisse des reprises d'immeubles par les institutions financières, l'ouverture de nouveaux commerces et la diversification de l'offre résidentielle sont autant de signes qu'un changement structurel semble s'opérer dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve. Aussi, après une longue période de rapide baisse

démographique marquée plus récemment par un ralentissement, un projet comme celui de la modernisation de la rue Notre-Dame vient ajouter aux conditions contribuant à renverser une tendance lourde qui dure depuis plus d'un demi-siècle et pourrait signifier pour le quartier une nouvelle forme et expression de vitalité bientôt retrouvée.

Le respect de la vie et de sa qualité

Les indéniables avantages durables associés à la réalisation du projet de modernisation de la rue Notre-Dame, et dont profitera la communauté locale, ne devraient pas faire des laissés pour compte. Ainsi, par exemple, il apparaît indispensable que les habitations situées à proximité de la nouvelle infrastructure routière puisse profiter des mesures de protection et d'atténuation des nuisances inévitablement associées à l'aménagement d'un boulevard urbain reliant des autoroutes. De plus, l'importance du chantier et sa durée affecteront sans doute les habitudes et conditions de circulation dans les rue avoisinantes, en particulier sur la rue Sainte-Catherine. Aussi, il est souhaité que l'organisation et l'exécution des travaux puissent se faire dans le respect et la préservation de la qualité de vie des résidants et de la fonction commerciale existante.

MÉMOIRE 2
TOURISME HOCHELAGA-MAISONNEUVE
(THM)

RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME
QUARTIER HOCHELAGA-MAISONNEUVE
JUIN 2000



Tourisme Hochelaga-Maisonnette

Projet de modernisation de la rue Notre-Dame

Mémoire de
Tourisme Hochelaga-Maisonnette

Audiences publiques locales

Montréal
Mai 2000



Le récréotourisme comme perspective de développement local

Tourisme Hochelaga-Maisonneuve (THM) a été incorporé en 1995 après une période de concertation entre des partenaires de la communauté locale qui ont cru au potentiel récréotouristique de ce quartier historique de Montréal. Pour ces visionnaires, il s'agissait de profiter de l'attraction exercée par les installations olympiques et le Jardin botanique sur les visiteurs de passage dans la métropole pour inviter ceux-ci à visiter le quartier afin d'y découvrir les signes d'une prospère mais éphémère période industrielle toujours inscrite dans les briques de ses anciennes usines, les vitraux de ses églises et les bronzes de ses fontaines. THM s'est ainsi donné pour mission de contribuer à la revitalisation de Hochelaga-Maisonneuve par le moyen du tourisme culturel qui repose sur une mise en valeur du patrimoine et une animation de quartier se déployant à partir de la place du Marché. Cette mission se réalise en collaboration avec les partenaires de la communauté.

La modernisation de la rue Notre-Dame :

une intervention vivifiante pour le récréotourisme

Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame conçu par le ministère des Transports du Québec (MTQ) apparaît pouvoir favoriser le développement touristique du quartier Hochelaga-Maisonneuve, d'abord en raison de la plus grande accessibilité donnée aux attraits locaux, mais aussi par la réalisation d'infrastructures récréatives.

L'accessibilité : une condition essentielle au succès du projet touristique

THM adhère au consensus local sur le caractère inacceptable de l'état actuel de la rue Notre-Dame et juge nécessaire, pour l'économie et le développement de l'Est de Montréal, de relier les autoroutes 720 et 25. La volonté du MTQ de réaliser la nouvelle infrastructure routière sous la forme d'un boulevard urbain est un choix heureux pour le quartier Hochelaga-Maisonneuve. En effet, ce type d'aménagement suppose un plus grand nombre d'accès au réseau local et donc une meilleure desserte du quartier. THM croit qu'une amélioration de l'accessibilité par le nouveau boulevard Ville-Marie devrait favoriser la fréquentation des attraits du pôle Maisonneuve (Parc olympique, Biodôme, Jardin botanique, Univers Maurice-Richard et château Dufresne), de la place du Marché,



des églises patrimoniales, des salles de spectacles, sans oublier les différents commerces qui participent à la vie de quartier.

Il est souhaitable que le projet de mise en valeur touristique du quartier Hochelaga-Maisonneuve soit intégré aux travaux de modernisation de la rue Notre-Dame. Ainsi, une signalisation adéquate devrait pouvoir favoriser l'orientation des visiteurs, en particulier vers le Bureau d'information touristique de la place du Marché. De plus, le caractère industriel du quartier, dont témoigne le voisinage du port, pourrait également être mis en valeur au plan visuel.

L'aménagement d'infrastructures récréatives

Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame du MTQ comporte des infrastructures susceptibles de stimuler la réalisation d'activités récréotouristiques dans Hochelaga-Maisonneuve. Ainsi, le déplacement et le réaménagement de l'actuelle piste cyclable qui longe la rue Notre-Dame et son identification au réseau québécois de la "Route verte" favoriseront la venue de la clientèle cycliste. En raison de ses caractéristiques socioéconomiques, cette clientèle est généralement intéressée par les activités culturelles, l'histoire et le patrimoine. Toutefois, les nouveaux aménagements cyclables devront être raccordés au réseau local existant et comporter une signalisation destinée à orienter les cyclistes vers les attraits, services et commerces du quartier, notamment la place du Marché et le Bureau d'information touristique.

Le *Plan particulier d'urbanisme du secteur Maisonneuve* de la Ville de Montréal prévoit des réaménagements importants pour la place du Marché et le boulevard Morgan. Le projet de réunion des parcs Morgan et Champêtre du MTQ permettra la réalisation d'un véritable axe récréotouristique. Ainsi, la préservation et la mise en valeur de la caserne située à l'angle de Notre-Dame et Létourneux, véritable joyau architectural, tout comme la réalisation d'un belvédère d'observation des activités portuaires et du fleuve, créeront un pôle d'attraction à l'extrémité sud de cet axe qui s'organise, au nord, à partir de la place du Marché. De plus, la circulation pédestre et cycliste induite par cet alignement d'attraits favorisera, au croisement de la rue Sainte-Catherine, une dynamique transversale qui irriguera, d'une certaine façon, l'artère commerciale Sainte-Catherine et contribuera à sa revitalisation.

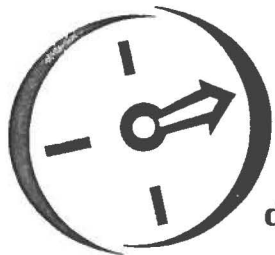


Une intervention structurante pour le quartier Hochelaga-Maisonneuve

Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame améliorera l'accessibilité de Hochelaga-Maisonneuve, ce qui apparaît pouvoir stimuler la fréquentation autour des attraits du quartier. Par ailleurs, l'aménagement d'infrastructures complémentaires viendra appuyer et renforcer le potentiel récréatif du quartier. Du point de vue du développement récréotouristique, l'intervention du MTQ apparaît structurante. Aussi, Tourisme Hochelaga-Maisonneuve appuie la réalisation du projet.

MÉMOIRE 3
LA CHAMBRE DE COMMERCE ET DE
L'INDUSTRIE DE L'EST DE MONTRÉAL
(CCIAM)

RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME
QUARTIER HOCHELAGA-MAISONNEUVE
JUIN 2000



**Chambre de commerce
et d'industrie
de l'Est de l'île
de Montréal**

Le Collectif en aménagement urbain
Hochelaga-Maisonneuve
Att : Madame Geneviève Hervieux
3987, rue Ste-Catherine Est
Montréal (Qué.)
H1W 2G7

OBJET : Modernisation de la rue Notre-Dame

La Chambre de commerce et d'industrie de l'Est de l'île de Montréal (CCIEIM) a pris connaissance du plan de gestion des déplacements pour la région métropolitaine de Montréal tel que déposé récemment par le ministre des transports, monsieur Guy Chevrette. Bien que la CCIEIM s'est montrée inquiète du délai requis pour débiter les travaux de réaménagement de la rue Notre-Dame, elle soutient entièrement la démarche du ministre. Dans la foulée du projet de réaménagement d'une des principales artères de Montréal qu'est la rue Notre-Dame, trois principales préoccupations retiennent l'attention de notre association : l'amélioration de la fluidité, l'amélioration des conditions de circulation et la sécurité du public.

L'amélioration de la fluidité

Un réaménagement complet de la rue Notre-Dame est primordial pour poursuivre le développement économique de l'Est. À l'heure du *just in time*, les entreprises sont soumises à de plus en plus de compétitivité sur le plan des livraisons. La fluidité de la circulation routière devient alors d'une extrême importance.

Doter Montréal d'un boulevard urbain Est-Ouest autre que l'autoroute métropolitaine devient une nécessité pour favoriser le développement des affaires et l'amélioration des conditions économiques de notre région ainsi que la circulation des biens et des personnes.

L'amélioration des conditions de circulation pour le transport des marchandises

Aujourd'hui la structure routière à proximité du Port de Montréal est désuète et ne répond plus aux besoins sans cesse grandissants exigés par la nouvelle économie. Que cela soit pour le transport des marchandises en provenance des pétrolières de l'est ou le transport régulier des marchandises entre l'est et l'ouest de la ville, la CCIEIM est d'accord avec les plans proposés par le ministère du transport.

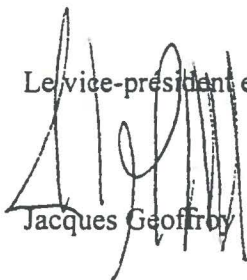
À titre d'exemple, le Port de Montréal, véritable pôle de développement économique pour notre région doit être doté de meilleurs voies de circulation lui permettant d'acheminer les marchandises dans des délais raisonnables

La sécurité du public

Bien que la CCIEIM a le mandat de se porter à la défense des intérêts des gens d'affaires et des entreprises, elle doit aussi considérer le bien-être du public en général. . C'est pourquoi nous voulons que ce projet de réaménagement du boulevard urbain s'inscrive dans une démarche où la sécurité des usagers et du public en général est garantie.

La modernisation de la rue Notre-Dame est bien plus qu'un bout de chemin d'asphalte. Cette modernisation représente un élément fondamental du développement économique de l'Est de l'île.

Le vice-président enjeux économiques,



Jacques Geoffroy

MÉMOIRE 4

LE COLLÈGE MAISONNEUVE

RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME
QUARTIER HOCHELAGA-MAISONNEUVE
JUIN 2000

Le 3 mai 2000

**OBJET: Audiences publiques locales sur le réaménagement
de la rue Notre-Dame**

Madame et Messieurs les commissaires,

Le projet de réaménagement de la rue Notre-Dame élaboré par le ministère des Transports du Québec dans le cadre du *Plan de gestion des déplacements* a été porté à l'attention du Collège de Maisonneuve. Comme institution d'enseignement général et professionnel engagée dans le développement de sa communauté, le collège croit que le projet contribuera à la revitalisation économique et sociale de l'Est de Montréal.

Le raccordement des autoroutes 720 et 25 devrait permettre de solutionner un problème de transport qui perdure depuis trois décennies. Les infrastructures proposées amélioreront l'accessibilité des parcs industriels et des commerces locaux. De plus, plusieurs aménagements complémentaires serviront la vocation touristique développée en particulier dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve. Le collège croit en cette avenue de développement local. Il est d'ailleurs un partenaire de Tourisme Hochelaga-Maisonneuve et de la Société du Château Dufresne, deux organismes qui oeuvrent en récréo-tourisme.

Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame apparaît pouvoir servir la mission du Collège de Maisonneuve. En effet, le développement économique s'accompagne de création d'emplois spécialisés et donc de débouchés pour les finissants des programmes professionnels. De plus, l'amélioration des conditions du transport routier dans l'Est de Montréal et du cadre de vie dans l'environnement immédiat du collège est perçue comme un avantage pour la qualité de vie du personnel. C'est pourquoi le Collège de Maisonneuve appuie la réalisation du projet du ministère des Transports.

3800, rue Sherbrooke Est
Montréal (Québec)
H1X 2A2

Téléphone :
(514) 254-7131

Télécopieur :
(514) 253-7637

Le directeur général,


Guy Lefebvre

MÉMOIRE 5
LES CUISINES COLLECTIVES

RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME
QUARTIER HOCHELAGA-MAISONNEUVE
JUIN 2000

h
v
②

Cuisine Collective Hochelaga-Maisonneuve
3568, rue Adam
Montréal (Québec), H1W 1Y9
Téléphone : (514) 529-0789, télécopieur : (514) 529-1186

Extrait du procès-verbal de la réunion du conseil d'administration de la Cuisine Collective Hochelaga-Maisonneuve, tenue au 3568, rue Adam, le 26 avril 2000 à 17 h 00.

Étaient présents(es) et faisaient quorum les membres du conseil d'administration suivants :

Germaine Caron	Présidente
Diane Boudreault	Administratrice
Nicole Charbonneau	Administratrice
Julie Brisson	Administratrice
Lise Lebrun	Administratrice
Nicole Forget Bashonga	Directrice
Nathalie Gagné	Représentante des employés

Sur proposition dûment constituée, appuyée et adoptée, il est résolu :

Que le conseil d'administration de la Cuisine Collective Hochelaga-Maisonneuve appui le projet de réaménagement de la rue Notre-Dame mais en respectant les conditions suivantes :

- nous ne voulons pas qu'il y ait d'empiètement sur les espaces verts ;
- nous voulons que les sommes investies améliorent de façon significative la situation actuelle sur l'ensemble du parcours de la rue Notre-Dame et non seulement sur quelques parties ;
- que les modifications n'entraînent pas une détérioration de la qualité de vie dans le quartier ;
- que les modifications n'augmentent pas la pollution atmosphérique et sonore dans le quartier ;
- que les modifications n'aient pas d'effets négatifs sur l'évaluation du cadre bâti.

Adopté à l'unanimité

(Sans le vote de la directrice générale Madame Nicole Forget Bashonga)

Manon Bonin
Manon Bonin
Secrétaire

4 Mai 00
Date

MÉMOIRE 6
LE GROUPE DACA

RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME
QUARTIER HOCHELAGA-MAISONNEUVE
JUIN 2000



Montréal, le 3 mai 2000

Le Collectif en Aménagement Urbain
Hochelaga-Maisonneuve
3987 rue Ste-Catherine Est
Montréal, (Québec)
H1W 2G7

À l'attention de : Mme Geneviève Hervieux

Objet : Projet de modernisation de la rue Notre-Dame
 Audiences publiques locales

Madame,

Par la présente, Groupe Dacca, propriétaire d'immeubles sur la rue Notre-Dame, veut manifester son appui au projet de réaménagement complet de la rue Notre-Dame.

Pour les entreprises locataires de nos immeubles, dont Café Selena Inc., Distripal Inc., Lallemand Inc. et MBS Bearing, il est primordial de développer un axe est-ouest favorisant la fluidité de la circulation. Dans le contexte du *just in time* où les entreprises sont de plus en plus compétitives sur le plan des livraisons, il est indéniable de doter ce secteur névralgique d'un boulevard urbain, afin de faciliter le transport des marchandises et les déplacements des personnes vers le centre-ville.

En terminant, nous souhaitons que ce projet de réaménagement complet de la rue Notre-Dame se réalise dans les plus brefs délais, afin d'aider le développement économique de nos entreprises et par conséquent de notre région.

Groupe Dacca

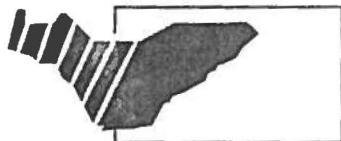
par : Bertrand LeBoeuf, président
BL/dh

Place du Palais, 442, rue St-Gabriel, bureau 200, Montréal (Québec) H2Y 2Z9
Tél. : (514) 393-8700 • Fax : (514) 393-8994 • E-mail : daca@cam.org

MÉMOIRE 7
PRO-EST

RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME
QUARTIER HOCHELAGA-MAISONNEUVE
JUIN 2000

PRO-EST



Société de promotion
et de concertation
de l'Est de l'Île de Montréal

5790, avenue Pierre-de-Coubertin,
Bureau 201
Montréal (Québec)
H1N 1R4

Téléphone : (514) 256-0472
Télécopieur : (514) 256-7033
info@pro-est.org

Modernisation de la rue Notre-Dame

Audiences publiques locales Hochelaga-Maisonneuve

Mémoire présenté par la
Société de promotion et de concertation de l'Est de l'Île de Montréal
(Pro-Est)

Montréal, Québec
4 mai 2000

Table des matières

1. PRÉSENTATION DE PRO-EST.....	4
2. LA MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME :DEPUIS LONGTEMPS UNE PRIORITÉ	4
2.1. RÉPARER UNE ERREUR D'IL Y A TRENTE ANS	4
2.2. UN STATU QUO INACCEPTABLE	5
2.3. L'EST EST MAL DESSERVIE EN MATIÈRE DE TRANSPORT	6
2.3.1. <i>L'héritage du passé</i>	6
2.3.2. <i>Des carences majeures au niveau des liens routiers</i>	8
2.3.3. <i>Des transports en commun inadéquats</i>	8
2.4. DES PRIORITÉS POUR L'EST ÉTABLIES IL Y A DIX ANS.....	9
2.4.1. <i>La bretelle des Futailles</i>	9
2.4.2. <i>L'aménagement du boulevard Henri-Bourassa</i>	10
2.4.3. <i>Le prolongement de l'autoroute 25</i>	10
2.4.4. <i>La modernisation de la rue Notre-Dame</i>	10
2.4.5. <i>Construction du boulevard Bourget</i>	11
2.5. L'URGENCE D'INTERVENIR VIGOREUSEMENT DANS LE TRANSPORT DES PERSONNES	11
2.5.1. <i>Métrobus</i>	11
2.5.2. <i>Prolongement du métro</i>	12
2.6. DES EMPLOIS À CONSERVER ET À DÉVELOPPER	12
3. UN PROJET À LA FOIS ACCEPTABLE ET RESPECTUEUX DE LA POPULATION	14
3.1. UN SÉRIEUX PROCESSUS DE CONSULTATION PRÉALABLE	14
3.1.1. <i>Hochelaga-Maisonneuve un quartier montréalais</i>	14
3.1.2. <i>Réparer l'erreur passée</i>	15
3.1.3. <i>Les utilisateurs de la rue Notre-Dame</i>	15
3.1.4. <i>L'utilité de la consultation populaire de 1983</i>	16
3.2. DES PROPOSITIONS VALABLES.....	17
3.2.1. <i>La revitalisation de Hochelaga-Maisonneuve</i>	17
3.2.2. <i>Le développement du récréo-tourisme :une opportunité à saisir</i>	18
3.2.3. <i>Amélioration du transport en commun</i>	18
3.2.4. <i>Les besoins du Port de Montréal pris en compte</i>	18
3.2.5. <i>Les besoins des entreprises du parc industriel l'Assomption</i>	19
3.2.6. <i>Les espaces verts</i>	19
3.3. DES BONIFICATIONS POSSIBLES.....	20
3.3.1. <i>Protéger l'environnement</i>	20
3.3.2. <i>Bien identifier le quartier</i>	20
3.3.3. <i>Vue sur le fleuve et activités portuaires</i>	21
3.3.4. <i>Sécurité routière</i>	21
3.3.5. <i>Un nouveau pont : une option indésirable</i>	21
4. CONCLUSION	22

1. Présentation de Pro-Est

La Société de promotion et de concertation de l'Est de l'Île de Montréal fut mise sur pied il y a plus de douze ans afin de doter l'Est de l'Île de Montréal d'une voix commune pour défendre ses intérêts économiques et sociaux. Les principaux intervenants de la région donnaient ainsi suite à l'une des principales recommandations du *Comité de relance de l'économie et de l'emploi de l'Est de Montréal* (CREEEM), présidé par monsieur Claude Pichette. Ce groupe de travail avait été mis sur pied suite au cri d'alarme lancé par le *Comité de survie de l'Est* alors que la région faisait face à une sérieuse crise de désindustrialisation. Les grandes entreprises fermaient alors leurs portes, les unes après les autres, mettant à pied des milliers de travailleuses et de travailleurs. Le quartier Hochelaga-Maisonneuve fut, rappelons-le, au cœur de la création *Comité de survie de l'Est*.

Il était devenu urgent que l'Est de l'Île de Montréal, composée de cinq municipalités se dote d'un véritable lieu de concertation regroupant, entre autres, des représentants des milieux politiques, économiques, syndicaux et communautaires et ainsi faire en sorte que la région parle d'une seule voix. Pro-Est est née et tente d'exprimer et de faire valoir les points de vue qui s'expriment ainsi principalement via la Table de concertation de l'Est, composée de 30 représentants de l'Est de l'Île de Montréal.

2. La modernisation de la rue Notre-Dame : depuis longtemps une priorité

2.1. Réparer une erreur d'il y a trente ans

Il y a trente ans, l'automobile régnait encore en reine et maîtresse et tout était fait afin de faciliter la circulation de ce symbole de progrès et de liberté en Amérique du Nord. Mais des lézardes

apparaissaient déjà dans ce système. Les problèmes associés à l'utilisation abusive des automobiles surgissaient : pollution accrue, accroissement de la congestion routière, impacts dévastateurs sur le tissu urbain, etc. Dans la région de Toronto, un projet d'autoroute est mis au rancart.

Pourtant, à Montréal, et malgré les protestations de la population, on exproprie et détruit plus de 1300 logements dans le seul secteur du quartier Hochelaga-Maisonneuve, le long de la rue Notre-Dame, pour laisser passer l'autoroute est-ouest. Heureusement le projet initial de construction fut abandonné mais la bande de terrains expropriée est restée depuis à l'abandon. En 1983, un nouveau projet fut déposé par le gouvernement du Québec. Sans avoir été l'objet de consultations préalables, il est lui aussi l'objet d'une vive opposition. Il ira rejoindre les autres projets s'empoussiérant sur une tablette.

Finalement, le réaménagement de la rue Notre-Dame n'a jamais eu lieu. Les conditions de circulation sur cette artère ont cependant continué à se dégrader.

À l'aube du nouveau millénaire, il est plus que temps de réparer cette erreur d'une époque que l'on souhaite à jamais révolue avec un projet qui répondra aux besoins tant du quartier Hochelaga-Maisonneuve que de l'ensemble de l'Est de l'Île de Montréal.

2.2. *Un statu quo inacceptable*

L'autoroute est-ouest n'a jamais vu le jour mais la rue Notre-Dame est restée la voie obligée entre, à l'ouest, le boulevard Ville-Marie qui se termine à la rue De Lorimier, et à l'est, la sortie du pont-tunnel Louis-H. Lafontaine et le tronçon de Souigny qui déverse maintenant ses véhicules sur la rue Dickson.

Cette artère n'est, de toute évidence, pas adaptée à cette circulation intense. La chaussée est dégradée. De nombreux nœuds contribuent à créer des congestions importantes. Il est difficile d'en sortir et d'y accéder. Cette voie est dangereuse, on y déplore tous les ans de nombreux accidents avec pertes de vie et blessés. Elle n'est pas adaptée au camionnage lourd qui doit malgré tout l'emprunter, ne serait-ce que pour accéder au Port de Montréal. Qui n'a pas vu un de ces poids lourds bloquant la rue Notre-Dame en tentant d'accéder à l'une ou l'autre des entreprises qui longent l'artère. Les arrêts et départs fréquents contribuent inutilement à la pollution atmosphérique. Aucune mesure d'atténuation du bruit n'a été mise en place. Elle constitue, enfin, une barrière quasi-infranchissable pour accéder au fleuve Saint-Laurent, surtout pour les piétons.

Bref, la situation est telle que le **statu quo est devenu inacceptable** et qu'il y a maintenant urgence de moderniser la rue Notre-Dame.

2.3. L'Est est mal desservie en matière de transport

2.3.1. L'héritage du passé

L'Est de Montréal fut le berceau de l'industrialisation de Montréal. L'ancienne ville de Hochelaga-Maisonneuve, jadis surnommée la « Pittsburgh du nord », vit s'y établir les premières grandes industries manufacturières du Canada. Le transport des marchandises se faisait alors par bateau et par train. C'est pourquoi les activités portuaires et ferroviaires y prirent une telle importance entraînant la création de l'infrastructure nécessaire à son développement.

C'est ainsi que l'on vit s'installer dans l'Est la Canadian Vickers et son chantier maritime, les Ateliers Angus, la fonderie CSF, la Canadian Steel Wheel, l'usine de locomotives MLW et plusieurs autres. Pour ces mêmes raisons, ce fut un peu plus tard au tour des grandes raffineries de s'y établir. C'est par milliers qu'on y comptait les emplois et longtemps la région bénéficia de ce type d'activités économiques.

Mais, après la Deuxième Guerre mondiale, les communications par voie aérienne prirent rapidement de l'expansion, entraînant le développement d'une infrastructure routière pour desservir l'aéroport de Dorval, dans l'Ouest de l'Île de Montréal. Les techniques d'urbanisme se développant rapidement, toute cette région bénéficia d'un réseau routier parfaitement intégré, ce qui a grandement contribué au développement de l'Ouest et de Ville Saint-Laurent par exemple.

C'est ainsi que cette région peut maintenant compter sur deux voies rapides est-ouest, soient la 20 et la 40. Dans l'axe nord-sud, elle dispose de l'autoroute 13 qui devait, à l'origine, relier Dorval à Mirabel, de la voie rapide Côte-de-Liesse, de l'autoroute Décarie, de l'autoroute 15. Et c'est sans compter les grands boulevards urbains nord-sud qui constellent littéralement l'Ouest de l'Île, tels les boulevards des Sources, Saint-Jean.

Quant au transport en commun, c'est essentiellement dans un axe nord-sud qu'il s'est développé afin de bien desservir le centre-ville de Montréal, l'ouest immédiat et le sud-ouest.

Mentionnons également les trains de banlieue qui circulent tous à l'ouest de la rue St-Laurent.

2.3.2. Des carences majeures au niveau des liens routiers

L'Est de l'Île de Montréal a donc hérité d'infrastructures mal adaptées à ses besoins et davantage conçues en fonction des grandes dessertes métropolitaines que des besoins locaux. La restructuration industrielle que nous avons vécue dans l'Est au cours de la dernière décennie et le potentiel de reconversion des grands espaces industriels ont mis à nu les carences majeures susceptibles de freiner le développement, tant industriel, commercial et résidentiel de la région.

L'absence d'un lien efficace et rapide avec le centre-ville constitue un handicap. L'engorgement de l'autoroute métropolitaine nuit aux industries, tant pour leurs livraisons que pour leurs approvisionnements. Surtout à l'heure du « juste à temps »! Le pont-tunnel Louis-H. Lafontaine, avec ses multiples restrictions en ce qui concerne le transport de certaines matières, représente une autre contrainte importante. Ces contraintes sont d'autant plus sérieuses, que l'Est compte toujours sur un important secteur industriel lié à la pétrochimie.

2.3.3. Des transports en commun inadéquats

Le demi-million de résidents de l'Est de l'Île de Montréal ne peut compter que sur la ligne de métro 5, se terminant à Honoré-Beaugrand, pour répondre à ses besoins. S'ajoutent les quelques stations de la ligne 1 qui vont jusqu'à St-Michel, ainsi que la voie réservée du boulevard Pie IX. C'est bien peu pour desservir efficacement un aussi grand territoire.

Des quartiers sont encore complètement enclavés. À Rivière-des-Prairies, le seul véritable moyen de transport est l'automobile. Il est quasiment plus long de faire le trajet par autobus de Pointe-aux-Trembles au centre-ville que de prendre le train de banlieue à Rigaud pour se rendre au même endroit.

Nombre d'entreprises éprouvent par ailleurs d'importantes difficultés de recrutement à cause de ces problèmes d'accessibilité. Pour d'autres, il est impossible d'instaurer des quarts de soir ou de nuit parce que plusieurs des grands secteurs industriels de l'Est ne peuvent compter sur des services adéquats en dehors des heures de pointe.

Ces lacunes ont aussi un impact négatif sur les chômeurs en recherche d'emplois qui ne disposent pas d'une automobile. Finalement, ce manque de services ne constitue pas un grand incitatif à résider dans l'Est, population devant obligatoirement posséder une l'automobile.

2.4. Des priorités pour l'Est établies il y a dix ans

Malgré ces lacunes importantes qui ont été identifiées dans l'Est de l'Île de Montréal, le travail de concertation réalisé par l'ensemble du milieu a tout de même contribué à faire avancer un certain nombre de dossiers. Ainsi, au début des années 1990, la Table de concertation de l'Est établissait sa propre liste de priorités pour la région en matière de liens routiers.

2.4.1. La bretelle des Futailles

Les camions éprouvaient d'importantes difficultés à rejoindre le pont-tunnel à partir de la rue Notre-Dame. De plus, ils contribuaient à la formation d'importants bouchons de circulation sur cette artère. Il était donc devenu urgent

d'intervenir dans ce secteur. Des représentations furent faites auprès des autorités et cette bretelle fut enfin rendu accessible.

2.4.2. L'aménagement du boulevard Henri-Bourassa

Circuler dans le nord de l'Île, d'est en ouest, constituait un véritable parcours à obstacles. Il était devenu impérieux de compléter le boulevard Henri-Bourassa. Les difficultés étaient cependant grandes puisqu'il fallait, pour s'entendre sur un projet, asseoir autour de la table trois municipalités et deux paliers gouvernementaux. Pourtant le travail de concertation porta fruit et, en 1992, il devenait possible de circuler sur une artère désormais intégrée.

2.4.3. Le prolongement de l'autoroute 25

L'autoroute 25, jusqu'à une certaine époque, ne servait qu'à alimenter l'autoroute 40 et permettre aux transporteurs de poursuivre leur route vers Toronto. L'Est ne profitait pas véritablement de ce lien tant qu'il ne était pas prolongé vers le nord. Encore une fois, le travail de concertation a connu des succès et les travaux en cours rendront bientôt accessible tout un nouveau secteur de la région. Déjà la municipalité d'Anjou en profite.

2.4.4. La modernisation de la rue Notre-Dame

Établir un lien rapide avec le centre-ville, faciliter les déplacements entre le centre et l'Est, améliorer les accès au Port de Montréal ainsi qu'aux entreprises situées le long de l'emprise de la rue Notre-Dame sont quelques-uns des éléments qui militent en faveur de la modernisation et ce, dans les plus brefs délais, de la rue Notre-Dame. Ce projet est toujours à compléter et, pour nous, reste en tête de liste.

2.4.5. Construction du boulevard Bourget

La nécessité d'une meilleure desserte nord-sud, permettant de désenclaver tant le secteur Rivière-des-Prairies que les secteurs industriels de Montréal-Est et d'Anjou, aura permis d'asseoir autour de la table tous les intervenants concernés. Ce projet verra finalement le jour, comme l'a indiqué le ministre des Transports du Québec lors de la présentation de son Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine.

2.5. L'urgence d'intervenir vigoureusement dans le transport des personnes

Une certitude s'est imposée ces dernières années, c'est qu'il est impossible de dissocier le transport des personnes de celui des marchandises. Il faut maintenant intervenir tant sur l'un que sur l'autre de ces aspects pour améliorer la circulation urbaine. L'Est de l'Île de Montréal est certes mal desservie, en matière de transport en commun, mais des projets sont à l'étude et promettent d'ores et déjà d'améliorer la situation.

2.5.1. Métrobus

Deux projets de Métrobus, des lignes d'autobus en site propre, sont en voie d'élaboration. Relativement peu coûteux et pouvant se concrétiser rapidement, ces deux nouvelles lignes auront un impact significatif sur l'offre de transport en commun dans la région permettant aux voyageurs d'effectuer de véritables choix.

Le tracé le plus avancé et qui fait l'objet de discussions et d'études de faisabilité depuis plus d'un an utilisera l'emprise de l'ancienne voie ferrée du CN et reliera Repentigny au centre-ville. Ce trajet utilisera également l'emprise de la rue

3. Un projet à la fois acceptable et respectueux de la population

3.1. Un sérieux processus de consultation préalable

La *Commission de Consultation populaire sur l'aménagement du boulevard Ville-Marie*, dans son rapport daté de décembre 1983, faisait remarquer que nombre de participants avaient déploré « l'absence de consultation préalable au dépôt du projet de tracé avancé par le gouvernement du Québec... Somme toute, aucune consultation systématique n'a été menée par les parties et le plan d'ensemble qui est proposé reflète grandement cette réalité. »

Le ministère des Transports du Québec a appris de ses erreurs et c'est à travers un long processus de consultation préalable qu'a été élaboré le dernier projet de modernisation de la rue Notre-Dame. Tout comme nombre d'autres organismes, Pro-Est a eu à plusieurs occasions la possibilité d'examiner et de commenter les travaux du MTQ. Nous avons ainsi été en mesure de faire des propositions permettant de mieux ajuster le projet aux besoins de l'Est de l'Île de Montréal.

Une présentation par les représentants du ministère a d'ailleurs été faite pour la Table de concertation de l'Est en juin 1999. Cette dernière a ensuite unanimement appuyé le projet du MTQ, privilégiant le tracé de la cour de triage du CN.

3.1.1. Hochelaga-Maisonneuve un quartier montréalais

Le quartier Hochelaga-Maisonneuve est, au premier chef, directement concerné par ce projet de réaménagement de la rue Notre-Dame. La qualité de vie de la population locale est en effet directement en cause. Des mesures de mitigation de certains effets négatifs doivent donc être mises en place pour s'assurer que les nuisances induites par le

Notre-Dame lorsqu'elle sera modernisée. Le parcours prendra environ 48 minutes.

La deuxième ligne de métrobus, dans l'axe du boulevard Henri-Bourassa, offrira une nouvelle option pour le secteur nord-est du territoire. Les études pour l'implantation d'un système léger sur rail n'ayant pas été concluantes, il s'agirait là d'une alternative intéressante.

2.5.2. Prolongement du métro

Le prolongement annoncé de la ligne 5, jusqu'à Anjou, aura également un impact significatif pour l'Est de l'Île de Montréal. Il permettra en effet de desservir un pôle économique majeur pour la région. En outre, sa localisation, à l'intersection des autoroutes 25 et 40, devrait inciter nombre d'automobilistes à laisser leur véhicule dans des stationnements incitatifs plutôt que de continuer vers le centre-ville.

2.6. Des emplois à conserver et à développer

Un des impacts majeurs qu'aura le projet de modernisation du boulevard Notre-Dame touche l'emploi. Et ce, tant au niveau local que pour l'ensemble de l'Est de l'Île de Montréal. L'amélioration des conditions de transport, tant des personnes que des marchandises, qui en résultera aura des effets positifs sur les décisions de localisation des nouvelles entreprises ainsi que le maintien de celles déjà établies. Les efforts de relance déployés dans la région ont résulté en la création de, plus 1 900 nouvelles places d'affaires l'an dernier dans l'Est.

Les secteurs industriels Moreau, de Rouen, le centre d'affaires Dickson qui disposent tous d'espaces à développer profiteront largement de ces améliorations routières. Le prolongement du boulevard l'Assomption et

son raccordement à la rue Notre-Dame aura un impact significatif sur le développement de ce secteur industriel. Il profitera également au pôle olympique qui verra son accessibilité considérablement accrue.

Le Port de Montréal, de son côté, fait partie intégrante de l'histoire industrielle de l'Est. Loin de décliner, ses activités ont pris un nouvel essor avec le développement du marché du conteneur. À un point tel qu'il est maintenant le principal port d'arrivée pour conteneurs en Amérique du Nord. Le multi-modal est la voie de l'avenir et la présence d'un réseau efficace de transport par rail en conjonction avec une industrie du camionnage vigoureuse font le succès de Montréal. Les retombées sont importantes, sur les emplois directs et indirects.

Un autre projet, développé par Montréal International, de créer un « Centre de distribution et de logistique », particulièrement sur les vastes terrains de Montréal-Est, est étroitement lié à la fluidité du réseau routier, à la présence du Port de Montréal et du réseau ferroviaire de la région. Ce développement, s'il voit le jour, est susceptible de créer de nombreux nouveaux emplois, complétant ainsi avec succès, la reconversion économique de l'Est de l'Île de Montréal.

Par ailleurs, les divers aménagements complémentaires qui seront rendus possibles avec le projet de réaménagement de la rue Notre-Dame auront pour effet de stimuler le développement du secteur récréo-touristique. Cette nouvelle avenue de développement économique se révèle de plus en plus porteuse, pour la création d'emplois, en plus de contribuer à la consolidation et à la mise en valeur des attraits naturels et historiques du milieu.

réaménagement du boulevard ne mettront pas en danger la santé publique.

Les attentes du milieu local ne doivent par ailleurs pas faire perdre de vue que Hochelaga-Maisonneuve est aussi de plain-pied un quartier montréalais. C'est ainsi que si toute amélioration de la situation économique de la région contribue à rehausser le niveau de vie des gens du quartier, l'inverse l'est tout autant. Donc, dans la mesure où le projet est susceptible de contribuer à stimuler l'économie de la région, et nous croyons sincèrement que ce sera le cas, le quartier Hochelaga-Maisonneuve en profitera également.

3.1.2. Réparer l'erreur passée

Il faut admettre que l'approche retenue au début des années 1970 avec la démolition de milliers de logements dans l'axe de ce que l'on appelait alors l'autoroute est-ouest, est à classer au répertoire des grandes erreurs urbaines de Montréal. Il est maintenant temps de clore ce chapitre, de combler cette plaie béante et d'essayer d'en tirer le meilleur parti possible.

3.1.3. Les utilisateurs de la rue Notre-Dame

Certains trouvent parfois de bon ton de caricaturer la réalité en représentant les usagers de la rue Notre-Dame comme des banlieusards en transit, qui ne font que passer en direction du centre-ville pour y repartir le soir venu, en laissant évidemment derrière eux bruit et pollution. Pourtant la réalité est tout autre. Ils sont des milliers, ces Montréalaises et Montréalais de l'Est de l'Île de Montréal, à se diriger vers le centre-ville, pour y travailler ou par affaires, pour y rencontrer des clients ou encore, pour y livrer produits

et services. L'inverse est également vrai. Une plus grande fluidité de la circulation facilitera les échanges entre le pôle économique du centre-ville et ceux de l'Est.

Les résidentes et résidents du quartier Hochelaga-Maisonneuve verront eux aussi leurs déplacements être facilités, tant vers l'est que vers l'ouest. Ce boulevard, de type urbain faut-il le rappeler, contribuera à une meilleure intégration du quartier dans l'ensemble montréalais. Ceci aura un véritable effet de synergie avec les efforts de revitalisation déployés au cours de la dernière décennie

3.1.4. *L'utilité de la consultation populaire de 1983*

En plus du processus de consultation préalable réclamé en 1984 et mis en application par le MTQ, le rapport de la *Commission de Consultation populaire sur l'aménagement du boulevard Ville-Marie* de 1983 concluait que toute solution retenue devait permettre une revitalisation du quartier, protéger son caractère résidentiel, exercer un contrôle adéquat sur le bruit et augmenter le nombre d'espaces verts tout en préservant le parc Morgan.

Il soulignait aussi la nécessité de maintenir un accès au centre-ville, la rue Notre-Dame constituant une voie d'accès s'intégrant à l'intérieur d'un ensemble urbain tout autant qu'elle est une partie du réseau de circulation du quartier. Enfin, il fallait respecter l'activité portuaire qui représente un élément essentiel de la vie économique locale et métropolitaine.

On ne peut que constater que le projet actuel a largement intégré ces préoccupations, y compris la proposition de l'Atelier d'histoire Hochelaga-Maisonneuve de réunir le parc

Morgan et le Parc Champêtre par un abaissement de la chaussée qui devait permettre d'ouvrir une fenêtre sur le fleuve. Ce processus ne fut donc pas vain, et celui d'aujourd'hui, le sera tout autant.

3.2. Des propositions valables

Dans son *Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine*, le ministre Chevrette a annoncé une stratégie intégrée de desserte pour l'est de l'agglomération. Elle comprend des interventions touchant le transport en commun et le réseau routier, ce dont nous nous réjouissons. Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame est ainsi confirmé et fait partie des projets prioritaires. Nous sommes conscients que l'ébauche de projet qui nous a déjà été présentée ne constituait pas encore la version définitive, mais s'en rapprochait grandement. Comme nous l'avons déjà mentionné, la proposition reçoit largement l'aval de notre organisation.

3.2.1. La revitalisation de Hochelaga-Maisonneuve

La nouvelle configuration de la rue Notre-Dame dotera Hochelaga-Maisonneuve d'accès plus nombreux et davantage fonctionnels. La portion sud du quartier, la rue Sainte-Catherine en particulier, devrait en bénéficier grandement puisqu'une accessibilité accrue stimulera l'achalandage des commerces. Les secteurs industriels du quartier profiteront aussi d'un accès accru au réseau routier supérieur. Le prolongement du boulevard l'Assomption permettra pour sa part de consolider le pôle récréo-touristique Maisonneuve en facilitant l'accès aux visiteurs extérieurs. Il est donc évident que la modernisation de la rue Notre-Dame contribuera à la revitalisation du quartier.

3.2.2. Le développement du récréo-tourisme : une opportunité à saisir

L'arrondissement Mercier/Hochelaga-Maisonneuve a déjà identifié le créneau du récréo-tourisme comme une avenue privilégiée pour le développement local. Sous plusieurs aspects, le projet présenté contribuera à son développement. Ainsi, les liens cyclables prévus et reliés aux réseaux régionaux et locaux y contribueront grandement. La réunification des parcs Morgan et Champêtre, avec sa fenêtre sur le fleuve, la halte prévue dans l'ancienne tonnellerie, face à Sucre Lantic, créeront une réelle opportunité à saisir afin que ce circuit devienne, comme l'ont déjà souligné des intervenants locaux, un pôle d'attraction majeur et une véritable porte d'entrée cyclable pour Montréal.

3.2.3. Amélioration du transport en commun

Le *Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine* prévoit utiliser l'emprise de la rue Notre-Dame pour permettre le passage du métrobus qui reliera Repentigny au centre-ville. Ajoutant le prolongement de la ligne de métro 5 vers Anjou, il apportera réponse aux inquiétudes de certains qui craignent de voir l'utilisation de l'automobile privilégiée aux dépens du transport en commun. Ces améliorations contribueront à réduire l'achalandage d'automobiles sur la rue Notre-Dame.

3.2.4. Les besoins du Port de Montréal pris en compte

L'activité portuaire est en pleine croissance depuis plusieurs années à Montréal. La manutention des conteneurs a supplanté celle des céréales. L'intermodalité est non seulement un élément essentiel de la compétitivité des ports

dans le monde, mais la force même de celui de Montréal. La capacité de déplacer rapidement les conteneurs pour les acheminer sur le marché américain est au cœur même de sa réussite. Montréal est une plaque tournante du transport ferroviaire et l'Est de l'Île de Montréal en profite largement.

Par ses aménagements, le projet du MTQ contribuera à consolider de façon importante l'activité portuaire. D'une part, il permettra un meilleur accès des camions aux installations, tout en favorisant une plus grande utilisation du réseau routier intérieur du port. D'autre part, en facilitant la reconfiguration des sorties ferroviaires, dessinées à une époque où les activités étaient concentrées dans le Vieux-Port, il en augmentera l'efficacité et permettra d'abréger de plusieurs heures le temps de transbordement des marchandises.

3.2.5. Les besoins des entreprises du parc industriel l'Assomption

Le prolongement du boulevard l'Assomption et son intégration au nouveau corridor routier dotera le parc industriel l'Assomption d'un atout majeur et favorisera l'installation d'entreprises et la création de dizaines de nouveaux emplois, à proximité de Hochelaga-Maisonneuve.

3.2.6. Les espaces verts

Le sud du quartier souffre du manque d'espaces verts. L'unification des parcs Morgan et Champêtre permettra de réaliser le plein potentiel de ces espaces en offrant un accès sécuritaire et en permettant l'ouverture d'une véritable fenêtre sur le fleuve Saint-Laurent, fenêtre depuis longtemps réclamée par tous. La perspective ainsi dégagée permettra de développer de manière plus efficace l'axe récréo-

touristique qui s'organise à partir de la place du Marché Maisonneuve dans l'axe de l'avenue Morgan. Il ne faut pas oublier le parc linéaire qui contribuera lui aussi à réduire le déficit en espaces verts.

3.3. Des bonifications possibles

A notre avis, le projet qui a circulé au cours de la dernière année apparaît fort acceptable. Cependant, nous croyons que des bonifications peuvent encore y être apportées. Ces audiences publiques locales vont sans aucun doute y contribuer.

3.3.1. Protéger l'environnement

Le ministère des Transports n'a pas encore déposé auprès du ministère de l'Environnement du Québec la totalité des études d'impact de son projet. Il nous est donc impossible, avant d'avoir pris connaissance de ces données techniques, de commenter les effets environnementaux réels du projet. Cependant, nous considérons que toutes les mesures de mitigation devront être prises afin de ne pas ajouter à la pollution actuelle. La situation des riverains devra être examinée attentivement afin que la santé publique et leur qualité de vie soient raisonnablement protégées.

3.3.2. Bien identifier le quartier

Hochelaga-Maisonneuve doit profiter des retombées économiques du projet de réaménagement de la rue Notre-Dame. Pour ce faire, nous estimons que le quartier devrait profiter d'une signalisation adéquate le long de l'artère. Les attrait commerciaux et touristiques et les principaux sites d'intérêts, tout comme le réseau cyclable, devront être clairement identifiables pour les passants. De même, les

automobilistes, une fois dans le quartier, devraient pouvoir retrouver facilement leurs lieux de destinations. Par ailleurs, nous considérons que la nouvelle artère doit être à l'abri de toute pollution visuelle excessive.

3.3.3. *Vue sur le fleuve et activités portuaires*

L'ouverture d'une fenêtre sur le fleuve doit être une occasion de réconcilier la population résidante avec le milieu aquatique mais aussi avec les activités portuaires qui font partie de l'histoire du quartier. C'est pourquoi le développement de programmes d'animation devrait être appuyé.

3.3.4. *Sécurité routière*

Actuellement, la sécurité routière sur la rue Notre-Dame et aux intersections est préoccupante. Une meilleure fluidité de la circulation et la reconfiguration des intersections vont certes contribuer à réduire le nombre d'accidents. Mais nous croyons que des mesures particulières pour réduire la vitesse devraient être mises en place, tels les écrans radar avertissant les automobilistes qu'ils excèdent la vitesse permise.

3.3.5. *Un nouveau pont : une option indésirable*

La perspective de l'ajout d'un nouveau pont, construit et géré par le secteur privé, entre la rive-sud et Montréal a circulé ces derniers mois. Heureusement ce projet n'a pas été inclu comme tel dans le *Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine* du ministre Chevrette. Il s'agit à notre avis d'une bonne nouvelle qui doit le demeurer.

Ce projet, s'il était réalisé, ne contribuerait qu'à engorger davantage le réseau routier montréalais, sans aucun réel avantage économique. Tous les efforts pour augmenter la fluidité des liens entre le centre-ville et l'Est de l'Île de Montréal auraient alors été inutiles.

4. Conclusion

De notre avis, la modernisation de la rue Notre-Dame a trop tardé. Ces travaux sont impérieux et doivent être réalisés le plus rapidement possible. Perpétuellement engorgée, dangereuse, source de pollution importante dans son état actuel, la rue Notre-Dame nuit à l'économie de l'Est de l'Île de Montréal et de Hochelaga-Maisonneuve. Il est plus que temps que l'erreur d'il y a trente ans soit corrigée, que les débats qui entourent ce dossier trouvent leur aboutissement pour que, finalement, nous puissions tourner la page et mettre nos énergies au service du développement social et économique de notre milieu.

Le projet qui sera réalisé par le ministère des Transports du Québec n'est pas qu'un seul lien routier mais également un réel développement intégré. D'importants budgets seront consacrés à des aménagements complémentaires. Aménagements qui, il faut le souligner, ne sont pas de prime abord du mandat premier du MTQ. Il s'agit donc d'une formidable opportunité à saisir qui, sans réparer toutes les erreurs du passé, permettra à Hochelaga-Maisonneuve de repartir sur un autre pied.

La Table de concertation de l'Est a déjà fait son choix en juin dernier. Unanimement, le projet présenté par le MTQ, avec l'option de la cour de triage du CN, a reçu l'aval de la Table parce qu'elle considère qu'il s'agit d'un projet essentiel pour le développement de l'Est de l'Île de Montréal.

MÉMOIRE 8
LA PROMENADE ONTARIO

RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME
QUARTIER HOCHELAGA-MAISONNEUVE
JUIN 2000

MÉMOIRE



**Collectif en aménagement
Urbain Hochelaga - Maisonneuve
pour le Projet de Modernisation
de la rue Notre-Dame
à Montréal**

Le Jeudi 4 mai 2000

La SIDAC Promenade Ontario est un organisme à but non lucratif qui assure une présence active dans le quartier Hochelaga - Maisonneuve. Elle comprend 220 commerçants et professionnels. Sa mission principale est le développement commercial et l'amélioration de la qualité de vie du quartier.

Comme nous portons un intérêt tout particulier au développement socio-économique, culturel et touristique du quartier, nous vous présentons ce mémoire.

Le projet de la modernisation de la rue Notre-Dame nous concerne, car il est très important pour nous d'avoir un accès à l'artère commerciale ainsi qu'au quartier Hochelaga- Maisonneuve.

L'ouverture du Nord au Sud est nécessaire ainsi que celle Est / Ouest de la rue Ontario, c'est pourquoi nous vous soumettons nos recommandations:

première recommandation concernant l'ajout de la rue Bourbonnière dans le projet d'aménagement. Une voie d'accès qui desservirait la rue Bourbonnière et la rue Pie IX. En effet, depuis plusieurs années, les touristes provenant du centre-ville vont vers le Jardin Botanique, Biodôme ou le Stade Olympique par le biais de visite guidée empruntent la rue Bourbonnière jusqu'à Pierre de Coubertin. De plus, nous considérons cette rue comme étant primordiale, car elle est située en plein coeur de notre artère commerciale tout comme le projet de la Place Valois.

deuxième recommandation, l'option CN, selon le projet qui nous est soumis, contient une seule ouverture: l'Assomption et Hochelega. Par conséquent, nous préconisons qu'on ajoute une ouverture à la rue Ontario. Effectivement, il est capital que l'axe de la rue Ontario Est/Ouest soit pris en considération, vu le rôle majeur que cette artère est appelée à jouer dans le quartier. De plus, il faut penser à notre clientèle potentielle extérieure, surtout si on met l'accent sur le pôle récréo - touristique et économique: le Marché Maisonneuve, le projet de la Place Valois, faites de la Musique, CLSC ainsi que d'autres aménagement.

Nous vous faisons part que nous avons à coeur la qualité de vie, de l'environnement et la santé des résidents. C'est pour cette raison que nous appuyons l'ouverture du quartier au fleuve St-Laurent, l'unification des parcs Morgan et Champêtre ainsi que l'amélioration de nos pistes cyclables.

En espérant que vous allez porter une attention toute particulière à nos recommandations.

Nous remercions le comité de prendre connaissance de ce mémoire...

MÉMOIRE 9
SUCRE LANTIC

RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME
QUARTIER HOCHELAGA-MAISONNEUVE
JUIN 2000



Présentation de:

SUCRE LANTIC LIMITÉE

au:

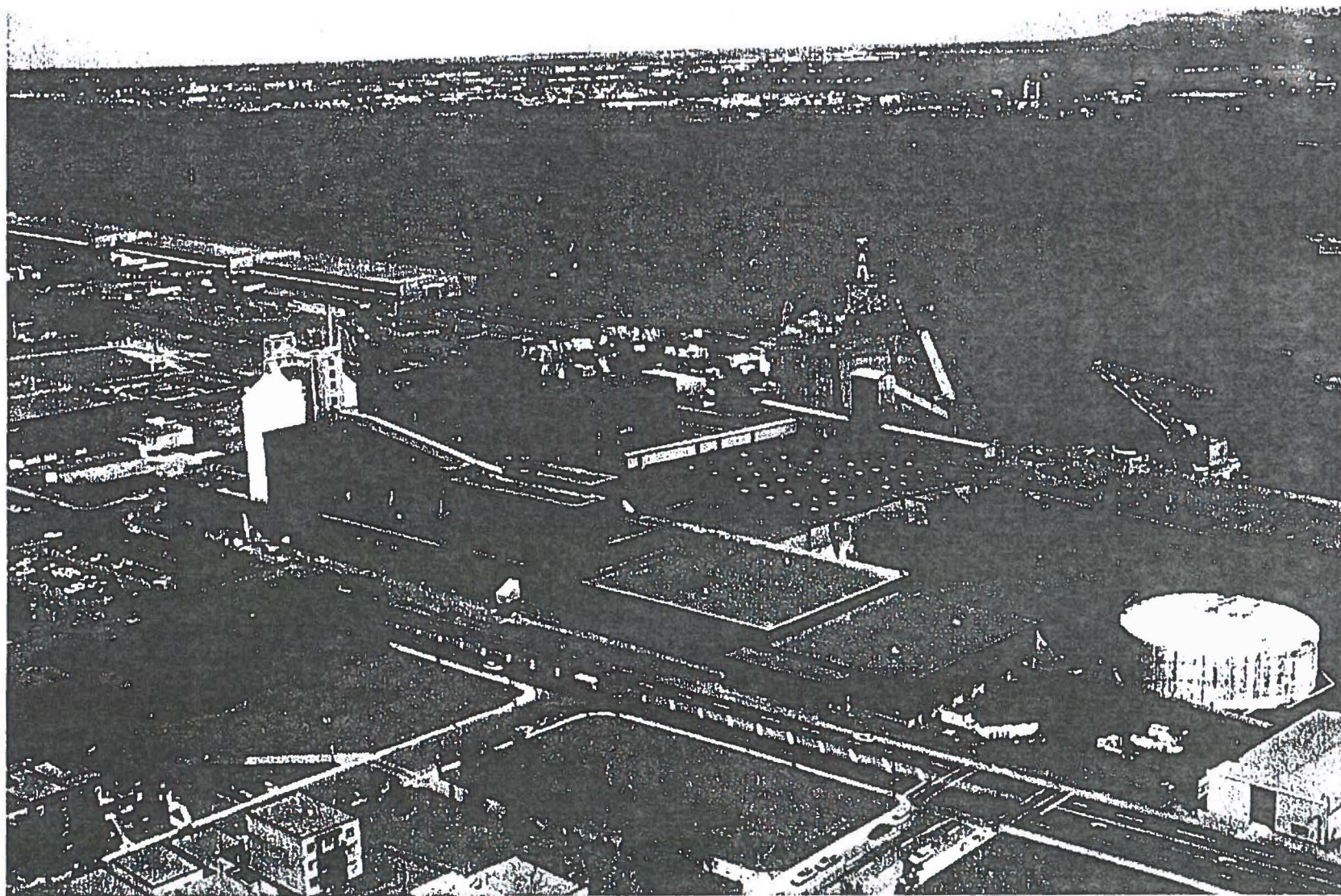
CONSEIL DES COMMISSAIRES

re:

***Le projet de réaménagement
de la rue Notre-Dame***

Audience publique du 4 mai 2000

*Présenté par Jacques Dussault
Premier Vice-président, ressources humaines*



Vue rue Notre-Dame



Vue rue Pie-IX

Madame, Messieurs les Commissaires,

Merci de nous donner l'occasion de vous rencontrer pour vous exprimer les préoccupations et objectifs de notre entreprise, Sucre Lantic, face au projet de réaménagement de la rue Notre-Dame.

Je vous avouerai d'abord que nous sommes présentement dans l'ignorance des dispositions pertinentes ou particulières du projet quant à ce qui touche notre entreprise. Plutôt que de simplement assumer ou espérer que ces préoccupations ou objectifs auront déjà été pris en considération par les autorités concernées, nous apprécions que votre forum puisse permettre de les exprimer et, nous le souhaitons, de les voir porter à l'attention de ces autorités.

Pour nous situer d'abord, Sucre Lantic est une entreprise de raffinage de sucre qui emploie directement plus de 300 travailleurs et travailleuses à ses établissements du coin Pie IX et Notre-Dame, côté Sud-Ouest. On y opère cette entreprise depuis une centaine d'années. C'est également là que se situe le siège social de la compagnie.

Physiquement, nous sommes littéralement accotés à la rue Notre-Dame à aussi près qu'une centaine de pieds, et nous utilisons encore, de l'autre côté de cette même rue Notre-Dame, un terrain de stationnement pour nos employés. Ce terrain était la propriété de l'entreprise mais il a été exproprié, il y a près de 30 ans, bien avant donc que Sucre Lantic n'acquière la raffinerie qui appartenait alors à Sucre Saint-Laurent.

De façon sommaire, je vous indiquerai que les préoccupations et objectifs de Sucre Lantic se situent principalement à 2 niveaux, celui de nos opérations et celui de nos employés.

➤ Nos Opérations

Pour ce qui concerne nos opérations, il faut reconnaître qu'il y a, par la nature de nos activités, un trafic continuuel d'entrées et de sorties de marchandises, tout autour de nos établissements et en tout temps.

- En ce qui touche la rue Notre-Dame, je veux vous référer plus particulièrement à 2 points stratégiques, critiques pour notre entreprise.
 - Le premier point concerne nos installations de chargement du sucre en vrac. Directement sur la rue Notre-Dame, à l'intérieur de ce périmètre d'une centaine de pieds donnant sur la rue, nous avons des camions qui, tout au long de la journée, 7 jours par semaine, viennent recevoir leur chargement de sucre en vrac.

Ces installations de chargement doivent pouvoir continuer d'opérer en tout temps et de façon tout aussi efficace. Elles ne peuvent être déplacées, étant restreints en terme d'espace et contraints par l'emplacement logistique des équipements à l'intérieur de la raffinerie.

- Le deuxième point concerne l'accès des camions dans la cour, côté Ouest de la raffinerie, pour le chargement de nos produits autres que le vrac. Cet accès se situe directement sur la rue Notre-Dame et aucune solution alternative n'existe à cause des bâtiments, réservoir et chemin de fer qui bloquent ou enclavent la cour intérieure. Encore là il s'agit d'activités tout au long de la journée et de la semaine. Elles doivent pouvoir se poursuivre de façon tout aussi efficace.
- Mais il ne faudra pas négliger par ailleurs l'accès à notre raffinerie sur Pie IX, côté Sud de Notre-Dame, qui est aussi critique pour la réception de matières premières et l'expédition de notre sucre liquide. Ces activités doivent pouvoir se poursuivre de façon tout aussi efficace.

➤ Nos Employés

Pour ce qui concerne nos employés, il nous faut pouvoir compter sur un accès facile et sécuritaire de notre personnel au stationnement tout comme à la raffinerie, côté Sud de Notre-Dame, que nos employés viennent de l'Est ou de l'Ouest de la rue Notre-Dame. En effet il faudra encore s'attendre à un va-et-vient constant et intense à certaines heures du jour, que ce soit à pied ou en véhicule. Faute d'une connaissance des plans précis sur le sujet, en terme de bretelles d'accès et de signalisation, nous soumettons cet aspect à titre de préoccupation majeure pour notre entreprise. Et nous insistons plus spécialement ici sur le qualificatif «sécuritaire» qui ne devrait, quant à nous, souffrir aucun compromis.

➤ Interrogation complémentaire

De façon complémentaire je désire enfin soulever une interrogation particulière touchant l'aspect du nouveau stationnement que Sucre Lantic doit nécessairement aménager pour son personnel, en conséquence du réaménagement de la rue Notre-Dame. Cette interrogation touche l'appui et le soutien, que ce soit à titre de mécanismes facilitants ou d'appui financiers, qui permettront à l'entreprise de satisfaire la réalisation de ce projet de façon la plus conforme à toute réglementation et la plus économique possible. En d'autres mots, y aura-t-il en place des programmes d'aide ou de soutien en faveur de toutes parties affectées pour s'ajuster aux conséquences, financières ou autres, se rattachant au projet de réaménagement de la rue Notre-Dame?

En terminant, je désire vous remercier, Madame et Messieurs les Commissaires, pour votre écoute et votre disponibilité face à ces préoccupations ou questions auxquelles nous voulions, Sucre Lantic, vous sensibiliser, comme entreprise résidente du milieu. Nous demeurons disponibles pour toutes questions ou précisions sur le sujet.

MÉMOIRE 10
LA CORPORATION DE
DÉVELOPPEMENT DE L'EST
(CDEST)

RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME
QUARTIER HOCHELAGA-MAISONNEUVE
JUIN 2000



Corporation
de développement
de l'Est

Mémoire

LA MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME

dans le cadre des

Audiences publiques locales

Mai 2000

présenté par la

Corporation de développement de l'Est

Mandataire du CLD de Montréal dans Mercier/Hochelaga-Maisonneuve

Texte adopté par le conseil d'administration, le 19 avril 2000

RÉSUMÉ : LA CDEST FAVORABLE AU PROJET DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

La Corporation de développement de l'Est (CDEST), mandataire du CLD de Montréal pour la région administrative Mercier/Hochelaga-Maisonneuve, a pris connaissance du projet de modernisation de la rue Notre-Dame proposé par le ministère des Transports du Québec (MTQ). Suite à une analyse effectuée sous l'angle de l'économie et de l'emploi, conformément à sa mission de soutien au développement local, la CDEST est favorable au projet et privilégie le tracé de l'option CN. La modernisation de la rue Notre-Dame solutionnera un problème de transport et favorisera la rétention et la création d'emplois en raison d'une meilleure desserte du territoire. Le projet aura des effets positifs sur la revitalisation urbaine et les aménagements complémentaires proposés consolideront la fonction récréotouristique. Il apparaît nécessaire que l'intervention projetée soit animée par la recherche d'un développement global et durable pour la communauté. Aussi, bien que le projet permette d'augmenter dans l'ensemble la superficie des espaces verts, la CDEST est d'avis que le MTQ devra déployer toutes les mesures de protection et d'atténuation nécessaires afin de préserver la qualité de vie de la population locale.

TABLE DES MATIÈRES

<i>RÉSUMÉ : LA CDEST FAVORABLE AU PROJET DU MTQ</i>	2
1. UNE PERSPECTIVE DE DÉVELOPPEMENT LOCAL	4
1.1 Brève présentation de la CDEST, mandataire du CLD de Montréal	4
1.2 Plan local d'action concertée pour l'économie et l'emploi 1999-2002	5
2. LA MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME :	
D'ABORD UNE SOLUTION À UN PROBLÈME DE TRANSPORT	6
2.1 Un <i>statu quo</i> inacceptable	6
2.2 Amélioration des facteurs de localisation	7
2.3 Des accès pour les activités du Port de Montréal	9
2.4 Circulation et revitalisation dans Hochelaga-Maisonneuve	10
5. DES AMÉNAGEMENTS COMPLÉMENTAIRES STIMULANT LA VOCATION RÉCRÉO-TOURISTIQUE	12
3.1 Consolidation des liens cyclables avec implantation de la "Route verte"	12
3.2 L'unification des parcs Morgan et Champêtre	13
4. LA QUALITÉ DE VIE DE LA POPULATION LOCALE	15
4.1 Réduction d'un déficit en espaces verts	15
4.2 Préserver la qualité de vie	16
5. CONCLUSION	
LA MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME :	
UNE "VOIE" DE DÉVELOPPEMENT LOCAL	17
ANNEXE	18

1. UNE PERSPECTIVE DE DÉVELOPPEMENT LOCAL

1.1 Brève présentation de la CDEST, mandataire du CLD de Montréal

Les origines de la Corporation de développement de l'Est (CDEST) remontent à 1985 alors que des acteurs d'Hochelaga-Maisonneuve joignaient leurs efforts pour combattre la dégradation socio-économique de ce quartier populaire de Montréal. L'initiative devait donner naissance au Programme Action Revitalisation Hochelaga-Maisonneuve (PAR H-M) qui couvrait aussi l'Est de Montréal. En 1990, la CDEST concentrait son intervention dans Mercier/Hochelaga-Maisonneuve et se donnait pour mission de soutenir la revitalisation économique et sociale de cette région administrative de la ville de Montréal. En 1998, l'expertise et le savoir-faire de la Corporation en matière de développement local étaient reconnus par le fait qu'elle se voyait confier par le gouvernement du Québec les mandats du Centre local de développement (CLD) de Montréal sur son territoire d'intervention.

La vision du développement local véhiculée par la CDEST et à laquelle adhèrent ses membres s'exprime à travers sept énoncés : 1) le refus de l'exclusion et de la pauvreté ; 2) un carrefour de différents courants de développement ; 3) un développement global et durable ; 4) une assise territoriale locale ; 5) l'"empowerment" des individus et de la communauté locale, la concertation, le partenariat et la valorisation de l'entrepreneurship comme axes d'interventions stratégiques; 6) un pouvoir de décision local; et 7) l'État, comme acteur indispensable. Adoptés en 1998 (cf. annexe), ces énoncés balisent les actions de la CDEST qui portent pour l'essentiel sur la problématique locale de l'économie et de l'emploi. Aussi, c'est avant tout sous cet angle qu'a été analysée la proposition de modernisation de la rue Notre-Dame du MTQ.

1.2 Plan local d'action concertée pour l'économie et l'emploi 1999-2002

Dans le cadre de la *Politique de soutien au développement local et régional* adoptée par le gouvernement du Québec en 1997, les différentes corporations de développement économique communautaire (CDÉC) œuvrant dans la ville de Montréal se sont vu confier les mandats de CLD sur leur territoire respectif. Dans ce contexte de décentralisation, la CDEST a eu la responsabilité d'élaborer, en concertation avec sa communauté, le *Plan local d'action concertée pour l'économie et l'emploi (PLACÉE)* de Mercier/Hochelaga-Maisonneuve pour une période de trois ans, soit de 1999 à 2002. À partir d'un diagnostic de la réalité socio-économique, le PLACÉE définit des priorités d'intervention, des objectifs et des stratégies d'action qui rallient le module Emploi-Québec du Centre local d'emploi, les ressources communautaires en employabilité et les intervenants socio-économiques du Comité des partenaires locaux.

Le PLACÉE s'organise autour de deux grands volets : l'économie et l'intégration de la main-d'œuvre. Parmi les quatre axes d'intervention du volet économie, il est prévu de "*favoriser la consolidation de projets structurants et l'émergence d'activités nouvelles dans les secteurs qui présentent un potentiel de développement et de création d'emplois*" (PLACÉE, p. 90). À cet égard, le projet de modernisation de la rue Notre-Dame concourt directement à l'atteinte de ces objectifs car il s'accorde aux stratégies retenues; à savoir le soutien aux projets liés à la revitalisation urbaine du territoire, la planification de la revitalisation des artères commerciales, la valorisation du potentiel foncier immobilier favorisant l'implantation de nouvelles entreprises et, enfin, le développement cohérent du secteur récréotouristique.

2. LA MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME : D'ABORD UNE SOLUTION À UN PROBLÈME DE TRANSPORT

2.1 Un *statu quo* inacceptable

Les démolitions massives effectuées il y a une trentaine d'années dans la partie sud du quartier Hochelaga-Maisonneuve en vue du prolongement de l'autoroute Ville-Marie ont laissé une longue cicatrice dans le tissu urbain ainsi qu'une véritable blessure au sein de la communauté locale. Depuis cette intervention malheureuse inspirée d'une pratique étatique qu'on souhaite révolue, la population et les intervenants locaux font preuve de vigilance face à toute question relative à l'aménagement urbain.

Trois décennies après les démolitions, il existe au sein de la communauté locale un large consensus sur le caractère inacceptable de la situation actuelle de la rue Notre-Dame. En fait, la solution temporaire mise de l'avant au début des années 1970 a toujours été inadéquate en termes de transport et d'urbanisme. C'est pourquoi, après trente ans d'hésitations, il est nécessaire de réaliser les travaux de raccordement des autoroutes 720 et 25 tout en respectant l'histoire industrielle et sociale du territoire visé et la qualité de vie de la population qui l'habite. Le projet est d'autant plus pertinent que l'actuelle proposition du MTQ apparaît répondre de manière satisfaisante aux demandes de la communauté locale déjà exprimées lors d'audiences publiques locales tenues en 1983.

Le projet de modernisation du MTQ prévoit deux variantes ou options de tracé pour relier les tronçons Souigny et Notre-Dame : l'option empruntant l'emprise des voies ferrées du CN près de la rue Vimont et l'option passant par la rue Dickson plus à l'est. Dans l'état actuel de conception du projet, il semble que l'option Dickson puisse avoir des impacts négatifs sur les installations des entreprises localisées le long de cette

artère. En effet, les nouvelles voies de service sur Dickson et les bretelles d'accès reliant le tronçon existant de la rue Notre-Dame à quatre voies à la nouvelle artère à six voies exigeront des expropriations dans ce secteur. De plus, les terrains traversés ne se prêtent pas très bien à l'aménagement d'infrastructures cyclables dans un environnement de qualité compatible avec la fonction récréative. D'ailleurs, la proposition ne prévoit pas la réalisation d'un parc linéaire pour cette variante du tracé.

L'option de tracé utilisant l'emprise des voies ferrées du CN apparaît préférable à différents égards. D'abord, cette variante permettrait une meilleure desserte locale, en particulier vers la rue Dickson et le boulevard de l'Assomption, et offrirait un lien d'accès direct au port de Montréal. Ensuite, une desserte locale améliorée favoriserait la mise en valeur des terrains à vocation industrielle et commerciale du secteur. De plus, cette alternative du tracé prévoit la réalisation d'aménagements complémentaires (parc linéaire et piste cyclable) dans un environnement qui s'accorde mieux à la fonction récréative.

2.2 Amélioration des facteurs de localisation

D'une manière générale, le projet de modernisation de la rue Notre-Dame, avec le raccordement des autoroutes 720 et 25, demeure avant tout une réponse à un problème de transport. Sur le territoire de Mercier/Hochelaga-Maisonneuve, le projet proposé par le MTQ aura des effets positifs sur les facteurs de localisation des activités industrielles et commerciales. En effet, on doit s'attendre à ce que de meilleures conditions de circulation routière pour le transport des marchandises et le déplacement des personnes contribuent à hausser l'attrait des terrains vacants ou sous-utilisés qui présentent actuellement un potentiel de développement. Ainsi, pour le Centre d'affaires Dickson, ce sont 5 millions de pieds carrés, dont 3 millions non construits, qui peuvent

être valorisés. Dans le parc industriel Moreau et l'aire de Rouen plus à l'est, la superficie totale disponible est de 500 000 pieds carrés.

La situation stratégique de terrains capables d'accueillir des activités industrielles et commerciales, en particulier à proximité de l'autoroute 25, permet de croire que l'aménagement d'accès directs à un réseau routier supérieur gagnant en fluidité pourrait se traduire par l'implantation d'entreprises génératrices d'emplois. À cet égard, le projet de Montréal International visant à créer un véritable "Centre de distribution et de logistique" avec des installations notamment dans Montréal-Est témoigne de l'intérêt que peuvent représenter des terrains accessibles se situant à proximité d'un réseau de transport routier adéquat. De plus, l'amélioration des facteurs de localisation provoquée par la réalisation du projet de modernisation de la rue Notre-Dame profitera également aux entreprises existantes. Cette situation favorable encouragera non seulement la rétention de ces entreprises sur le territoire de Mercier/Hochelaga-Maisonneuve, mais pourrait également stimuler leur développement et donc le maintien et la création d'emplois chez celles-ci.

Par ailleurs, les travaux d'amélioration des infrastructures routières serviront le développement de la fonction divertissement annoncée pour le Parc olympique. En effet, ce pôle majeur d'attraction verra son accessibilité accrue, notamment en raison du prolongement du boulevard de l'Assomption avec son raccordement au réseau routier supérieur. L'amélioration de l'accès routier, en particulier par l'autoroute 25, ne peut qu'aider la réalisation des différents projets envisagés dans le Parc olympique. Ces initiatives de développement se traduiront par la création d'emplois, notamment pour les jeunes, dans le secteur des services. Cette diversification des attraits dans ce pôle d'activités aura également des retombées dans le reste d'Hochelaga-Maisonneuve en raison de la proximité d'une offre récréotouristique et culturelle de quartier en mesure de rejoindre la clientèle du Parc olympique.

2.3 Des accès pour les activités du port de Montréal

Reposant traditionnellement sur le couple navire/rail, la fonction portuaire a été modifiée avec l'importance prise par la "conteneurisation" comme support facilitant la rupture de charge entre le transport maritime et le transport terrestre. Cette évolution technique s'est traduite par une véritable explosion du camionnage qui a pour conséquence de changer profondément les besoins du port à l'égard des infrastructures routières.

Actuellement, la rue Notre-Dame et les accès au port répondent de plus en plus difficilement aux exigences du transport routier en continuelle croissance dans une structure industrielle et commerciale qui tend à réduire l'entreposage des marchandises à la faveur d'une production et d'une livraison orientée vers le "juste à temps". Les aménagements proposés par le MTQ amélioreront la desserte du port. Dans ce cas aussi, la variante de tracé utilisant l'emprise des voies du CN a l'avantage de donner un accès direct à la zone portuaire dans le prolongement de la voie de raccordement entre les tronçons Souigny et Notre-Dame. Cette solution permettra aussi une plus grande utilisation du réseau intérieur du port de Montréal, de mieux canaliser les camions vers le réseau autoroutier et donc de réduire la circulation sur le réseau local.

Dans une perspective plus symbolique, le fait que le port soit étroitement associé à l'histoire industrielle de l'Est de Montréal pourrait être pris en compte par le projet. À cet égard, les réflexions de l'historien de l'architecture, Luc Noppen, invitant à "magnifier le port comme institution emblématique de la métropole" (tiré de *Le couloir de la rue Notre-Dame Est. Morphogénèse du paysage/potentiel historique*, 1999) méritent d'être examinées. Ainsi, les travaux d'aménagement dans le tronçon de la rue Notre-Dame seraient une occasion de faire œuvre d'histoire, notamment "par une mise en scène renforcée de l'activité industrielle et portuaire". Selon cette approche, le rôle historique de la fonction portuaire dont témoigne la "paroi" sud du futur boulevard Ville-Marie pourrait être valorisé au plan visuel, notamment par l'illumination des bâtiments.

2.4 Circulation et revitalisation dans Hochelaga-Maisonneuve

Au-delà de la problématique régionale de transport dans lequel s'inscrit le nécessaire raccordement des autoroutes 720 et 25, le projet de modernisation de la rue Notre-Dame doit également être vu comme une intervention majeure en milieu urbain. Pour le quartier Hochelaga-Maisonneuve, il est heureux que le projet soit conçu comme un boulevard urbain plutôt que comme une autoroute. Ainsi, les nouvelles infrastructures signifieront des accès plus nombreux et donc une meilleure intégration du quartier au reste de l'agglomération montréalaise, ce que permettrait dans une moindre mesure une autoroute dont les exigences techniques et les normes de sécurité servent plus le transit que la desserte locale. Dans ces conditions, le projet apparaît pouvoir contribuer aux efforts de revitalisation du quartier.

À court terme, une accessibilité accrue dans la portion sud du quartier Hochelaga-Maisonneuve stimulerait l'achalandage des commerces. Ainsi, en raison de sa proximité avec la future infrastructure de transport, cette partie de la rue Sainte-Catherine est susceptible de retirer des avantages de l'amélioration de la circulation dans la perspective d'une vocation commerciale spécialisée s'adressant à un marché supra-local, voire régional.

À moyen terme, une meilleure liaison du quartier Hochelaga-Maisonneuve avec le reste du réseau routier montréalais apparaît pouvoir contribuer à l'attrait de celui-ci par un effet de synergie avec les différents efforts et initiatives de revitalisation qui y sont déployés localement depuis quelques années. Aussi, parce qu'il touche directement un quartier central de Montréal, le projet de modernisation de la rue Notre-Dame est un atout supplémentaire favorisant à la fois un accroissement de la population et une diversification de sa composition socio-économique. Ainsi, l'établissement de ménages actifs contribuera à une plus grande mixité de la population, augmentera le ratio de

propriétaires occupants, stimulera la rénovation urbaine et générera de l'achalandage dans les commerces locaux.

En raison de son ampleur et de ses impacts positifs concrets, la réalisation du projet mis de l'avant par le MTQ pourrait également avoir un impact sur la perception à l'égard du quartier Hochelaga-Maisonneuve. Les améliorations au réseau de transport peuvent contribuer à changer l'image trop souvent négative que projette le quartier dans la région de Montréal. Moins palpable et mesurable, cette dimension n'est pas pour autant négligeable car elle est reconnue comme une variable dont il faut tenir compte dans le succès des initiatives de revitalisation. Une amélioration de l'image du quartier est susceptible de réduire des "distances perceptuelles" et, en quelque sorte, d'abattre des barrières psychologiques que les seules infrastructures de transport ne permettent pas toujours de franchir.

3. DES AMÉNAGEMENTS COMPLÉMENTAIRES STIMULANT LA VOCATION RÉCRÉOTOURISTIQUE

Parmi les avenues de développement local identifiées par les intervenants préoccupés par l'état de l'économie et de l'emploi dans la région administrative Mercier/Hochelaga-Maisonneuve, le récréotourisme occupe une place significative. Le soutien à ce secteur d'activité fait d'ailleurs partie des axes d'intervention et des stratégies de développement retenues dans le PLACÉE 1999-2002. Dans cette perspective, les aménagements complémentaires prévus dans la proposition de modernisation de la rue Notre-Dame, en particulier la réalisation de liens cyclables en site propre reliés au reste des réseaux régional et local, tout comme la réunion des parcs Morgan et Champêtre, contribueront à la consolidation de la vocation récréotouristique comme activité structurante pour la communauté locale.

3.1 Consolidation des liens cyclables avec implantation de la "Route verte"

Force est de constater que les aménagements cyclables de Mercier/Hochelaga-Maisonneuve le long de l'actuelle rue Notre-Dame sont de qualité très inégale. Si le tronçon s'étendant entre les rues Moreau et Viau présente les caractéristiques d'une véritable piste cyclable, celui entre la rue Viau et le parc de la Promenade Bellerive est inadéquat, bruyant et dangereux par endroits. Aussi, les propositions d'aménagements cyclables associées au projet de modernisation de la rue Notre-Dame amélioreront sensiblement la situation actuelle, en particulier si le tracé de l'option CN prévoyant un parc linéaire est retenu (l'option Dickson se prête peu à la fonction récréative). De plus, les nouveaux aménagements cyclables comprenant la réalisation d'une halte dans l'ancienne tonnellerie sur la rue Notre-Dame (face à Sucre Lantic), favoriseront leur désignation comme itinéraire de la "Route verte". Ces réalisations feront de Mercier/

Hochelaga-Maisonneuve une véritable porte d'entrée cyclable de Montréal pour ce réseau pan-qubécois actuellement en voie de concrétisation.

Les cyclistes constituent une clientèle sensible au type d'offre récréotouristique actuellement développée sur le territoire et qui mise sur la culture et la valorisation et l'animation du patrimoine urbain. Aussi, le nouveau lien cyclable devra être bien intégré au réseau local et comporter une signalisation adéquate facilitant la fréquentation des différents attraits. Une nécessaire concertation avec la Ville de Montréal devrait encourager la circulation cycliste dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve, notamment vers la place du Marché Maisonneuve où est situé le bureau d'information touristique, et permettre aussi de rejoindre les secteurs riverains du fleuve, en particulier le parc de la Promenade Bellerive.

Compte tenu de son apport indéniable au développement local dans une perspective récréotouristique, la réalisation de la composante cyclable du projet du MTQ devrait être l'occasion d'augmenter la qualité et la sécurité des aménagements, surtout dans la perspective d'une augmentation de la fréquentation. À cet égard, il serait souhaitable de s'inspirer des solutions techniques retenues le long du canal Lachine (comme des passages souterrains) pour éliminer, autant que faire se peut, les traverses de rues comme c'est le cas actuellement pour la piste cyclable longeant la rue Notre-Dame.

3.2 L'unification des parcs Morgan et Champêtre

L'unification des parcs Morgan et Champêtre contenue dans le projet de modernisation de la rue Notre-Dame constitue une demande traditionnelle de la communauté du quartier Hochelaga-Maisonneuve. Les aménagements esquissés dans la proposition du MTQ offriront une véritable solution de continuité pour l'axe récréotouristique qui s'organise actuellement à partir de la Place du Marché. Cet axe, qui est déjà appelé à se structurer avec les interventions annoncées par la Ville de Montréal dans son *Plan*

particulier d'urbanisme du secteur Maisonneuve, verra ici son potentiel se réaliser pleinement. En effet, le franchissement de la "barrière" que constitue aujourd'hui la rue Notre-Dame rendra possible l'ouverture d'une véritable fenêtre sur le fleuve et donc la création d'un pôle attractif dans le sud du quartier.

Dans son état actuel d'élaboration, le projet de réunification des parcs Morgan et Champêtre suppose la mise en place de remblais de part et d'autre de la rue Notre-Dame. Apparemment, cette façon de faire risque de masquer une partie de la caserne Létourneux. En dépit des contraintes techniques, le projet d'encaissement du futur boulevard Ville-Marie et de réunification des parcs devrait examiner toutes les solutions capables de préserver l'intégrité de ce bâtiment ayant une valeur patrimoniale reconnue.

Par ailleurs, la réunification des parcs Morgan et Champêtre exigera, encore ici, une concertation des différents intervenants, en particulier avec la Ville de Montréal, pour planifier et organiser une cohabitation harmonieuse dans le parc Champêtre des fonctions sportives et récréotouristiques, surtout si l'idée d'édifier un belvédère d'observation et d'interprétation du fleuve et des activités portuaires se concrétise.

4. LA QUALITÉ DE VIE DE LA POPULATION LOCALE

Bien que la mission de soutien au développement local de la CDEST conduise à envisager le projet de modernisation de la rue Notre-Dame d'abord sous l'angle de l'économie et de l'emploi, la Corporation demeure sensible aux effets de cette intervention majeure en milieu urbain sur la qualité de vie de la population locale. C'est pourquoi les indéniables avantages du projet sur le plan de l'économie et de l'emploi ne peuvent être les seules considérations à retenir dans l'analyse de la proposition du ministère des Transports.

4.1 Réduction d'un déficit en espaces verts

Les aménagements complémentaires du projet viendront améliorer l'actuel réseau vert du territoire traversé par la nouvelle voie de circulation, surtout si le tracé retenu emprunte l'emprise des voies ferrées (option CN). Le réaménagement des parcs existants (Dézéry, Morgan et Champêtre) en bordure du tronçon Notre-Dame et la création d'un parc linéaire entre Notre-Dame et Souigny (avec son rattachement au parc Saint-Clément dans le cas de la variante CN du tracé), contribueront à réduire l'actuel déficit local en espaces verts. Ces aménagements établiront un lien de communication pédestre et cyclable entre les quartiers Hochelaga-Maisonneuve et Mercier. Cette solution de continuité amènera une véritable intégration au réseau vert existant, en particulier avec le parc de la Promenade Bellerive et même les îles de Boucherville.

4.2 Préserver la qualité de vie

La CDEST ne possède pas l'expertise nécessaire dans le domaine de la santé publique pour évaluer et anticiper les conséquences des aménagements de transport proposés sur la population locale, en particulier pour les résidants des zones contiguës aux rues Notre-Dame et Vimont (dans l'hypothèse d'un tracé selon l'option CN). Toutefois, il apparaît indispensable que le MTQ cherche à minimiser les nuisances (bruits, vibrations, poussières, etc.) associées au passage en milieu urbain d'une infrastructure de transport comme celle proposée. Par conséquent, la conception finale du projet devrait intégrer les mesures d'atténuation et de protection efficaces non seulement sur le site même des aménagements, mais aussi dans les zones d'habitations (programme d'isolation et de fenestration des bâtiments par exemple) quand cela s'avérera nécessaire. Finalement, la planification et l'exécution des travaux devront porter une attention particulière aux résidants et aux commerçants du sud du quartier Hochelaga-Maisonneuve, notamment sur la rue Sainte-Catherine Est.

5. CONCLUSION : LA MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME - UNE "VOIE" DE DÉVELOPPEMENT LOCAL

Après plus de 30 ans d'un *statu quo* de plus en plus inacceptable, la modernisation de la rue Notre-Dame proposée par le MTQ est un projet majeur d'intervention en milieu urbain qui contribuera au développement local de la région administrative Mercier/Hochelaga-Maisonneuve. En effet, le projet est porteur d'améliorations concrètes qui vont au-delà de la seule question de transport.

L'accessibilité routière accrue pour les fonctions industrielle, commerciale et portuaire, tout comme les aménagements complémentaires favorables au développement du secteur récréotouristique stimuleront l'économie locale et aura un impact sur l'amélioration du niveau de vie. La bonification du réseau pédestre et cyclable tout comme l'augmentation de la superficie en espaces verts bordant la nouvelle infrastructure routière et une intégration aux parcs existants signifie une amélioration du cadre de vie. Enfin, la synergie entre les effets d'accessibilité, de création et de rétention d'emplois, de revitalisation urbaine et de plus grande mixité au sein de la population produiront une amélioration du milieu de vie.

Par ses différents aspects, le projet de modernisation de la rue Notre-Dame proposé par le MTQ concourra au développement global et durable de Mercier/ Hochelaga-Maisonneuve. C'est pourquoi la CDEST souhaite qu'il soit réalisé dès que possible. ■

ANNEXE

Une vision commune du développement local :
faire les choses autrement

Les sept énoncés

Adopté par le Conseil d'administration de la CDEST en janvier 1998

Version finale, juillet 1998

UNE VISION COMMUNE DE DÉVELOPPEMENT LOCAL : FAIRE LES CHOSES AUTREMENT

Les sept énoncés

Pour faire suite à la volonté des membres de la Corporation de développement de l'Est (CDEST), exprimée lors de l'assemblée générale spéciale du 17 novembre 1997, de doter la Corporation d'une vision du développement local partagée par l'ensemble des collèges, le conseil d'administration présente à ses membres les propositions qui suivent. Ces propositions établissent les grands principes sur lesquels s'appuie l'intervention de la CDEST et qu'elle entend traduire, entre autres, dans le Plan local d'action concertée pour l'emploi.

1. REFUS DE L'EXCLUSION ET DE LA PAUVRETÉ

Depuis sa fondation, la CDEST s'inscrit de plain-pied dans le mouvement de développement local qui prend de l'ampleur au Québec, et ce depuis plus d'une vingtaine d'années.

Elle affirme d'emblée que le refus de l'exclusion et de la pauvreté, comme système, est un des fondements de son intervention et conséquemment elle privilégie une vision de l'économie qui tente de lier les impératifs de croissance à la satisfaction et à la promotion des besoins fondamentaux - matériels et culturels - des individus qui composent la communauté qu'elle dessert.

2. UN CARREFOUR DE TROIS COURANTS DE DÉVELOPPEMENT

La CDEST se situe comme un carrefour traversé par les trois grands courants qui animent le mouvement de développement local: le courant néolibéral, le courant socio-institutionnel et le courant socio-communautaire.

Conformément à sa vision de l'économie, elle reconnaît les nécessités de la croissance mais elle tente d'en orienter les finalités en fonction de la satisfaction des besoins des personnes.

De façon générale, elle priorise les initiatives - qu'elles soient communautaires, publiques, ou privées - qui ont des incidences sur la création d'emplois et l'intégration en emploi comme moyens privilégiés d'éliminer la pauvreté et l'exclusion.

Également, elle travaille à soutenir ou à actualiser d'autres voies de développement, dans divers secteurs d'activités, qui intègrent des préoccupations d'ordre social, culturel et environnemental, en assurant la

participation et la valorisation pleine et entière des acteurs socio-économiques et des résidents de son territoire.

3. UN DÉVELOPPEMENT GLOBAL ET DURABLE

La Corporation préconise une approche de développement qui intègre les dimensions économiques, sociales et culturelles avec l'objectif de créer, de façon durable, un environnement physique, socioculturel et économique favorisant le bien-être et l'épanouissement des individus.

Pour ce faire, elle peut agir de diverses manières:

- ♦ en offrant des services aux entreprises, en soutenant l'entrepreneuriat social et privé et en œuvrant au niveau de l'intégration en emploi;
- ♦ en participant aux instances de concertation qui contribuent à maximiser les activités, les ressources et les outils de développement socio-économiques sur le territoire, avec le souci d'assurer une plus grande cohésion des interventions;
- ♦ en actualisant des projets de recherche et de développement qui permettent de saisir les opportunités et de répondre aux besoins de la population;
- ♦ en intervenant auprès des instances politiques, publiques et privées, seule ou avec ses partenaires, afin que les besoins des principaux acteurs socio-économiques et de la population du territoire soient pris en compte.

4. UNE ASSISE TERRITORIALE

Conformément au mandat qui lui a été confié et aux termes de la mission que ses membres ont adoptée, la CDEST intervient dans l'arrondissement Mercier/Hochelaga-Maisonneuve.

Son action tient compte des particularités de chacun des quartiers de son territoire et des spécificités propres à la grande région Est de Montréal. Elle collabore étroitement avec les autres corporations de développement local sur le territoire montréalais.

Enfin, elle participe, directement ou indirectement, aux diverses instances d'orientation et d'harmonisation du développement aux niveaux supralocal, municipal et régional.

5. TROIS GRANDS AXES D'INTERVENTION STRATÉGIQUES

L'action de la CDEST se développe à partir de trois grands axes d'intervention stratégique: l'empowerment des individus et de la communauté du territoire, la concertation et le partenariat des principaux acteurs socio-économiques tant de l'arrondissement que de la région montréalaise et, enfin, la valorisation de l'entreprise ainsi que de l'entrepreneurship privé et social.

6. UN POUVOIR DE DÉCISION LOCAL

Dans le contexte de la décentralisation, la Corporation de développement de l'Est conserve sa mission de revitalisation économique et sociale. Elle conçoit donc que la planification du développement sur son territoire doit refléter la globalité de cette mission, s'appuyer sur les consensus locaux et renforcer toutes les composantes du dynamisme local.

De plus, la Corporation estime que les acteurs socio-économiques de son territoire, dont les exclus, doivent exercer un pouvoir réel sur la définition et le choix des priorités retenues en matière de développement socio-économique et d'emploi.

Ce pouvoir s'exerce par le biais du Conseil d'administration de la CDEST, détenant le mandat de la communauté.

7. L'ÉTAT, UN ACTEUR INDISPENSABLE

La CDEST considère que l'État doit jouer un rôle d'arbitre entre les différents intérêts socio-économiques et de redistribution de la richesse afin d'éviter la consolidation d'une société à deux vitesses.

MÉMOIRE 11
LECLAIRE ADAM SUD-OUEST

RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME
QUARTIER HOCHELAGA-MAISONNEUVE
JUIN 2000



Commentaires sur l'aménagement de la rue Notre-Dame

**Présentés aux audiences publiques du
Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve
les 4, 5 et 6 mai 2000**

**Par les Copropriétaires du Leclaire Adam Sud Ouest
4744 Adam, Montréal, H1V 1V5**

4 mai 2000

Le Leclaire Adam Sud Ouest

Le Leclaire Adam Sud Ouest est une copropriété indivise de huit logements, sise aux numéros civiques 4736, 4738, 4740, 4742 et 4744 rue Adam, et 1464, 1466 et 1470 rue Leclaire. Plusieurs d'entre nous résident dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve depuis plus de quinze ans. Un de nos membres y a même passé toute sa vie. Habitée majoritairement par des copropriétaires occupants, la copropriété a résolu lors de son assemblée annuelle du 26 avril 2000 de déposer ses commentaires sur le projet d'aménagement de la rue Notre-Dame entre la rue Souigny et la rue Du Havre.

Introduction

L'histoire de notre quartier a été marquée par une balafre malheureuse au début des années 1970: le projet d'autoroute est-ouest du gouvernement libéral de Robert Bourassa a fait en sorte, à l'époque, de faire disparaître des milliers de logements au sud de la rue Ste-Catherine. L'exode de la population a eu un impact énorme sur la qualité de vie de la partie sud de notre quartier: la rue Ste-Catherine, de pôle d'attraction qu'elle était, est devenue un symbole d'abandon. Abandon des commerces, abandon d'une qualité de vie de quartier et abandon d'un environnement entretenu et sécuritaire.

Trente ans plus tard, nous ne pouvons que déplorer l'impact négatif d'un projet mal planifié, encore sur les planches à dessin, sur notre environnement quotidien de résidents d'Hochelaga-Maisonneuve. Le quartier voisin à l'ouest, Centre-Sud, nous montre encore aujourd'hui que le geste posé il y a trente ans ressemble plus à une blessure de guerre qu'à un développement urbain planifié. Le corridor de désolation urbaine, entre les deux voies de chemin de fer qui délimitent au sud notre quartier à l'est comme à l'ouest, démontre que la planification est souvent faite pour ceux et celles qui passent dans notre quartier quelques minutes par jour dans leur voiture, au détriment de ceux et celles qui y vivent à l'année longue.

Mais nous ne referons pas l'histoire. Le développement de Montréal exige maintenant un lien routier mieux adapté entre le tunnel Lafontaine et l'autoroute Ville-Marie. La rue Notre-Dame semble le meilleur choix possible et nous voyons mal comment nous pourrions demander aux résidents de la rue Hochelaga ou de la rue Ontario de vivre à leur tour les inconvénients subis plus au sud il y a déjà plusieurs années. D'autant plus que le mal a été "bien fait" depuis tout ce temps...

Bref, nous nous sommes résignés à voir la rue Notre-Dame devenir un lien routier est-ouest majeur depuis tant d'années que tout ce qu'il nous reste à souhaiter c'est que son développement puisse se finaliser avec le moins d'impacts négatifs sur la population résidante et, pourquoi pas, avec quelques compensations pour les affronts subis depuis trente ans.

Mais avant de commencer, nous voudrions signifier que nous ne nous posons pas ici en experts de quoi que ce soit, mais bien en résidents désireux de vivre dans un milieu le moins pollué et le plus sécuritaire possible. Nos commentaires pourront donc parfois paraître naïfs aux "experts". Nous sommes tout autant préoccupés par la qualité de vie du quartier que par la faisabilité de nos

suggestions et remarques. Nous souhaitons donc que les commissaires reçoivent notre contribution avec le même objectif d'amélioration de notre quartier tout en nous pardonnant à l'avance de notre inexpérience en travaux routiers.

I - Une autoroute "enterrée"...

Quant à nous, l'enterrement du projet d'autoroute est une bonne nouvelle. Sans jeu de mots, si une autoroute avait été proposée au lieu d'un boulevard urbain, nous aurions défendu l'hypothèse d'une autoroute souterraine de part en part du quartier. Nous sommes cependant conscients que ce boulevard peut causer presque autant d'inconvénients qu'une autoroute. Et si ce n'était des coûts faramineux d'une liaison souterraine, nous aurions sans doute appuyé les groupes qui défendent encore cette hypothèse. Ainsi, si cette hypothèse s'avérait réalisable après la consultation, nous nous y rallierions sans aucune difficulté.

Une autre hypothèse semble aussi avoir disparu des planches à dessin: celle de repousser encore plus au sud, dans le Port de Montréal, le tracé du boulevard. C'est malheureux car il y avait là une possibilité intéressante qui aurait permis de réduire de beaucoup les impacts sur la population du quartier.

Mais bref, après en avoir discuté, nous préférons soumettre ici quelques remarques sur la réalisation d'un boulevard urbain, en dépression de profondeur variable, en lieu et place de la rue Notre-Dame actuelle.

II - Le lien avec Souigny.

Nos remarques commenceront par le lien à l'est, entre l'avenue Souigny et la rue Notre-Dame. Des trois hypothèses à l'étude, nous privilégions celles qui passent le plus loin possible des résidences qui bordent la limite est du quartier. Étant nous mêmes à quelques rues de cette limite, nous sommes parfois incommodés par le bruit des locomotives utilisant la voie de chemin de fer, parallèle à la rue Vimont. Alors nous imaginons le bruit que ces résidents auraient à subir si le boulevard passait à proximité de leurs résidences! Même chose pour les résidents du centre de soins prolongés situé au bout de la rue Ste-Catherine. Nous avons appris que la compagnie Camco, craignant les vibrations causées par le boulevard, rejette l'hypothèse plaçant près de son usine le lien routier. Il nous semble que si une usine craint les impacts d'un boulevard, les habitants de la rue Vimont devraient être encore plus inquiets. Il nous semble aussi que ce sont les personnes vivant dans le quartier qui doivent être protégées au maximum des effets négatifs du développement d'un boulevard comme celui projeté.

À cet effet, nous pensons que:

Le lien entre Souigny et Notre-Dame doit être le plus éloigné possible des résidences et du centre de soins prolongés. De plus, des mesures d'atténuation du bruit doivent être prévues afin de limiter le plus possible les inconvénients pour les résidents de ce secteur.

III - Le bruit.

Une de nos plus grandes inquiétudes quant aux impacts de l'augmentation du volume de véhicules qu'entraînera inévitablement l'aménagement de la rue Notre-Dame, c'est le bruit que cela créera. Bien que nous soyons à trois rues au nord, il nous arrive d'entendre le bruit causé par la circulation sur la rue Notre-Dame. De plus, le débordement de véhicules sur les rues avoisinantes crée lui aussi de la pollution et augmente les risques d'accidents. Déjà nous pouvons constater, aux heures de pointe, que les conducteurs de véhicules qui laissent la rue Notre-Dame pour utiliser Ste-Catherine ou les autres rues au nord sont très souvent des "stressés" du volant. Ils dépassent par la droite, roulent au-delà des vitesses permises et embouteillent parfois nos rues résidentielles. Nos enfants sont donc menacés par ces enragés du volant, pressés d'arriver au travail ou d'en partir. Donc, le bruit et le volume de véhicules font partie de nos principales préoccupations.

A - Fluidité de la circulation.

Il nous semble que les arrêts et les démarrages fréquents des autos mais principalement des camions constituent une des causes d'augmentation du bruit et de la pollution de l'air. De plus, un boulevard où la circulation n'est pas fluide risque de créer des débordements sur les rues avoisinantes et créer là aussi une pollution non désirée. Nous souhaitons donc:

Que des mesures soient prises afin que l'on s'assure que le boulevard soit construit pour assurer la fluidité maximale des véhicules qui l'utiliseront.

Que des indications sur l'état de fluidité de la rue Notre-Dame soient données aux automobilistes qui roulent sur les autoroutes Ville-Marie, 25, 40 et 20 afin qu'ils puissent faire d'autres choix que les rues du quartier lors d'encombres sur la rue Notre-Dame.

B - Qualité du revêtement.

Une autre cause de bruit c'est lorsqu'il y a des trous dans la chaussée et que les autos, mais surtout les camions, y passent à grande vitesse. Nous souhaitons donc:

Que le revêtement qui sera utilisé pour la rue Notre-Dame soit de la meilleure qualité possible et qu'on en assure l'entretien régulier en priorité.

C - Mesures anti-bruit.

Quoique nous n'ayons pas une grande confiance aux murs anti-bruit, écrans végétaux et autres mesures du même ordre pour éliminer totalement les impacts du boulevard projeté, il n'en demeure pas moins que ces mesures peuvent les atténuer. Nous sommes assez inquiets pour les résidents dont les fenêtres donnent présentement sur la rue Notre-Dame.

Nous souhaitons donc:

Que l'on utilise toutes les mesures existantes, les plus efficaces et les plus modernes pour réduire le plus possible le bruit du boulevard.

Ces mesures pourraient se situer en bordure du boulevard ou même sur le terre-plein central.

IV - Les espaces verts.

Comme vous pouvez le constater, nous avons pris pour acquis que la rue Notre-Dame polluera encore plus notre quartier. Nous sommes assez pessimistes de l'impact sur la qualité de l'air. La meilleure façon de compenser pour cet impact consiste, selon nous, à augmenter les espaces verts. Nous ne savons pas si le boulevard sera enfoui, partiellement ou non, ni sur quelle distance il le serait. Mais nous aimerions que l'aménagement de la rue Notre-Dame soit l'occasion de donner à la population d'Hochelaga-Maisonneuve des espaces verts; d'autant que depuis plus de dix ans nous avons pris l'habitude de voir de la verdure le long de la rue Notre-Dame...

Nous souhaitons donc:

Que le boulevard soit aménagé de façon à permettre la jonction des parcs Morgan et Champêtre, sans passerelles mais bien au niveau du sol.

Nous ne voulons pas de ces cages de métal ou ponts pour piétons qui surplombent certaines autoroutes. Le boulevard devra donc être en dépression complète à cet endroit, au moins. Ceci afin que les deux parcs soient de plein pied sur la largeur du parc Morgan au minimum et, idéalement, sur la pleine largeur du parc Champêtre. De plus, au coin de Letourneux et Notre-Dame, un bâtiment intéressant pourrait compléter l'aménagement de ce parc.

Que la caserne de pompiers au coin de Letourneux soit conservée et aménagée pour être utilisée dans ce nouvel environnement vert.

De plus, nous souhaiterions qu'un jour nos enfants puissent profiter du fait qu'ils vivent à proximité d'un des plus beaux fleuves du monde. À cet effet nous proposons,

Que l'on planifie dès maintenant d'éventuels accès au fleuve et qu'on en amorce l'aménagement avec celui des parcs Morgan et Champêtre.

Idéalement, un accès immédiat devrait être aménagé à partir du parc Champêtre.

V - Le problème des vibrations.

Nous aimerions aussi porter à l'attention des commissaires notre inquiétude quant aux vibrations que pourrait causer le boulevard. Déjà plusieurs maisons ont subi des dommages dûs à l'assèchement des terres argileuses qui composent la majeure partie du versant sud de notre quartier. La construction du boulevard, son impact sur l'irrigation et les vibrations que tout cela engendrera nous incitent à vous suggérer:

Que le Ministère des Transports du Québec s'assure que le boulevard n'aura pas d'impacts sur les sols environnants et sur les assises des maisons du quartier.

Nous pensons que le ministère devra éventuellement dédommager les résidents advenant le cas où des fissures seraient reliées à l'aménagement du boulevard Notre-Dame.

VI - Et pourquoi pas des compensations?

Nous l'avons dit au départ, le quartier a grandement souffert de toute cette saga autour de l'aménagement de la rue Notre-Dame. Jamais, à notre connaissance, les divers gouvernements n'ont fait de mea culpa pour les inconvénients subis pendant les trente dernières années. Nous considérons qu'il est grand temps que des excuses soient offertes aux milliers de personnes déplacées et à ceux et celles qui vivent encore aujourd'hui dans Hochelaga-Maisonneuve. À cet effet, nous pensons:

Que le gouvernement du Québec devrait faire amende honorable en offrant à la population du quartier des excuses officielles pour les inconvénients qu'elle a subi et qu'elle continue à subir concernant cet aménagement.

Compte tenu que ce boulevard ne servira pas principalement aux gens du quartier mais qu'il pourrait avoir un impact négatif sur leur qualité de vie, nous considérons que le projet d'aménagement devrait être accompagné de mesures sociales compensatoires. Nous proposons donc:

Que le gouvernement mette en place divers programmes supplémentaires de support au quartier portant entre autres sur du développement de logements sociaux, de la rénovation de logements ou de bâtiments (sans déficiences majeures) et d'un programme de revitalisation de la rue Ste-Catherine.

Finalement, une des plus belles compensations serait l'aménagement d'une fenêtre sur le fleuve, avec une rive accessible et sécuritaire, jointe au parc Champêtre. Mais nous laissons à d'autres le soin de consulter la population sur l'ordre prioritaire des compensations qu'elle désirerait...

Conclusion

Peut-être penserez-vous que nous demandons beaucoup; surtout lorsque nous allons jusqu'à des mesures compensatoires. Mais nous considérons que l'aménagement de la rue Notre-Dame s'est fait et se fera au détriment de la qualité de vie du quartier Hochelaga-Maisonneuve. En tant que résidents, nous n'avons pas besoin de cet aménagement routier. La rue Notre-Dame actuelle nous suffit amplement pour nous diriger vers l'est ou vers l'ouest.

C'est pourquoi nous sommes convaincus que tout cela rapportera à d'autres alors que nous, nous en vivrons plutôt les impacts négatifs, comme ce fut le cas depuis trente ans. Donc, il nous semble tout à fait justifié d'obtenir des mesures d'atténuation d'inconvénients et de compensation les meilleures possibles. Le tout, en échange, si on peut dire, de notre résignation à voir ce projet prendre forme définitivement.

Il ne nous reste qu'à souhaiter que cette consultation en soit une "véritable" et qu'elle puisse avoir un impact sur tous les fonctionnaires, ingénieurs, ministres et entrepreneurs impliqués. Nous souhaitons que les résidents d'Hochelaga-Maisonneuve soient respectés comme citoyens à part entière, responsables et impliqués dans leur environnement urbain.

Merci de votre attention.

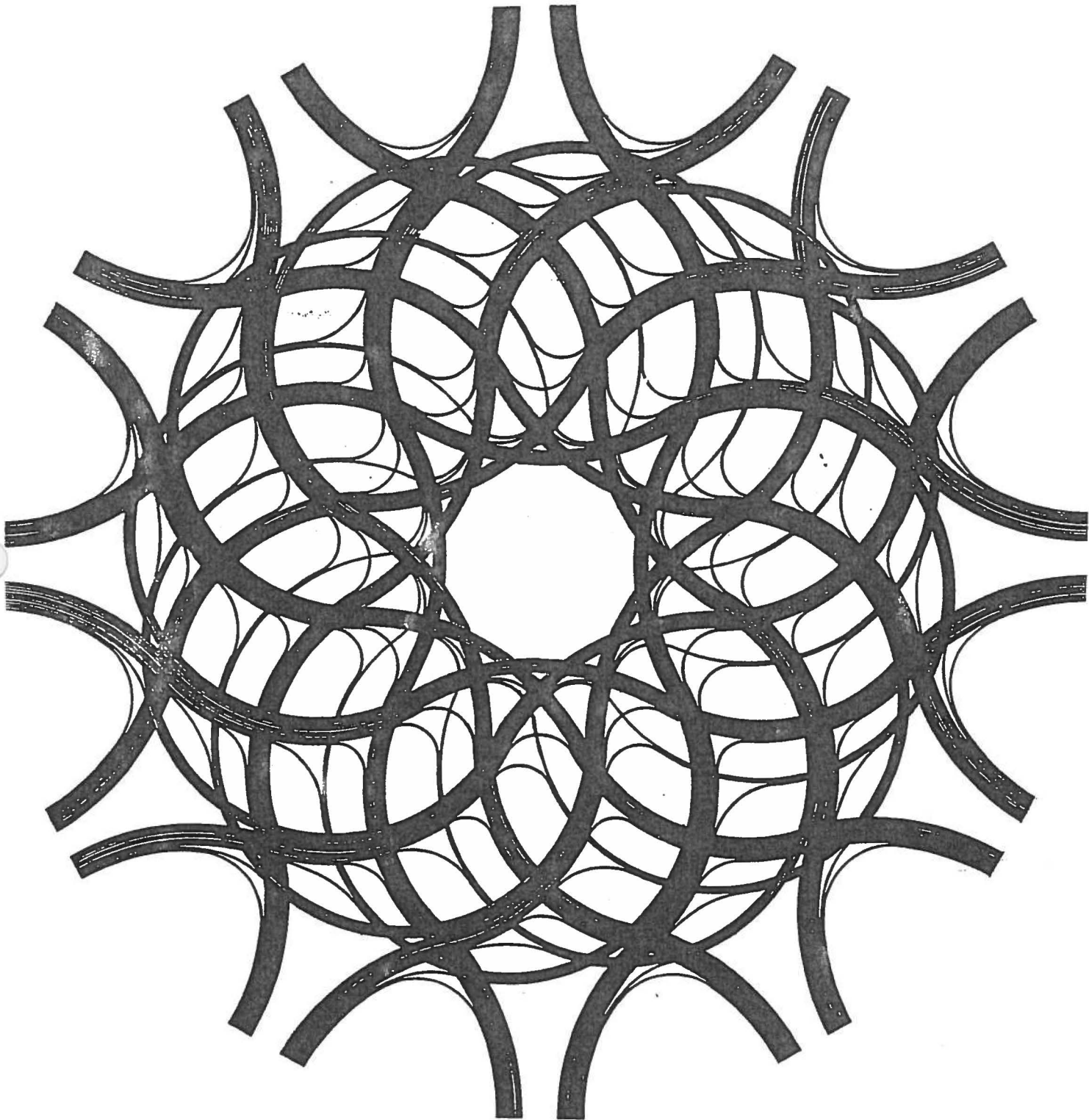
Louis Roy

pour les copropriétaires du Leclaire Adam Sud Ouest

MÉMOIRE 12
GROUPE DE RECHERCHE URBAINE
HOCHELAGA-MAISONNEUVE (GRU H-M)

RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME
QUARTIER HOCHELAGA-MAISONNEUVE
JUIN 2000

Pour un concept d'aménagement urbain
du quartier Hochelaga-Maisonneuve
Sortir Hochelaga-Maisonneuve de son enclave
04 mai 2000



Groupe en Recherche Urbaine Hochelaga/Maisonneuve
Pierre Brisset architecte
4344 rue Bourbonnière, Montréal, Qc., H1X 2M4
Tel Bur: (514) 861 2004, Res: (514) 899-5314 Fax: (514) 861 7158

Pour un concept d'aménagement urbain
du quartier Hochelaga-Maisonneuve
Sortir Hochelaga-Maisonneuve de son enclave

1 - Projet du ministère (Ref: Plan de gestion des déplacements, Région métropolitaine de Montréal)

.1. Les raisons énoncées par le ministère pour justifier son projet sont les suivantes (réf: page 17 des fiches techniques et page 51 du document pour une décongestion durable):

- .1 *La modernisation de la rue Notre-Dame vise à améliorer la fluidité et la sécurité du transport des marchandises dans un secteur stratégique pour le camionnage: environ 300 000 conteneurs EVP (équivalents de vingt pieds) entrent ou sortent du port par camion annuellement, alors que le secteur industriel de l'est de l'île génère un important trafic lourd.*
- .2 *La réalisation de ce projet permettra aussi de doter l'est de l'île de Montréal d'un parcours est ouest pouvant servir de solution de rechange à l'autoroute Métropolitaine (selon certaines revues de presse, le parachèvement de travaux sur la Notre-Dame serait essentiel avant la mise en chantier des grands travaux sur la Métropolitaine).*

.2 Nous devons pondérer ces constatations avec l'ensemble des déplacements du réseau métropolitain:

- .1 Relatif à la fluidité du transport de marchandise 300 000 conteneur EPV annuellement représente 800 EPV par jour ou 0,75% des 110 000 déplacements par jour de marchandise par camions (réf: page 3 du document pour une décongestion durable). D'ailleurs, le secteur des conteneurs du port de Montréal, se trouvant en proximité de l'A-25, est relié directement à un lien stratégique du réseau supérieur d'autoroutes du Québec pour l'exportation des produits vers les divers marchés régionaux, nationaux et internationaux.

De plus, sur la carte indiquant l'utilisation du réseau routier par le camionnage, les principaux pôles générateurs de camionnage semblent être concentrés sur la Métropolitaine entre l'A-25 et PieIX dans l'est de la ville (réf: carte # 5 du document pour une décongestion durable).

D'autre part, relatif à la sécurité du transport de la marchandise, on fait souvent mention aux règlements particuliers de traitement de matières dangereuses comme raison pour lesquelles une option tunnel ne peut être retenue. En vérité, tous les grands centres urbains vivent cette problématique. Donc, si les autorités concernées doivent recourir à une solution de diriger les convois, désignés à l'exportation de produits pétro-chimiques, dans les secteurs hautement urbanisés du centre-ville afin d'atteindre les marchés nationaux et internationaux de la rive-sud, il nous semble qu'il y a certaines lacunes dans cette vision de gestion.

Groupe en Recherche Urbaine Hochelaga/Maisonneuve
Pierre Brisset architecte

4344 rue Bourbonnière, Montréal, Qc., H1X 2M4

Tel Bur: (514) 861 2004, Res: (514) 899-5314 Fax: (514) 861 7158

- .2. Relatif au parcours est-ouest pouvant servir de solution de rechange à l'autoroute Métropolitaine, faut-il créer un autre axe parmi la multitude axe complémentaire???
- .1. Sur la rive nord, entre Lachenaie/Legardeur à l'est et l'A-13 dans l'ouest de la métropole, il existe deux axes de rechange soit, L'A-640 dans la couronne nord et L'A-440 sur Laval
- .2. Sur l'île de Montréal il existe le boulevard Henri Bourassa, un boulevard urbain à huit voies allant de Pointe aux Trembles dans l'est jusqu'à l'A-13 à Ville St. Laurent dans l'ouest de la métropole.
- .3. Sur la rive sud, il existe les axes A-30 et A-132 entre l'A-25 à Boucherville dans l'est et le pont Mercier qui est directement relié à l'A-13 dans l'ouest de la métropole.

Peut-être il existe d'autres raisons valables pour le parachèvement de ce lien autoroutier en milieu urbain mais, avant de s'élancer dans un projet de telle envergure qui portera certainement des conséquences permanentes dans les quartiers affectés, le GRU-HM se doit d'exiger que les autorités concernées se penchent sur les prémisses suivantes (voir documents en annexe relatifs aux questionnements et constatations au cours de nos études):

- .1. dans le contexte de l'ensemble de l'île de Montréal:
 - .1. un vrai plan de transport touchant tous les enjeux urbains,
 - .2. une vision globale vis-à-vis le gaz et l'effet serre (Accord Kyoto)
 - .3. un examen de la notion de l'étalement urbain (Montréal est une des 5 villes reconnues comme étant ouvert 24 heures sur 24)
 - .4. des interventions structurantes et durables
 - .5. la restriction de la dispersion urbaine
 - .6. l'exigence de la création et l'intervention d'un ministère de l'aménagement, de l'architecture et de l'urbanisme.
- .2 dans le contexte de la réappropriation des terrains expropriés du quartier:
 - .1 une intervention dans le cadre d'un véritable plan d'aménagement urbain intégré,
 - .2 l'assurance que la rue Notre-Dame soit conçue en véritable boulevard avec un développement harmonieux des quartiers des deux cotés du boulevard,
 - .3 l'assurance que la stabilisation du transport lourd soit fait en dehors des quartiers et limiter, au local, la circulation et l'accès dans le quartier,
 - .4 l'exigence de vraies études afin d'identifier tous les besoins de circulation internes et externes, tout en ayant l'accès à l'information pertinente pour arriver à de décisions intelligentes,
 - .5 l'exigence de vraies évaluations de coûts de l'ensemble des interventions envisagées,
- .3 dans le contexte d'une société souveraine, on doit être en mesure de tenir:
 - .1 de vrais débats démocratiques,
 - .2 de vrais consultations avec ceux qui doivent y habiter.

Survol des principales orientations.

Le plan d'infrastructures routières de la Métropole a été présenté sectoriellement aux résidents de chacun des quartiers de l'est de Montréal: Centre-Sud, Hochélaça -Maisonneuve et Mercier par le Ministère des Transports du Québec. Il s'agit d'entériner le prolongement de l'autoroute Ville-Marie; Une route à huit voies est effectivement une autoroute si on y prévoit deux bretelles de sorties ; À six voies, on peut parler de boulevard urbain avec une voie réservée pour le transport en commun .

Les quartiers concernés par cet aménagement ont actuellement des problématiques très différentes et spécifiques ; Le développement économique de Montréal s'est sectorisé:

Le Centre-ville est un Centre International des Affaires: il s'étend jusqu'à la rue Delormier,

Le secteur Est allant de Delormier à Viau prend une vocation mixte, elle conserve sa vocation industrielle tout en développant et favorisant celles des loisirs, des sports, de l'éducation populaire, du commerce de gros et de détail.

Le secteur Ouest de Mercier allant jusqu'à la 25 a les mêmes contraintes que les précédents pour ce qui a trait à l'enclavement des résidents.

Les citoyens ont pris progressivement conscience de l'enjeux que représentait un tel plan. Déplacés par des expropriations le long de la rue Notre-Dame, ils aspirent à revitaliser leurs quartiers pour:

- conserver un patrimoine industriel unique, culturel et institutionnel, en l'ouvrant au public et en l'intégrant au circuit touristique montréalais et régional.
- exploiter la proximité du fleuve,
- rénover et agrandir leur parc de logements en restructurant les îlots jusqu'à la rue Notre-Dame et en conservant leur typologie pour l'intégrer au bâti contemporain.
- recycler les bâtiments industriels et leur affecter une nouvelle vocation. Le passé industriel de l'est doit être exploité pour revitaliser
- redéfinir la vocation des voies de circulation est-ouest et nord-sud
- aménager l'accès et le développement du transport en commun
- Proposer un aménagement paysager qui favorise une appropriation visuelle du fleuve.

Le développement économique de l'est passe par le développement d'activités propres au secteur qui conservera sa population qui tendra vers un enrichissement de son environnement Mais avant de l'enrichir

Les consultations publiques peuvent être pro-actives en plus de s'adresser à toute la population des quartiers et de la ville. Tout en permettant aux citoyens et aux groupes d'exprimer leurs besoins en terme de qualité de vie, elles permettent, entre autre, de développer un sentiment d'appartenance; Elles ont été absentes à toutes les étapes du processus d'élaboration de ce plan. Un plan d'aménagement urbain est une projection de l'intégration du plan global de transport aux réalités des quartiers et doit traduire leur développement socio-économique tout en réduisant ou annulant les impacts nuisibles tels que le bruit, la pollution atmosphérique et des terrains et en proposant des solutions qui traduisent la vitalité de leur quartier.

Groupe en Recherche Urbaine Hochelaga/Maisonneuve

Pierre Brisset architecte

4344 rue Bourbonnière, Montréal, Qc., H1X 2M4

Tel Bur: (514) 861 2004, Res: (514) 899-5314 Fax: (514) 861 7158

L'alternative du tunnel en prolongement de l'autoroute Ville Marie (720), tout autant que celle d'un démantèlement de ces infrastructures en béton nous donne l'opportunité de projeter, de valoriser, conserver, créer un réseau d'espaces verts relié à la circulation piétonnière, aux pistes cyclables et au transport en commun. Il nous permet de concevoir, au carrefour de ces réseaux, des lieux d'échanges, d'observations et d'activités diverses.

Donc, les coûts des interventions retenues doivent être mesurés en plus que le coût du béton seulement. Ils doivent inclure tous les coûts incluant les coûts sociaux et coûts rattachés à la qualité de vie du quartier affecté. Aussi, des estimations pertinentes devraient être calculées pour chaque option avancée et non des coûts basés sur des perceptions de comparaisons erronées ni des rumeurs non supportables.

Le quartier Hochélaga-Maisonneuve

L'enclave créée au sud, à l'est et à l'ouest par le port, la gare de triage et la zone industrielle est d'ordre physique.

Les artères est-ouest sont importantes dans la mesure où elles créent des liens de passage et doivent être traitées comme tel.

Celles, nord-sud, donnent accès aux activités portuaires; En alternance d'autres peuvent, de façon ponctuelle et spécifique, donner accès au fleuve.

Les voies de circulation

Les artères est-ouest

- **La rue Notre Dame** garde son statut de boulevard urbain, ou d'artère principale libérant la zone d'emprise projetée (zone expropriée) pour un aménagement urbain intégré à celui du quartier.
Dans la zone expropriée, on favorise le développement résidentiel, de commerce de gros et de détail.
- **La rue Sainte-Catherine** s'intègre au concept d'aménagement de la rue Notre-Dame. Il est possible d'étudier le tracé de la piste cyclable Est-Ouest insérant le circuit patrimonial du quartier.
- **La rue Ontario** doit favoriser le développement des commerces de détail en favorisant l'aménagement du site du marché qui a un accès direct sur la rue Ontario et en développant le programme particulier d'urbanisme du quartier Maisonneuve de la ville de Montréal.
La Création d'un Pôle fort au carrefour d'Ontario et Nicolet est recommander pour favoriser une voie piétonnière entre ces deux pôles.

Les rues nord-sud

À partir des sorties de Métro (ligne Honoré Beaugrand), et tout en tenant compte du développement proposé de deux pôles commerciaux sur la rue Ontario, étudier deux promenades nord-sud intégrant une piste qui rejoindrait la piste cyclable à vocation régionale est-ouest et rejoignant le parc Dézéry et le parc Morgan et Champêtre.

Groupe en Recherche Urbaine Hochélaga/Maisonneuve

Pierre Brisset architecte

4344 rue Bourbonnière, Montréal, Qc., H1X 2M4

Tel Bur: (514) 861 2004, Res: (514) 899-5314 Fax: (514) 861 7158

Le patrimoine architectural :

- Le réseau vert et patrimonial (résidentiel, institutionnel et industriel du quartier) doit être inter-relié.
- L'affectation de nouveaux usages aux bâtiments à vocation patrimoniale, doit être étudiée au risque de perdre un bout de notre histoire et de notre identité.

Le milieu communautaire et éducatif:

Le pôle projeté sur la rue Ontario à partir duquel on crée un axe nord-sud relie, au nord, le CEGEP Maisonneuve et au sud les équipements communautaires du quartier.

Le milieu résidentiel :

- Il est nécessaire de définir les limites de hauteur et de densité des secteurs d'habitation en fonction de critères de désign pour protéger les principaux points de vue (vue sur le port et le fleuve).
- On recommande la construction de duplex et triplex isolés, jumelés ou contigus et on prolonge la trame urbaine jusqu'à la rue Notre-Dame. On reconstruit, le long de la rue, la trame d'îlots.
- On privilégie le développement du parc locatif et l'achat de logements (première propriété).

Les équipements industriels

- On favorise la relocalisation des industries lourdes dans le parc industriel.
- On recommande un développement contrôlé d'industries de distribution non polluantes (entrepôt fermé et superficie maximale réglementée).
- On établit un partenariat avec le milieu industriel pour le développement du réseau vert du quartier.

L'accès au fleuve

Les quartiers limitrophes : le Centre-Sud

Le secteur du Centre-Sud, jusqu'à la rue Papineau épouse la problématique du centre-ville alors que celui allant de la rue De Lormier à la rue Frontenac rejoint en partie celle d'Hochelaga.

Cependant l'accès au fleuve est possible grâce à l'aménagement du Parc Bellerive dans lequel il est prévu l'installation de gradins mobiles lors des feux d'artifices et d'événements internationaux.

Ce parc doit être relié au réseau d'espaces verts du quartier Hochelaga Maisonneuve ce qui permet un accès direct au fleuve pour les résidents de ce quartier.

Le musée ferroviaire :

Dans le prolongement de la rue Viau, toujours dans le cadre d'un partenariat avec les gestionnaires du Port, il serait possible de mettre en valeur le patrimoine ferroviaire et d'envisager un accès au port et une promenade ferroviaire le long du fleuve jusqu'au parc Bellerive.

Groupe en Recherche Urbaine Hochelaga/Maisonneuve

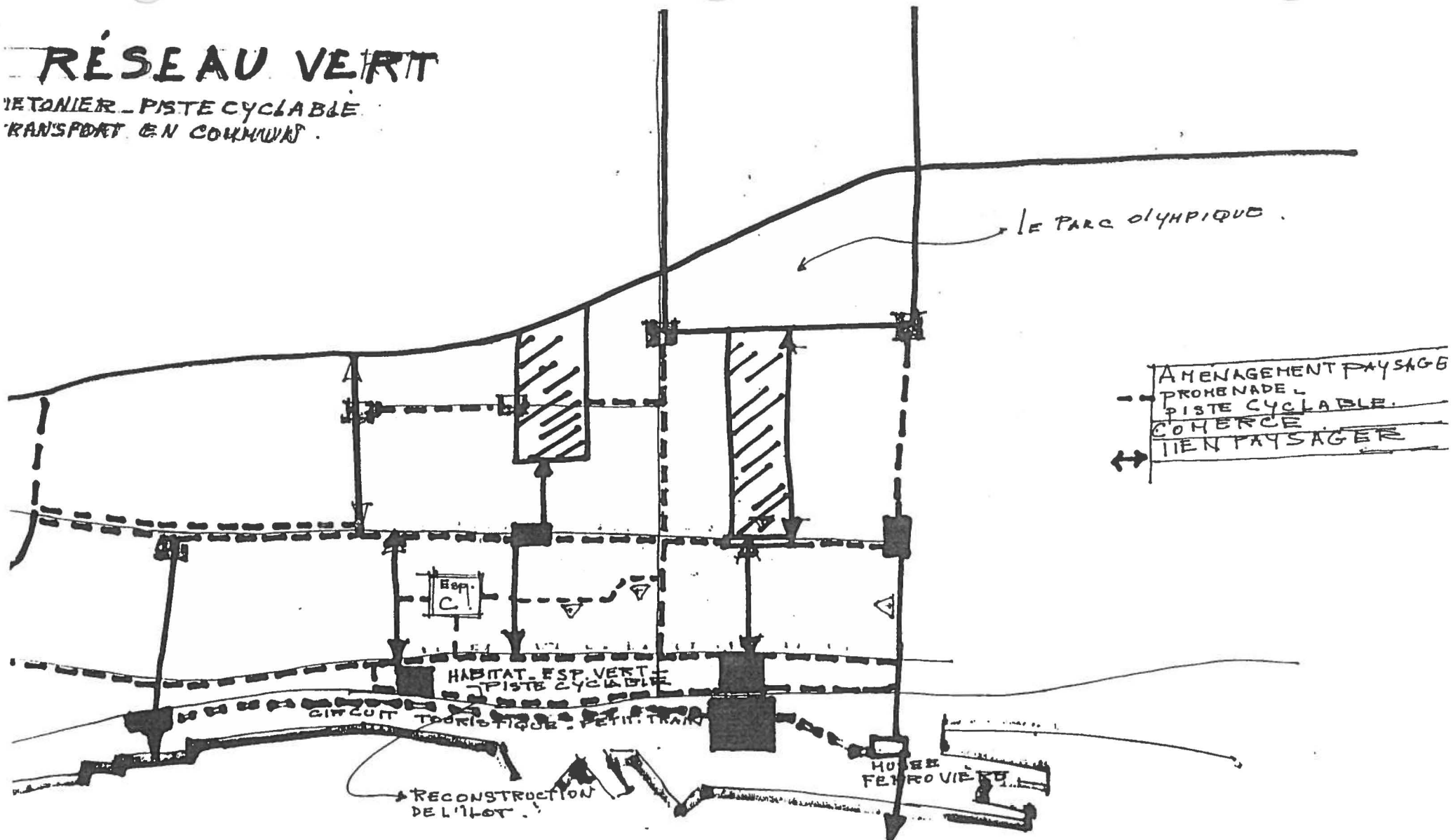
Pierre Brisset architecte

4344 rue Bourbonnière, Montréal, Qc., H1X 2M4

Tel Bur: (514) 861 2004, Res: (514) 899-5314 Fax: (514) 861 7158

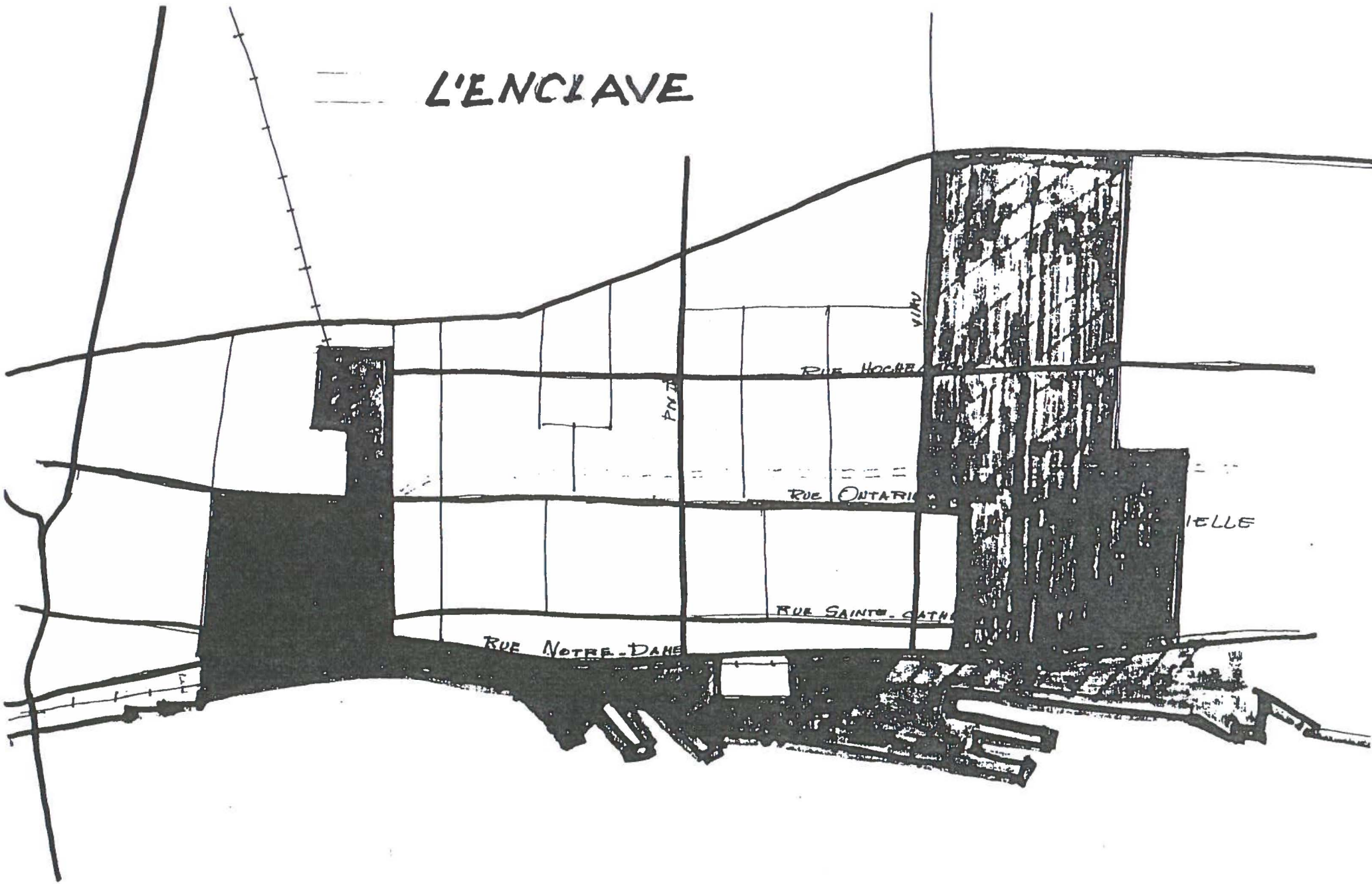
RÉSEAU VERT

ÉTANIER - PISTE CYCLABLE
TRANSPORT EN COMMUN



RENEE MARTIN

L'ENCLAVE



RENEE MARTIN .

Table de matières des documents en annexe:

Mémoires et lettres officielles émises:

1-	Historique et Position de la TAQ-HM	Octobre 1999	14 pages
2-	Lettre ouverte de la Coalition Ville, Fleuve et Renaissance des Quartiers,	15 oct. 1999	6 pages
3-	Lettre à madame la Ministre Louise Harel	2 nov. 1999	2 pages+ annexe
4-	Lettre à monsieur le Ministre Guy Chevrette	4 nov. 1999	3 pages+ annexe
5-	Mémoire déposé au Ministère des Transports (annexé aux lettres précitées)	2 nov. 1999	16 pages

Lettres de questionnement envoyées au MTQ.

1-	Questionnement sur les contraintes de camionnage sur l'A-25, suite aux portes ouvertes tenues dans Mercier	8 déc. 1999	1 page
2-	Requête de validation des recensements et des relevés, suite aux portes ouvertes tenues dans le Centre-Sud	13 déc. 1999	11 pages
3-	Requête de précision demandé relatif à la configuration proposée des murs de soutènement.	22 déc. 1999	2 pages
4-	Requête de validation relative aux calculs d'estimation pour la construction des tunnels Ville-Marie	20 janv. 2000	2 pages

Correspondance de commentaires envoyée à la Ville de Montréal.

1-	Plan de camionnage, Questionnement relatif au transport de matière dangereuse.	15 nov. 1999	2 pages
2-	Document d'information relatif aux différentes configurations de mur de soutènement proposées.	21 déc. 1999	4 pages

Commentaires internes pertinents à l'évolution du dossier.

<u>Document</u>	<u>Description</u>	<u>Date</u>	<u>Pages</u>
1- Fax au CAU	Revision des estimations.	29 déc. 1999	2 pages
2- Fax interne	Élaboration d'une session technique couvrant les objectifs et estimations	06 janv. 2000	1 page
3- Fax au CAU	Réponses au questionnaire sur la pertinence du projet.	17 janv. 2000	4 pages
4- Fax au CAU	Questionnement relatif au bruit.	25 janv. 2000	1 page
5- Fax interne	Commentaires relatif aux estimations et des différentes options.	04 fév. 2000	1 page
6- Fax interne	Validation des comptages de circulation existants et projetés près de l'A-25.	05 fév. 2000	2 pages
7- Fax interne	Simulation des débits de circulation prévus sur l'extension de l'autoroute Ville-Marie dans Sainte-Marie	16 fév. 2000	1 page
8- Fax interne	Analyse foncière sur l'impacte de l'autoroute	18 fév. 2000	1 page
9- Fax interne	Plan d'action pour la suite du dossier	16 mars 2000	2 pages
10 Fax interne	Commentaires sur une présentation faite par les étudiants de l'UdM.	29 mars 2000	2 pages

Groupe en Recherche Urbaine Hochelaga/Maisonnette

Pierre Brisset architecte

4344 rue Bourbonnière, Montréal, Qc., H1X 2M4

Tel Bur: (514) 861 2004, Res: (514) 899-5314 Fax: (514) 861 7158

11- Fax interne	Commentaires sur le projet du nouveau pont entre Longueuil et Montréal	06 avril 2000	3 pages
12 Lettre au Port	Lettre explicative au vice-président d'exploitation du port de Montréal	13 avril 2000	1 page
13 Fax interne	Réflexions sur d'autres options suite au colloque de l'aménagement autoroutier tenu à l'UdM les 14 et 15 avril 2000.	21 avril 2000	1 page
14- Fax interne	Commentaires sur le concept de boulevard urbain suite à la réunion au CAU.	25 avril 2000	1 page

MÉMOIRE 13
LE CENTRE DE SOINS PROLONGÉS DE
MONTRÉAL

RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME
QUARTIER HOCHELAGA-MAISONNEUVE
JUIN 2000



CENTRE DE SOINS PROLONGÉS DE MONTREAL

*Impacts prévisibles du
prolongement de l'autoroute
Ville-Marie sur le CSPM*

Préparé par :

CIM

Conseil en immobilisation & management inc.

Le 28 septembre 1999

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	1
1. LES IMPACTS PRÉVISIBLES.....	2
1.1. L'IMPACT SUR LE CLIMAT SONORE ET LA QUALITÉ DE L'AIR.....	2
2. LES MESURES D'ATTÉNUATION SONORE ET LES COÛTS AFFÉRENTS.....	5
CONCLUSION	7

INTRODUCTION

La Direction du Centre de soins prolongés de Montréal (CSPM) est très préoccupée par le projet de prolongement de l'autoroute Ville-Marie et ce, à juste titre.

De fait, si l'on réfère au tracé prévu pour ce prolongement, celui-ci se situe dans l'environnement immédiat du CSPM.

Soucieuse de la qualité de vie de ses résidents, la Direction de l'établissement a décidé de confier à *CIM - Conseil en immobilisation & management inc.* un mandat qui se définit comme suit :

- Identifier les impacts de ce projet sur le CSPM;
- Déterminer les mesures correctives appropriées;
- Estimer les coûts afférents.

Ces trois (3) points font l'objet du présent rapport.

1. LES IMPACTS PRÉVISIBLES

Le prolongement de l'autoroute Ville-Marie aura très certainement des impacts significatifs sur l'environnement. Outre les changements topographiques, nous identifions les impacts ci-après :

- ♦ l'impact sur le climat sonore;
- ♦ l'impact sur la qualité de l'air;
- ♦ l'impact sur la valeur de l'immeuble (réf. CSPM).

1.1. L'impact sur le climat sonore et la qualité de l'air

Nous avons pris connaissance d'une récente étude effectuée par la firme SNC-Lavallin-Environnement pour le compte du Ministère des Transports. Cette étude date de janvier 1999 et s'intitule : « Étude d'impact sur la qualité de l'air et le climat sonore / Prolongement du boulevard urbain Ville-Marie ».

Notre intention n'est pas de reprendre cette étude en tout ou en partie qui, soit dit en passant, a fait l'objet d'une démarche rigoureuse. Nous voulons simplement faire ressortir certains constats et résultats qui démontrent, de toute évidence, que le projet de prolongement de l'autoroute Ville-Marie aura des impacts sur l'environnement en terme de climat sonore et de qualité de l'air.

Le climat sonore

En ce qui concerne le climat sonore, l'étude révèle notamment :

- Qu'actuellement, la source sonore dominante en bordure de la rue Notre-Dame, qui constitue le prolongement actuel de l'autoroute Ville-Marie, c'est le bruit routier;
- Que le niveau sonore actuel « extérieur » pour des habitations situées dans un rayon de 65 à 100 mètres en bordure de la rue Notre-Dame varie de moyen à fort, ce qui est considéré comme inconfortant selon les normes;
- Que le niveau sonore actuel « à l'intérieur » de ces habitations, portes et fenêtres fermées, est à peine en deçà des normes minimales prescrites par la Société canadienne d'hypothèque et de logement (SCHL);

- Que le climat sonore projeté suite au prolongement sera plus élevé en raison de l'augmentation importante du débit routier;
- Que des mesures d'atténuation du bruit devront être mises en place et intégrées aux infrastructures (réf. mur anti-bruit, type de revêtement de la chaussée, feux de circulation, etc.);
- Que les mesures d'atténuation du bruit qui seront mises en place ont leurs limitations en terme d'efficacité.

À titre d'exemple, il est mentionné dans l'étude : « Que l'efficacité d'un mur anti-bruit est généralement négligeable à partir du 2^e étage d'un bâtiment ».

Or, il se trouve que le CSPM est constitué de bâtiments de quatre (4) et de cinq (5) étages hors-sol localisés dans l'environnement immédiat du prolongement prévu de l'autoroute Ville-Marie. Partant, il faut comprendre que des mesures d'appoint d'atténuation du bruit devront être envisagées par l'établissement de manière à préserver la qualité de vie des résidents.

La qualité de l'air

Le rapport de SNC-Lavallin auquel nous référons fait mention de mesures d'évaluation de la qualité de l'air prises au cours de l'été 1998 dans des conditions de portes et fenêtres ouvertes et de d'autres mesures devant être prises au cours de l'hiver 1999 dans des conditions de portes et fenêtres fermées.

L'application des premières conditions permet d'évaluer la qualité de l'air à l'intérieur des habitations qui, somme toute, est la même qu'à l'extérieur alors que l'application des secondes conditions permet d'évaluer uniquement la qualité de l'air à l'intérieur des habitations et ainsi de mieux cerner, le cas échéant, les sources potentielles intérieures de dégradation de la qualité de l'air.

Des mesures de la qualité de l'air prises au cours de l'été 1998, dans des habitations situées en bordure de la rue Notre-Dame, portes et fenêtres ouvertes, il ressort, pour l'essentiel :

« Que les paramètres mesurés excèdent, dans la majorité des cas, les critères prescrits par des organismes tels ASHRE¹ et Santé Canada². »

¹ASHRE : American Society of Heating, Refrigerating and Air Conditioning Engineers.

²Directives d'exposition concernant la qualité de l'air des résidences privées (Santé Canada 1989).

Devant un tel constat, il est plausible de penser que la situation projetée au plan de la qualité de l'air risque d'empirer en raison, entre autres, de l'augmentation importante prévue du débit routier (ex. monoxyde de carbone (CO)).

2. LES MESURES D'ATTÉNUATION SONORE ET LES COÛTS AFFÉRENTS

Comme nous l'avons mentionné dans la section 1.1, des mesures d'appoint visant à atténuer le bruit devront être mises en place et ce, en sus des mesures qui feront partie intégrante des infrastructures inhérentes au prolongement de l'autoroute Ville-Marie.

Les mesures d'atténuation sonore

Afin d'atténuer le bruit à l'intérieur de l'établissement suite au prolongement de l'autoroute Ville-Marie, nous prévoyons les travaux suivants :

- Toutes les fenêtres actuelles devront être remplacées par des fenêtres fixes à verre scellé triple étant donné que les fenêtres sont les éléments de l'enveloppe des bâtiments dont la résistance acoustique est la plus faible;
- L'installation de fenêtres fixes nécessitera de climatiser tout l'établissement;
- Conséquemment à la climatisation, il en résultera une augmentation du taux d'humidité dans les bâtiments nécessitant ainsi l'installation d'un pare-air, d'un pare-vapeur et d'un nouveau revêtement intérieur de gypse sur les murs extérieurs;
- L'installation des systèmes de climatisation entraînera également le ragréage des plafonds existants et/ou l'installation de nouveaux plafonds suspendus et forcément, des modifications aux systèmes d'éclairage.

Les coûts

Le tableau de la page suivante présente l'estimation des coûts afférents aux mesures d'atténuation sonore sus-définies.

Estimation des coûts

Description	Quantité	Unité de mesure	Coût unitaire	Coût total
Enlèvement des fenêtres ouvrantes existantes et fournitures et installation de fenêtres fixes	1 100	m ²	430 \$	473 000 \$
Climatisation	13 800	m ²	135 \$	1 863 000 \$
Installation de pare-air, de pare-vapeur et de nouveau gypse sur murs extérieurs	8 400	m ²	75 \$	630 000 \$
Ragréage des plafonds et modifications de l'éclairage	13 800	m ²	65 \$	897 000 \$
Sous-total				3 863 000 \$
Travaux par phases				
			2%	77 260 \$
Contingences de design				
			10%	394 026 \$
Administration et profits de l'entrepreneur général				
			9%	390 086 \$
Taxes				
• TPS			7%	330 706 \$
• TVQ			7,5%	379 131 \$
Coût des travaux de construction				5 434 209 \$
Contingences de chantier				
			7%	380 395 \$
Honoraires				
• Honoraires et relevés			14%	814 044 \$
• Taxes TPS			7%	56 983 \$
• TVQ			7,5%	65 327 \$
Coût total du projet				6 750 958 \$

CONCLUSION

Notre évaluation des impacts du prolongement de l'autoroute Ville-Marie sur le Centre de soins prolongés de Montréal nous amène à tirer les conclusions suivantes :

- Le prolongement de l'autoroute Ville-Marie aura des impacts importants sur le climat sonore et sur la qualité de l'air;
- Le niveau sonore actuel dans l'environnement du CSPM est déjà à la limite des normes prescrites par la Société canadienne d'hypothèque et de logement, et il sera encore plus élevé suite au prolongement de l'autoroute Ville-Marie;
- Les mesures de qualité de l'air prises au cours de l'été 1998 dans des habitations situées en bordure de la rue Notre-Dame, portes et fenêtres ouvertes, révèlent que « les paramètres mesurés excèdent, dans la majorité des cas, les critères prescrits par des organismes tels ASHRE et Santé Canada ». Cette situation risque de s'aggraver suite au prolongement de l'autoroute Ville-Marie en raison, entre autres, de l'augmentation du débit routier;
- Les mesures d'atténuation du bruit qui seraient mises en place au niveau des infrastructures urbaines telles que mur anti-bruit, type de revêtement de la chaussée, feux de circulation, etc., ont leurs limitations en terme d'efficacité. Il sera donc indispensable que le CSPM, pour préserver la qualité de vie de ses résidents, prenne des mesures pour éviter la propagation du bruit à l'intérieur de ses bâtiments. Nous estimons que le coût des travaux d'atténuation du bruit à exécuter sur les bâtiments du CSPM sera de l'ordre de 6,7 M\$.

MÉMOIRE 14
LA MARIE DEBOUT

RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME
QUARTIER HOCHELAGA-MAISONNEUVE
JUIN 2000

Position des femmes de la Marie debout

« La modernisation de la rue Notre-Dame
et l'élargissement de l'autoroute Ville-Marie »

Notre centre La Marie Debout existant déjà depuis 17 ans s'est toujours grandement préoccupé de la qualité du cadre de vie des résidentes et résidents du quartier. Notre centre se préoccupe tout autant de la santé, de la démocratisation du pouvoir et aussi de l'amélioration de la situation économique de l'ensemble de la population. C'est ainsi qu'avec la C.D.E.S.T et le C.L.S. C nous travaillons depuis septembre dernier <grâce à un projet de Condition Féminine Québec : « À égalité pour décider » à accroître le pouvoir de parole et le pouvoir d'action des femmes afin de favoriser un cadre de vie meilleur pour l'ensemble des familles du quartier.

Depuis 30 ans, phase initiale de la construction de l'autoroute Ville-Marie, la qualité de vie dans notre quartier s'est détériorée à un point tel, que nous avons pu constater la disparition d'un nombre élevé de commerces, la lente revitalisation des artères commerciales des rues Ste-Catherine, Ontario, la construction de logements sociaux où des personnes âgées, des femmes de tout âge ayant un revenu économique très peu élevé ont vu leur qualité de vie grandement diminuée.

Cette situation est inquiétante et très alarmante. Nous ne voudrions pas voir les logements sociaux disparaître.

Pour l'amélioration du transport en commun et l'option d'un tunnel

Déjà en 1983, lors des audiences publiques effectuées sur le projet de construction de l'autoroute Ville-Marie, l'on recensait 4, 500 autos à l'heure et 80,000 autos de plus par jour qu'au centre-ville. À cette période, on retrouvait 4 fois plus d'asthme, de cancer du poumon et de la trachée que dans la ville Mt-Royal. En 2000, l'on compte que 1 million de passagers (es) par jour dans les transports en commun.

Moins de bruit sur les grandes artères commerciales du quartier

Nous ne sommes pas dupes, le gouvernement veut privilégier les gens qui utiliseront en transit une autoroute élargie à 6 voies au détriment de la population locale. Nous tenons à affirmer notre appui à l'option à long terme d'un tunnel et exigeons du gouvernement qu'il mette en place toutes les infrastructures nécessaires dans l'élaboration de cette modernisation de la rue Notre-Dame pour réduire le bruit, la pollution trop forte reliée à la densité du camionnage lourd. La pollution par le bruit doit être réduite non seulement sur la rue Notre-Dame mais sur les rues Ontario, Hochelaga, Viau, Bourbonnière et le Bd. PieIX.

L'option de l'amélioration du transport en commun et de la construction la plus rapide possible d'un tunnel favoriserait une qualité de vie indéniablement meilleure pour tous et toutes. Nous déplorons grandement la trop forte densité du camionnage lourd dans le

quartier ainsi que la pollution reliée à la présence de plusieurs industries particulièrement polluantes (industrie Lalemand, industrie Lavo)

Nous ne sommes pas dupes, le gouvernement veut privilégier les gens qui utiliseront en transit une autoroute élargie à 6 voies au détriment de la population locale.

Une catastrophe écologique pourrait advenir

La sécurité de la population d'Hochelaga-Maisonneuve est aussi menacée compte tenu de la haute toxicité des produits véhiculés par le transport lourd. Nous nous inquiétons sérieusement des conséquences énormes sur la qualité de l'air de tout le secteur est de Montréal. Le risque d'une catastrophe écologique existe.

Dans ce sens, nous appuyons l'option avancée par M. Pierre Brisset architecte travaillant avec les groupes communautaires en faveur d'une réduction du taux de camionnage lourd en limitant la circulation de ce type de camionnage à la période de la nuit.

Nous savons qu'il faut assurer la fluidité du transport, mais nous ne pouvons accepter l'accélération de la détérioration de la qualité de vie de l'ensemble des femmes et familles qui habitent le secteur voisinant la rue Notre-Dame de Davidson au tunnel Louis-Hypolite Lafontaine.

Pour le maintien d'espaces verts satisfaisants Pour les familles du quartier

Nous nous inquiétons de l'éventuelle disparition d'espaces verts jouant le rôle d'écran et de poumon, du côté nord de Notre-Dame, entre Davidson et Bourbonnière et ailleurs dans le quartier. Nous revendiquons aussi un meilleur aménagement plus sécuritaire des pistes cyclables.

Statistiques intéressantes

La détérioration de la qualité de l'air

On estime que d'un bout à l'autre du Canada, 8 % de toutes les morts non violentes soit jusqu'à 16,000 décès par an, sont imputables à la pollution de l'air

Les personnes les plus vulnérables à la pollution atmosphérique sont les enfants, les personnes âgées et les individus souffrant de maux préexistants, notamment les maladies cardiaques et pulmonaires.

Les niveaux de bruits mesurés en 1983, à mi-chemin entre les rues Notre-Dame et Ste-Catherine sur plusieurs rues dépassaient déjà beaucoup les normes pour l'établissement de maison multi-familiale.

On a mesuré en 13 points répartis le long de la rue Notre-Dame, des niveaux de 65 à 60 dB (A) en bruit de fond le jour. La norme pour les maisons 2-3 étages est de 46 dB en bruit de fond et 56 dB (A) en bruit moten.

Gisèle Landry
Baby B.

Manuelle Savore

Suzanne Giroux

Lise Tremblay

André Gendreau

Jacinte Desroches

Luce Chénier ATC

Yveline Cheillard

Marie Manseau

Hélène Beauchamp

Carrozzini présidente
Vive Lefford

3879 Albert-Malouin, Mtl

Catherine Côté

4001 St-Catherine - Mtl

~~Marquante~~ Comtois

Cécile Schney CTT
CATALAN E

Madeline Ménard

Lise Boudreau

Berthe Loiseau

MÉMOIRE 15
LA TABLE D'AMÉNAGEMENT DE QUARTIER
HOCHELAGA-MAISONNEUVE
(TAQ H-M)

RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME
QUARTIER HOCHELAGA-MAISONNEUVE
JUIN 2000

MÉMOIRE

DÉPOSÉ DANS LE CADRE DES
AUDIENCES PUBLIQUES POPULAIRES
ORGANISÉES PAR
COLLECTIF EN AMÉNAGEMENT URBAIN

MAI 2000



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

POUR UNE VILLE QUI APPARTIENT À CEUX QUI LA MARCHE

Table des matières

INTRODUCTION.....	1
SECTION A.....	3
ENVIRONNEMENT ET SANTÉ	
SECTION B.....	14
CIRCULATION ET TRANSPORTS DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES	
SECTION C.....	18
AMÉNAGEMENT URBAIN ET REVITALISATION	
SECTION D.....	21
COÛTS DU PROJET ET IMPACTS ÉCONOMIQUES	
CONCLUSION.....	24
BIBLIOGRAPHIE :	25

INTRODUCTION

Dorénavant, la Table de d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve (TAQHM) ne mentionne plus le terme rue pour désigner la Notre-Dame, mais plutôt celui d'autoroute Notre-Dame. Le volume actuel de circulation sur cette artère nous prouve hors de tout doute qu'il ne s'agit plus d'un boulevard urbain et encore moins d'une rue. Pour la TAQ, le projet du MTQ dans Hochelaga Maisonneuve s'apparente au soi disant « boulevard » Décarie ou plutôt à l'autoroute Décarie.

En regard des critères dévolus à l'utilisation de certaines artères de circulation et ce, à l'échelle internationale, quand on utilise une rue de la façon dont Notre-Dame est utilisée MAINTENANT, généralement, dans bon nombre de pays, on qualifierait cette rue de "autoroute". Le fait que le Ministère tente d'utiliser la nomination de boulevard et la notion de "modernisation de la rue..." pour qualifier son projet est une façon cavalière de nous laisser croire que cette artère est encore une rue.

En fonction du type d'aménagement actuel, du taux d'utilisation, de la servitude qu'elle offre, l'histoire en a fait lentement mais subtilement une autoroute mal aménagée, dangereuse et inacceptable. On nous laisse croire et nous continuons de croire aujourd'hui qu'elle est encore une rue. Après de multiples consultations auprès de la population du quartier, les membres de la TAQ H-M considèrent que les résidents du quartier se sont fait voler une rue après s'être fait voler une partie de leur histoire de quartier par la démolition de centaines de leurs logements, après s'être fait expatrier par milliers de leur milieu de vie.

Le travail qui est à faire doit viser la réappropriation de cet artère "autoroute" pour qu'elle redevienne une vraie rue ou un vrai boulevard. Et quand on parle de boulevard, il ne faudrait pas se laisser berner par les esprits corrompus du MTQ qui utilisent ce terme internationalement utilisé pour tenter de nous « passer » que ce qu'ils sont capable d'imaginer soit; une autoroute.

- Définition de «boulevard» par le MTQ :
 - MÉTROPOLITAIN
 - DÉCARIE
 - TACHEREAU
- Définition de «boulevard» dans le monde :
 - St-Joseph
 - René-Lévesque
 - Perras

Selon le dictionnaire Larousse : large rue plantée d'arbres

Selon le multi-dictionnaire : Artère à grand débit de circulation reliant diverses parties d'un ensemble urbain, séparée par un terre-plein.

Il faut donc éviter de se laisser croire que cette artère est encore une rue. Nulle personne ne peut y aller sans risque, sans désagrément, sans cumuler même involontairement de la frustration.

Dans le cadre de ce mémoire, la TAQ s'est fixée comme mandat de répondre aux nombreuses questions des sections A à D du questionnaire guide du Collectif en aménagement urbain. Cet exercice nous a permis de dégager plusieurs objectifs pour chaque enjeu identifié. La TAQ remercie chaleureusement les collaborateurs suivants pour leur précieuse contribution :

RÉDACTEUR PRINCIPAL :	Daniel Vanier
COLLABORATEUR AU TEXTE :	Normand Robert
TRAITEMENT DE TEXTE :	Régine Biyegue
CORRECTEUR :	Jean-Pierre Hébert
CONSEILLERS :	Jeannelle Bouffard
	Roméo Charron
	Jean-Pierre Bonhomme
	André Rioux
	Pierre Brisset
	Guy Turcot

IMPRESSION :	Pavillon d'éducation communautaire
--------------	------------------------------------

SECTION A
ENVIRONNEMENT ET SANTÉ :

Quelles sont, selon vous, les conséquences positives ou négatives que le réaménagement de la rue Notre-Dame pourrait provoquer par rapport :

AUX EFFETS SUR
LA SANTÉ ?

- Le projet de "Modernisation" du MTQ de l'autoroute Notre-Dame aura comme conséquence d'augmenter le volume de circulation sur cette artère, ceci entraînera un accroissement de la pollution de l'air dans le sud du quartier.
- Plusieurs polluants émis par les automobilistes et les véhicules routiers ont des effets sur la santé. Le tableau en annexe 1 est tiré d'un document d'Environnement Canada (1), il montre les incidences sur la santé humaine des principaux polluants émis par les automobiles.
- Dans un rapport sur la pollution atmosphérique et l'impact sur la santé et l'environnement, la direction de la santé publique de Montréal-Centre souligne que « le smog urbain, c'est-à-dire les particules respirables, l'ozone troposphérique et ses précurseurs (oxyde d'azote et composés organiques volatiles, (COV)) peuvent exercer un impact significatif sur la santé respiratoire de la population. Les études épidémiologiques récentes suggèrent qu'aux concentrations actuellement mesurées dans la grande région de Montréal, une augmentation de la fréquence des consultations médicales et de la mortalité pour maladies respiratoires est plausible, notamment chez les personnes atteintes de maladies cardio-vasculaires et vivant près des principales sources d'émissions (industries, grands axes routiers, chauffage au bois, ...) »(2).
- D'ailleurs, une étude publiée récemment par le scientifique canadien David Suzuki révèle que 1,900 montréalais meurent prématurément chaque année de maladies liées à la pollution atmosphérique.

- Un certain nombre d'études épidémiologiques étrangères ont été réalisées pour évaluer l'impact sur la santé due à la pollution de l'air liée au transport chez les populations urbaines. «Ainsi, une étude réalisée à Birmingham a montré une augmentation de 29 % du risque d'hospitalisation pour asthme des personnes résidant près d'une artère où la densité de trafic était supérieure à 24 000 véhicules par jour » (Edwards, 1994, in (3)). Une autre étude effectuée auprès de 5 000 femmes à Tokyo «a montré une augmentation significative des symptômes respiratoires chez les résidentes demeurant près d'artères où la circulation était de 50 000 véhicules par jour» (Nitta, 1993, in (3)).
- À part de la pollution de l'air, le bruit provenant de la circulation routière sur l'autoroute Notre-Dame peut-être à la source de certains problèmes de santé de la population de notre quartier.
- Une revue de la littérature scientifique souligne que «le bruit de la circulation routière a plusieurs effets sur la santé physique et mentale. Les impacts les plus importants se retrouvent au niveau du sommeil; difficulté à s'endormir, sommeil plus léger, nombreux éveils durant la nuit, faible qualité subjective du sommeil. Ainsi, une étude scientifique démontre que des différences significatives concernant le temps nécessaire pour s'endormir ont été observées dès 44,5 dBA» (4). Le même chercheur a remarqué également que le nombre d'éveils augmentait significativement avec l'élévation des niveaux de bruit routier (4).
- D'autres chercheurs ont démontré que l'exposition au bruit routier augmente le facteur de risque pour les maladies cardiovasculaires et la santé mentale. «Le bruit routier interfère également avec la communication et les activités demandant de la concentration. Toutes les études s'accordent sur au moins un point; "il n'y a pas d'adaptation physiologique au bruit de la circulation routière » (4).
- Avec le climat sonore actuel, il est fort probable que la population vivant à proximité de l'autoroute Notre-Dame doit consommer plus de somnifères ou d'anti-dépresseurs que le reste des résidents de Hochelaga-Maisonneuve.

À LA QUALITÉ DE L'AIR ?

- Comme on le mentionnait dans la section précédente, une augmentation de la circulation entraîne une détérioration de la qualité de l'air. Le projet du MTQ vise une amélioration de la fluidité de la circulation sur l'autoroute Notre-Dame, mais également un accroissement de sa capacité et donc, du volume de circulation.
- Dans le cadre d'une étude sur la pollution atmosphérique et ses impacts sur la santé et l'environnement dans la grande région de Montréal, la direction de la santé publique (DSP) et le regroupement montréalais pour la qualité de l'air (RMQA) ont effectué un exercice de quantification des émissions atmosphériques polluantes d'origine humaine. Cette étude démontre entre autres que «le secteur des transports constitue la source majeure d'émissions de dioxyde de carbone (CO₂), de monoxyde de carbone (CO), d'oxyde nitreux (N₂O) et de deux précurseurs de l'ozone au sol, les oxydes d'azote (NO_x) et les composés organiques volatiles (COV)».(5)
- L'étude de la direction de la santé publique (DSP) et du regroupement montréalais sur la qualité de l'air (RMQA) nous donne également une estimation des taux d'émissions (gramme de polluant par véhicule et par kilomètre). Pour l'année 1994, le tableau suivant nous donne un aperçu de ces taux d'émissions pour quatre polluants et deux types de véhicules routiers.

Tableau 1 : Estimation des taux d'émissions pour les COV, CO, NO_x, CO₂ pour les véhicules légers à essence et les camions lourds en 1994.

TYPES DE VÉHICULES	COV Taux g/km	CO Taux g/km	NO _x Taux g/km	CO ₂ Taux g/km
Véhicules légers à essence	1,45	13,92	1,12	198
Camions lourds	1,3	5,61	8,97	1278

Source : Tableau 1,28 (p :58) de la référence (5)

- À partir de ces données, la Table d'aménagement du quartier (TAQ) a effectué une estimation des émissions de polluants atmosphériques attribuables au transport sur la Notre-Dame. Pour ces calculs, la distance évaluée a été de 2 Kilomètres pour couvrir le tronçon d'Alphonse D.Roy à Vimont.

Les bilans annuels de polluants ont été calculés en fonction du nombre de jours de la semaine de travail (lundi au vendredi) (5jrs) multipliés par le nombre de semaines dans l'année (52) en excluant toutes les fins de semaine, car nous ne connaissons pas les volumes moyens de circulation de ces journées.

Nous avons également tenu compte du pourcentage de camions lourds (14 %) circulant sur le tronçon de « l'autoroute Notre-Dame ». Les taux d'émission pour certains polluants varient beaucoup entre les camions lourds et les véhicules légers à essence. Les données présentées dans le tableau 2 sont à notre avis, conservatrices, nous avons consciemment effectué une certaine sous-estimation étant donné l'absence de certaines données.

- Nous avons effectué des évaluations des émissions de ces différents polluants avec trois scénarios de volume de circulation. Le scénario A prend en considération un volume de circulation de 50,000 véhicules routiers par jour, soit la moyenne actuelle pour les jours de la semaine. Le scénario B tient compte d'un volume de circulation de 80 000 véhicules quotidiennement soit celui prévu par le MTQ lors de ses premières hypothèses de réaménagement. Selon la TAQ, il s'agit d'un scénario minimal. Le dernier scénario, le C tient compte du volume de circulation de 100,000 véhicules par jour ce qui correspond à l'élargissement de « l'autoroute Notre-Dame » à trois voies dans les deux directions avec l'ajout d'une ou deux voies de service. La TAQ estime que ce scénario est le plus plausible si le MTQ décide d'aller de l'avant avec son projet. Certains avancent même le chiffre de 145,000 véhicules par jour comme dans le cas du boulevard Décarie.

Tableau 2 : Estimation des émissions de polluants atmosphériques attribuables au transport routier sur le tronçon de « l'autoroute Notre-Dame », entre Alphonse D. Roy et Vimont (en tonnes métriques), pour une année.

SCÉNARIOS	COV	CO	NOX	CO2	TOTAL
A: 50 000 VÉHICULES/JOUR	37	331	58	9087	9513
B: 80 000 VÉHICULES/JOUR	59	531	92	14516	15198
C: 100 000 VÉHICULES/JOUR	74	662	116	18174	19026

Les résultats du tableau 2 démontrent hors de tout doute que les émissions atmosphériques, pendant une année, provenant des véhicules routiers sur ce tronçon de « l'autoroute Notre-Dame » sont loin d'être négligeables.

Le CO₂, principal gaz à effet de serre, est le principal polluant, suivi du monoxyde de carbone (CO), des oxydes nitreux (NOX) et des composés organiques volatiles (COV). On note également que si le volume de circulation atteint 80 000 véhicules, il y a une augmentation de 40 % pour l'ensemble de ces quatre polluants. Comment les milliers de résidents du sud du quartier sont exposés à cette pollution de l'air ?

Il est très difficile de le dire. Premièrement, il y a les conditions météorologiques et en particulier la direction des vents qui peuvent influencer l'exposition de cette population. Ensuite, « les polluants émis au niveau des routes ne se comportent pas de façon linéaire en fonction de la distance » (3), ce qui ajoute aux difficultés méthodologiques de la mesure de l'exposition. Pour toutes ces raisons, la TAQ a l'intention de demander au service de l'environnement de la Communauté urbaine de Montréal (CUM) d'effectuer une campagne d'échantillonnage de la qualité de l'air en bordure de ce tronçon de « l'autoroute Notre-Dame » et à plusieurs endroits dans le sud du quartier pour mesurer le niveau d'exposition.

Il est également important de souligner que la qualité de l'air se dégrade à Montréal au cours des dernières années. « Les gains des 20 dernières années sont annulés par l'augmentation du nombre de véhicules et du nombre de kilomètres parcourus » (6).

Lors de l'enquête sociale effectuée par une équipe de scientifiques de l'Université de Montréal, environ 30 % des locataires interrogés se disaient affectés par la pollution atmosphérique générée par la rue Notre-Dame (7). Parmi ces 30 %, 66 % affirmaient qu'à l'extérieur de leur logement, cette pollution de l'air les empêchaient de se reposer, lire ou écrire, 59 % de prendre un repas et 47 % d'étendre du linge (7).

AU BRUIT ?	• Des études françaises démontrent qu'en milieu urbain, 80 % de l'énergie acoustique ou du bruit sont émis par les véhicules en circulation (8). • Près de 70 % des locataires résidant dans le sud du quartier ont souligné que le bruit les dérangeant le plus était celui provenant de la circulation routière. Les locataires ont été interrogés dans le cadre d'une enquête de l'Université de Montréal (7). Le sondage scientifique permet également d'indiquer que plus de 60 % des répondants disent que le bruit de la circulation provient principalement de l'autoroute Notre-Dame. Un autre résultat de ce sondage souligne que le niveau de bruit de l'autoroute Notre-Dame est insatisfaisant pour 62 % des répondants. • La firme d'ingénierie SNC-Lavalin a effectué des mesures récentes du climat sonore à proximité de l'autoroute Notre-Dame. Huit points d'échantillonnage ont été sélectionnés. Les résultats des mesures démontrent que le climat sonore actuel varie de 62 à 66 dBA, ce qui correspond à un niveau de gêne de moyen à fort (7) et ce, malgré la présence de talus anti-bruit. • Le niveau sonore actuel de ce tronçon de « l'autoroute Notre-Dame » dépasse d'environ 20 décibels la norme de la ville de Montréal, établi à 45 décibels. Les critères de niveau de bruit pour le ministère des transports du Québec et la société canadienne d'hypothèque et de logement (SCHL) sont de 55 décibels. Pour la SCHL, le niveau sonore de 55 décibels crée dans la chambre à coucher (fenêtres fermées), un climat sonore d'environ 35 décibels, climat sonore propice au sommeil (9). • Dans son enquête sur le bruit auprès des résidents vivant à proximité de l'autoroute Notre-Dame, l'équipe de l'Université de Montréal a constaté que « plus de 40 % des personnes interrogées disent fermer les fenêtres malgré la chaleur, avoir de la difficulté à se détendre ou à s'endormir et être perturbé durant leur sommeil à cause du bruit de la circulation. Près de 30 % affirment également avoir de la difficulté à se concentrer et à communiquer, être obligés de parler plus fort ou de changer de pièce, voir même à penser à déménager » (7). • Pour la TAQ, le climat sonore actuel provenant de la circulation sur « l'autoroute Notre-Dame » a déjà un impact important sur la santé des résidents du sud du quartier.
------------	---

- Le projet du MTQ risque d'aggraver la situation. Il y a environ deux ans, SNC-Lavalin a effectué une simulation du climat sonore en se servant des données de la circulation prévue lors de la « modernisation » de « l'autoroute Notre-Dame ». La plupart des huit points d'échantillonnage excèdent 65 dBA. L'écart entre les niveaux sonores actuels et projetés varie de 1 à 8 dBA (7). À partir de ces résultats, l'équipe de chercheurs de l'Université de Montréal conclue que des mesures d'atténuation sont nécessaires pour réduire les niveaux actuels et prévus de bruit à des valeurs acceptables (7).
- Dans les années 80, il y a eu des travaux sur l'autoroute Notre-Dame, le ministère des transports du Québec (MTQ) a décidé d'ériger un talus antibruit. Depuis son aménagement, ce talus anti-bruit a fait l'objet de sévères critiques quant à son efficacité acoustique. D'ailleurs, les dernières mesures sur le bruit provenant de l'autoroute Notre-Dame prouvent son inefficacité. Dans le cadre de son projet, le MTQ prévoit la construction d'un mur anti-bruit en bordure de « l'autoroute Notre-Dame ». Il s'agit de sa technique traditionnelle d'intervention en matière de lutte contre le bruit. L'installation d'un mur anti-bruit présente de nombreux désavantages selon les experts de l'Université de Montréal :
 - L'efficacité diminue avec la hauteur. En pratique, l'efficacité est généralement négligeable à partir du 2^e étage d'un bâtiment.
 - Lorsque des ouvertures dans l'écran sont requises, son efficacité diminue de façon significative (exemple: ouvertures aux intersections).
 - La hauteur des écrans modifie radicalement le champ visuel et possiblement la luminosité.
 - Effets micro-climatiques généralement désavantageux (ensoleillement, vent, enneigement).
 - Effets de barrière physique et psychologique importants.
 - Le coût des écrans est de 175 \$ par mètre carré pour les panneaux, plus de 500 \$ par mètre linéaire pour les fondations et autres frais. Ces écrans requièrent également un entretien et généralement un investissement additionnel en aménagements paysagers.
 - Problèmes potentiels de graffitis (7). »

	• Lors de l'enquête de l'Université de Montréal, 58 % des répondants se disent peu ou pas favorables à l'ajout d'un mur anti-bruit aux buttes existantes (7). La TAQ tient à rappeler que la majorité des habitations du sud du quartier sont des triplex et qu'un certain nombre de résidences ou d'institutions sont déjà fortement exposées au bruit provenant de « l'autoroute Notre-Dame ». Par exemple, la tour d'habitation sur la rue Joliette, la résidence de personnes âgées au coin de Pie IX, l'hôpital au coin de Vimont et Sainte-Catherine, que fera le MTQ dans ces cas ? • Le MTQ parle d'effectuer l'insonorisation des façades des résidences situées à proximité de « l'autoroute Notre-Dame ». Cependant, le MTQ ne nous a jamais présenté de budgets concrets à ce sujet. • Une étude de SNC-Lavalin a fait une évaluation de la faisabilité technique et économique de l'insonorisation des façades. Le MTQ refuse de rendre public cette étude. De plus, les sommes allouées dans le dernier plan de transport de la région de Montréal pour la « modernisation » de « l'autoroute Notre-Dame » ne tiennent certainement pas compte de l'application de cette mesure d'atténuation.
AUX IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT ?	• Dans le cadre de son analyse sur le réaménagement de « l'autoroute Notre-Dame », la TAQ identifie entre autres les trois impacts environnementaux suivants : • Sols contaminés ; • Barrière physique et visuelle ; • Changement climatique. 1.- Sols contaminés : Le nouveau tracé dû au réaménagement de « l'autoroute Notre-Dame » risque de toucher à des terrains qui étaient occupés autrefois par des industries. Le MTQ devra vérifier la qualité de ces sols, car ces derniers risquent d'être contaminés par des huiles et des métaux lourds. Le MTQ devra prendre des mesures pour empêcher toute nouvelle contamination et effectuer une décontamination de ces sols. Ceci pourrait engendrer une augmentation substantielle des coûts du projet du MTQ.

2.- Barrière physique et visuelle :

«L'autoroute Notre-Dame » et non la rue Notre-Dame, est devenue au cours des dernières années un « No Man's land » ou seul le transport routier est maître et roi. Il n'y a plus de place pour les humains. Le projet du MTQ aura comme conséquence de maintenir et de solidifier cette barrière physique et visuelle. L'installation d'une infrastructure routière de la largeur du boulevard Décarie et d'un mur anti-bruit provoquera un enclavement du quartier et empêchera tout projet de débouchement et d'accès au fleuve Saint-Laurent, à l'exception du parc champêtre. On assistera à un enfermement physique et psychologique du quartier. « Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame » rendra le quartier moins attrayant pour les gens qui voudraient s'y installer. Cette situation risque de s'aggraver si le MTQ va de l'avant.

3.- Le changement climatique :

Le Canada et le Québec se sont engagés en vertu du protocole de Kyoto à ramener leurs émissions de gaz à effet de serre (GES) à 6% sous le niveau de 1990.

Le secteur des transports produit plus de GES à lui seul que tous les autres secteurs au Canada (10). Il explique plus du quart des émissions totales de GES.

Le tableau 2 de la section portant sur la qualité de l'air nous montre que les émissions actuelles de CO₂ provenant des véhicules routiers circulants sur « l'autoroute Notre-Dame » dans notre quartier représentent environ 95 % des émissions totales des quatre principaux polluants atmosphériques et se chiffrent à plus de 9 000 tonnes métriques de GES.

Si le projet du MTQ se réalise, on assistera à un accroissement de 40 % des émissions de CO₂ avec un volume de circulation minimal moyen de 80 000 véhicules par jour.

Le réchauffement climatique pourrait avoir divers effets sur le transport maritime. Parmi ces effets, la baisse du niveau de l'eau pourrait empêcher la navigation dans certains cours d'eau. L'année dernière, le fleuve St-Laurent a connu une baisse importante du niveau d'eau que certains ont attribué au réchauffement climatique.

	Le port de Montréal occupe une place importante parmi les activités industrielles de l'est de Montréal. De telles baisses du niveau d'eau du fleuve pendant la période estivale pourraient représenter des coûts financiers importants pour le Port de Montréal et un impact économique non négligeable pour l'Est de Montréal. Selon la TAQ, la construction d'autoroute constitue un encouragement à l'utilisation de la voiture privée au détriment du transport en commun et serait contradictoire avec la volonté des gouvernements de réduire les émissions de GES.
À LA POUSSIÈRE?	Les travaux de construction relatifs au réaménagement de « l'autoroute Notre-Dame » produiront beaucoup de poussière et constitueront une nuisance importante pour la population vivant à proximité de l'autoroute Notre-Dame. Les travaux augmenteront la saleté dans les maisons et les résidents auront de la difficulté à étendre leur linge à l'extérieur de leurs habitations. Les travaux pour le réaménagement de « l'autoroute Notre-Dame » risquent de durer quelques années si on se fie au budget présenté dans le récent plan de transport de la région de Montréal. Ces travaux de construction auront également une incidence sur la circulation dans le quartier. Une bonne partie du trafic de « l'autoroute Notre-Dame » sera dévié dans le quartier pour emprunter des rues parallèles à cet artère (Ex; Ste-Catherine, Adam, Lafontaine). Beaucoup de camionnage est à prévoir pendant ce vaste chantier de construction que ce soit entre autres pour le transport de la terre ou du béton. L'achalandage de ces camions s'ajoutera à celui du trafic dévié dans le quartier.
AUTRES ÉLÉMENTS	Un élément important à considérer dans le cadre de ce projet du MTQ est l'augmentation des vibrations et de leur impact sur les structures des maisons. L'accroissement du volume quotidien moyen de circulation et en particulier du camionnage risque d'augmenter les vibrations. « L'autoroute Notre-Dame » repose sur un sol argileux propice aux vibrations. Déjà, à plusieurs endroits le long du tronçon de l'autoroute Notre-Dame, des vibrations ont fait craquer les murs et les fondations de certaines habitations. Cette problématique reste à évaluer surtout si le projet du MTQ présente des voies de service à proximité des résidences.

Réaménagement de l'autoroute Notre-Dame

D'après votre connaissance, de la situation actuelle, concernant l'environnement et la santé quels sont les **objectifs** que le réaménagement de la rue Notre-Dame devrait atteindre par rapport :

(Des éléments importants à conserver ou améliorer, à protéger ou encore à faire disparaître ?)

	La Table de concertation du quartier H.-M. (TAQHM) vise à améliorer la qualité de vie, l'environnement et la santé des résidents du quartier en proposant les objectifs suivants :
AUX EFFETS SUR LA SANTÉ ?	• Améliorer la qualité de l'air du quartier en favorisant une diminution importante du volume de circulation sur l'autoroute Notre-Dame qui serait réaménagée en un véritable boulevard urbain comme le boulevard Saint-Joseph à Montréal. Pour atteindre cet objectif, il faudra que la circulation de transit soit déviée vers une autoroute souterraine en grande profondeur sous le quartier. • Que le Collectif d'aménagement urbain demande à la communauté urbaine de Montréal d'effectuer dans les plus bref délais une campagne d'échantillonnage de la qualité de l'air pour déterminer les niveaux d'exposition des résidents du quartier. Cette demande pourrait être fait en collaboration avec la TAQ, le CLSC Hochelaga-Maisonneuve et la Direction de la Santé Publique de Montréal-Centre. • Le niveau de bruit provenant de l'autoroute Notre-Dame devrait respecter les normes de la ville de Montréal (45dBA). • Éviter que l'autoroute Notre-Dame devienne une barrière physique, psychologique et visuelle pour les citoyens du quartier en la transformant en une autoroute de la largeur du boulevard Décarie avec, en supplément, un mur anti-bruit qui confirmera l'enclavement du quartier. • En réduisant d'une manière importante le volume de circulation, le phénomène des vibrations et leur impact sur la structure des maisons devrait s'atténuer.
À LA QUALITÉ DE L'AIR ET LA POUSSIÈRE ?	
AU BRUIT ?	
AUX IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT	
AUTRES ÉLÉMENTS ?	

SECTION B

CIRCULATION ET TRANSPORTS DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES

Quelles sont, selon vous, les conséquences positives ou négatives que le réaménagement de la rue Notre-Dame pourrait provoquer par rapport :

AU VOLUME DE CIRCULATION ?

Actuellement, on ne peut plus parler de la rue Notre-Dame et pas plus d'un boulevard urbain, car, au cours des dernières années, le volume de circulation a augmenté considérablement, transformant cette artère en autoroute.

Des données du MTQ en 1998 nous indiquent que les débits journaliers actuels de circulation sur l'autoroute Notre-Dame ont atteint 61000 véhicules routiers entre les rues Fullum et Davidson et 47 000 véhicules entre les rues Davidson et Viau. Des analyses montrent également qu'environ 70 % des déplacements vers l'Ouest en période de pointe du matin sont des déplacements de transit (11). La firme de consultants Transurb affirmait en 1994, dans un rapport remis au MTQ, que « plusieurs carrefours de la rue Notre-Dame ont atteint leur capacité fonctionnelle en termes de déplacements de véhicules vers le centre-ville à l'heure de pointe du matin. Tout débit additionnel engendrera une congestion accrue de la circulation » (11).

La circulation de véhicules lourds sur l'autoroute Notre-Dame est loin d'être négligeable. En 1985, le camionnage comptait pour environ 7 % de l'ensemble des véhicules (7). Aujourd'hui, le MTQ estime que ce pourcentage est maintenant de l'ordre de 14 % (7). Le port de Montréal et les industries du secteur apportent une contribution importante au fort débit en camionnage de l'autoroute Notre-Dame.

Lors d'une soirée d'information publique dans le quartier Centre Sud, à l'automne dernier, le MTQ soulignait que le débit de circulation allait atteindre au moins 80 000 véhicules par jour sur cette artère. Des spécialistes en transport routier signalent que la capacité de l'autoroute Notre-Dame avec six voies augmenterait d'environ 50 % comparativement à la situation actuelle (4 voies), donc une capacité supplémentaire d'environ 1 500 véhicules /heure/direction (11).

D'autres experts affirment que le projet du MTQ pourrait être de quatre voies dans chaque direction dont une réservée au transport en commun avec l'ajout en surface de deux voies de service dans chaque direction ce qui correspond à la largeur du boulevard Décarie. Actuellement, le boulevard Décarie supporte un débit de circulation de 145 000 véhicules par jour.

	Le volume de circulation risque également d'augmenter si le gouvernement décide de prolonger l'autoroute 25 (Hippolyte Lafontaine) vers Laval en construisant un nouveau pont au-dessus de la rivière des Prairies permettant ainsi aux Lavallois-es d'avoir un accès presque direct avec le centre-ville de Montréal. Il ne faudrait pas oublier non plus la possibilité de la construction d'un nouveau pont reliant l'île de Montréal et la Rive Sud en partenariat avec le secteur privé. Le dernier plan de transport de la région de Montréal indique clairement que ces deux projets de ponts sont les plus susceptibles d'être réalisés sous la forme d'une concession à un consortium privé au cours des prochaines années (12). En effectuant un réaménagement de « l'autoroute Notre-Dame », le MTQ est-il en train de préparer les infrastructures nécessaires pour accueillir les dizaines de milliers de véhicules routiers qui circuleront sur ce nouveau pont au-dessus du Saint-Laurent ?
AU TRANSPORT DES MATIÈRES DANGEREUSES ?	Le projet du MTQ n'apportera aucun changement concret au transport des matières dangereuses. «L'autoroute Notre-Dame » demeurera un axe important pour ce type de transport et continuera à accueillir ces camions. Selon la TAQ, la problématique du transport de matières dangereuses devrait être réglé à une échelle régionale soit celle de la grande région métropolitaine.
AU TRANSPORT DES MARCHANDISES ?	Dans le plan de camionnage de la ville de Montréal, l'autoroute Notre-Dame demeurera un axe routier important pour le transport des marchandises. Une carte du MTQ montre également que cet artère est utilisée à forte intensité (4500 à 6999 camions) pour le camionnage sur l'île de Montréal (12). La proximité du Port de Montréal et de certaines industries contribue à cet achalandage. La TAQ est consciente que la congestion actuelle de « l'autoroute Notre-Dame », surtout aux heures de pointe, occasionne des pertes de productivité et donc, des coûts financiers pour l'industrie du transport. C'est plutôt l'augmentation de l'activité économique et en particulier celle de l'industrie dans l'Est de Montréal qui risque d'augmenter l'achalandage par les camions de l'autoroute Notre-Dame plus que le réaménagement proposé par le MTQ. L'ajout de voies supplémentaires sur l'autoroute Notre-Dame profitera plutôt aux automobilistes qui risquent de saturer rapidement cet axe routier. L'avantage de l'autoroute Notre-Dame pour le camionnage s'atténuera à court terme.

Réaménagement de l'autoroute Notre-Dame

À LA FLUIDITÉ DE LA CIRCULATION ENTRE LE QUARTIER ET LE CENTRE-VILLE ?	Les heures de pointe sur l'autoroute Notre-Dame sont devenues un enfer quotidien. Les nombreux arrêts des véhicules routiers sur ce tronçon pendant les heures de pointe qui parfois se prolongent durant la journée, augmentant sensiblement les émissions de polluants atmosphériques. L'intersection Pie IX et Notre-Dame est particulièrement touchée par ce phénomène de congestion. Les membres de la TAQ ont démontré que souvent les chroniqueurs de circulation routière à la radio invitent les automobilistes à modifier leur trajet en prenant des rues comme Sainte-Catherine et Hochelaga lorsque la Notre-Dame est congestionnée. Malheureusement, de telles invitations créent de nouvelles habitudes de route et de conduite chez les automobilistes. Ceci contribue également à augmenter l'impact sur le quartier en termes de bruit, de pollution de l'air et de sécurité pour les enfants. Le volume de circulation des rues Bourbonnière, Davidson, Pie IX, Saint-Clément et Viau a fortement augmenté au cours des dernières années. Ces rues sont devenues pratiquement des « bretelles de l'autoroute Notre-Dame ». Les résidents de ces rues ont également constaté que leur qualité de vie avait diminué à cause de cet achalandage accru. Le projet du MTQ risque plutôt d'accroître ces nuisances pour les citoyens du quartier.
À LA SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS DES GENS (AUTO, BICYCLETTES, PIÉTONS) ?	La TAQ constate qu'il y a un nombre important d'accidents sur « l'autoroute Notre-Dame » surtout dû aux excès de vitesse (100km et plus) en dehors des heures de pointe. Cette artère est devenue très dangereuse à traverser pour les piétons non seulement à cause de la vitesse des véhicules, mais également par le débit de circulation. Le projet du MTQ n'apportera aucun changement aux limites de vitesse de « l'autoroute Notre-Dame ». Le volume de circulation ira en croissant. Il y a de fortes chances que les piétons aient encore de la difficulté à traverser certaines intersections comme Viau et Pie IX.
À LA CIRCULATION DE TRANSIT (PASSER AU TRAVERS SANS FAIRE D'ARRÊT)	Étant donné l'élargissement et le nombre de voies supplémentaires prévues dans le cadre du projet du MTQ, la Notre-Dame deviendra une artère plus attrayante pour les automobilistes. Elle risque de devenir également une alternative intéressante pour les automobilistes qui veulent se rendre en ville, lorsque des travaux majeurs de réfection commenceront sur l'autoroute métropolitaine et les deux fameux ponts qui sont proposés par le secteur privé. Il est certain que ces deux infrastructures routières vont augmenter substantiellement la circulation de transit sur l'autoroute Notre-Dame. En conclusion, le volume de circulation de transit va aller en s'accroissant avec le projet du MTQ.

AUTRES ÉLÉMENTS	Dans cette section, nous aborderons la question des services d'urgence. Services d'urgence : La «modernisation de la rue Notre-Dame» risque d'allonger le temps de réponse des services d'urgence comme les pompiers et les ambulances. Le temps de réponse des services d'urgence à un appel doit être de quatre minutes. Des études scientifiques démontrent que tout le contenu d'une pièce d'un appartement est en flamme au bout de 5 minutes suite par exemple, au dépôt d'un mégot de cigarette mal éteint dans une poubelle. Plus les pompiers ont un temps de réponse rapide, plus ils peuvent sauver des vies et diminuer les dommages matériels. L'augmentation du volume de circulation et la congestion aux heures de pointe obligeront les pompiers à utiliser d'autres artères que la Notre-Dame pour se rendre sur les lieux d'intervention augmentant ainsi leur temps de réponse. «L'autoroute Notre-Dame» risque de devenir une barrière physique difficile à franchir, en cas d'intervention dans le port de Montréal ou à l'usine Sucre Lanctic par exemple.
--------------------	--

D'après votre connaissance de la situation actuelle concernant la circulation et le transport des marchandises, quels sont les objectifs que le réaménagement de la rue Notre-Dame devrait atteindre par rapport :

(Des éléments importants à conserver ou améliorer, à protéger ou encore à faire disparaître ?)

Au volume de circulation ? Au transport des matières dangereuses ? Au transport des marchandises ? À la fluidité de la circulation entre le quartier et le centre-ville ? À la sécurité des déplacements des gens (auto, bicyclettes, piétonnier) ?	La TAQ vise les objectifs suivants : • Diminuer le volume de circulation sur la Notre-Dame en transformant cette dernière en véritable boulevard urbain comme par exemple le boulevard Saint-Joseph ; • Faire dévier la circulation de transit dans une autoroute souterraine ; • Diminuer la circulation sur les « bretelles » (Viau, Saint Clément Pie IX, Bourbonnière) de « l'autoroute Notre-Dame » ; • Améliorer le transport des marchandises en particulier celui provenant du Port de Montréal en aménageant deux bretelles spéciales à l'entrée et à la sortie de l'autoroute souterraine (Dickson/Moreau) ;
--	--

Réaménagement de l'autoroute Notre-Dame

À la circulation de transit (passer au travers sans faire d'arrêt) ?	• Diminuer le nombre d'accidents sur la Notre-Dame en limitant la vitesse permise à 50 km/h ; • Le volume de circulation et la vitesse des véhicules ayant été réduites, les piétons auront plus de facilité à traverser cette artère ;
Autres éléments	• Augmenter le temps accordé aux piétons (lumière) pour traverser certaines intersections (Pineau-Viau) ; • Améliorer le transport en commun entre autres la desserte entre l'Est de Montréal et le centre ville en aménageant une voie réservée dans chaque direction dans l'autoroute souterraine ; • Maintenir l'accessibilité de la Notre-Dame pour les services d'urgence.

SECTION C

AMÉNAGEMENT URBAIN ET REVITALISATION.

Quelles sont selon vous, les conséquences positives ou négatives que le réaménagement de la rue Notre-Dame pourrait provoquer par rapport :	
Aux espaces verts ?	Dans le cadre de ce projet, le MTQ utilise la question des espaces verts comme d'une monnaie d'échange pour faire accepter sa « modernisation de la rue Notre-Dame ». Il s'agit tout simplement d'une mesure de compensation. En bordure d'une autoroute avec un volume de circulation de 100,000 véhicules et plus par jour, ces espaces verts seront-ils vraiment des oasis de calme et de quiétude pour ces utilisateurs? De plus, la superficie des espaces en bordure de la future autoroute risque d'être fortement limitée, tout dépend du nombre de voies de services prévues par le MTQ dans son projet . Ces espaces verts vont devenir tout simplement des zones tampons.
À l'aménagement des parcs en bordure de la rue (Morgan, Champêtre).	Là encore, le MTQ utilise la réunification des parcs Champêtre et Morgan comme monnaie d'échange pour faire accepter son projet. L'intention du ministère est de réunir les deux parcs par une dalle en béton au dessus de « l'autoroute Notre-Dame ». les gens qui emprunteront cette dalle de béton pour aller à l'un des deux parcs seront exposés directement au bruit de la circulation et aux gaz d'échappement des véhicules routiers, ce ne sera certainement pas un cadre champêtre.

	Le MTQ devra probablement installer des grillages de chaque côté de la dalle pour empêcher les suicides ou les actes de vandalisme.
Au développement des activités touristiques ?	Le projet du MTQ va contribuer à l'encadrement du quartier. La TAQ ne croit pas que les touristes soient intéressés à arrêter aux parcs Champêtre et Morgan avec une autoroute en plein centre. La réunification de deux parcs telle que projetée par le MTQ ne correspond pas à ce que recherchent les touristes, c'est-à-dire des endroits calmes avec un beau paysage et un champ visuel intéressant. « l'autoroute Notre-Dame » remet totalement en question le potentiel touristique de cet espace. Pour la TAQ, la réunification des parcs Morgan et Champêtre doit répondre avant tout aux besoins de la population du quartier.
À l'aménagement de la piste cyclable ?	Si on se fie aux croquis du MTQ concernant la « modernisation » de l'autoroute Notre-Dame exposés l'automne dernier, la piste cyclable sera localisée en bordure du mur anti-bruit sur une bonne partie du tracé. Cependant, le champ visuel des cyclistes en direction du fleuve Saint-Laurent ne sera pas obstrué par le mur. Les cyclistes pourront respirer à leur aise l'air émanant des 100 000 véhicules et plus de la circulation quotidienne de « l'autoroute Notre-Dame » et entendre à volonté le « charmant gazouillis » des voitures et camions. Ce sera certainement le plus beau tronçon de la route verte du Québec. L'étude de l'Université de Montréal démontre que les cyclistes se plaignent déjà de la piètre qualité de l'environnement (bruit, et qualité de l'air) de l'actuelle piste cyclable (7).
À la mise en valeur des attributions patrimoniales et historiques du quartier ?	La TAQ considère que le projet du MTQ n'apporte aucune valorisation à des édifices patrimoniaux ou historiques du quartier
À l'intégration de la zone portuaire avec le secteur résidentiel ?	Si la « modernisation de l'autoroute Notre-Dame » se réalise, la zone portuaire sera complètement isolée du reste du quartier par l'effet de barrière physique et psychologique.
À l'accès au fleuve ?	Pour la TAQ, il faut oublier, pour les prochaines décennies, tout projet d'accès au fleuve dans le quartier, si le MTQ réussit à consolider « l'autoroute Notre-Dame ». Les projets d'accès au fleuve ne seraient pas viables à cause de la coupure et de la barrière physique et psychologique provoquée par cet empiètement.

Réaménagement de l'autoroute Notre-Dame

Aux aménagements résidentiels et locatifs ?	Il y a trente ans, le gouvernement, à des fins d'expropriation a procédé à la démolition de plusieurs centaines de logements en bordure de la rue Notre-Dame. Elle a obligé des centaines de familles à quitter le sud du quartier. Aujourd'hui, le MTQ veut compléter le travail amorcé il y a plus de trente ans. Pourquoi laisser ces terrains vacants au Ministère des transports pour en faire des bitumes ?
À la qualité de vie des gens du quartier ?	La TAQ veut récupérer ces terrains à des fins d'urbanisation soit pour la construction d'habitations, d'espaces verts et petits commerces. Une partie des habitations pourrait être consacrée à du logement social qui répondrait certainement aux besoins des plus démunis de notre quartier. La TAQ considère que la seule solution pour améliorer la qualité de vie des résidents du sud du quartier est de récupérer les terrains vacants en bordure de l'autoroute Notre-Dame et de les réaffecter à des fins d'urbanisation. Il s'agit aussi de transformer l'autoroute Notre-Dame en un véritable boulevard urbain comme le boulevard Saint-Joseph. Comme citoyens, nous avons la chance de corriger une erreur du passé (démolition de plusieurs centaines de logements) effectuée par nos gouvernements sur le dos de notre quartier. Nous devons éviter à tout prix l'aménagement d'un boulevard Décarie. Sinon, ce serait sceller l'avenir de cette partie du quartier et empêcher son épanouissement par les générations futures.

D'après votre connaissance de la situation concernant les aménagements urbains et la revitalisation, quels sont les **objectifs** que le réaménagement de la rue Notre-Dame devrait atteindre par rapport :

(Des éléments à conserver ou améliorer, à protéger ou encore à faire disparaître ?)

	Concernant la question des aménagements urbains et de la revitalisation en particulier du sud du quartier, la TAQ poursuit les objectifs suivants : • Éviter de poursuivre l'erreur du passé par la construction d'une infrastructure autoroutière sur l'artère Notre-Dame • Récupérer les terrains vacants en bordure de la Notre-Dame à des fins d'urbanisation (résidences, petits commerces et espaces verts). • Planifier de nouveaux espaces verts dans le sud du quartier et dans l'ancienne emprise en fonction du réaménagement urbain.
--	---

- Maintenir la possibilité d'avoir un accès viable au fleuve Saint-Laurent.
- Transformer la Notre-Dame en un véritable boulevard urbain comme le boulevard Saint-Joseph par exemple :
 - Intégrer une piste cyclable (route verte) à l'intérieur de plan de réaménagement urbain,
 - Éviter l'enclavement du quartier par un réaménagement urbain approprié.

SECTION D COÛTS DU PROJET ET IMPACTS ÉCONOMIQUES

Quelles sont, selon vous, les conséquences positives ou négatives que le réaménagement de la rue Notre-Dame pourrait provoquer par rapport :

AUX COÛTS DU PROJET ?

Dans sa première version, le MTQ a évalué ce projet à environ 250 millions de dollars dont approximativement 45 millions consacrés aux mesures d'amélioration de la qualité de vie (13). Cependant, la TAQ a été surprise du montant alloué par le MTQ pour « la modernisation de l'autoroute Notre-Dame » à l'intérieur du plan de transport de la région de Montréal. Ce montant s'élève maintenant à 165 millions de dollars échelonnés sur une période de 10 ans dont 137 millions seront dépensés dans les cinq prochaines années. Il y a un manque à gagner de 85 millions de dollars.

Le MTQ a-t-il décidé de faire volte-face et de laisser tomber tous ces investissements prévus pour améliorer la qualité de vie et en particulier ceux prévus pour du mobilier urbain (réunification des parcs Morgan et Champêtre) ?

La fameuse fenêtre économique et politique se serait-elle refermée ?

Pour la TAQ, le MTQ devra procéder à une évaluation de l'ensemble des coûts du projet et non strictement une comptabilité des frais de construction. Le MTQ devra intégrer et procéder à une évaluation complète des coûts (sociaux, environnementaux et pour la santé) des impacts de la « modernisation de l'autoroute Notre-Dame ». C'est strictement à partir de ces évaluations qu'on pourra effectuer une véritable comparaison des différentes options (autoroute en surface ou autoroute souterraine).

AUX RETOMBÉES ÉCONOMIQUES ?	La TAQ considère que les retombées économiques seront minimales pour le quartier. Le MTQ ne peut promettre que son projet va créer des emplois dans le quartier durant la période de construction et qu'il s'approvisionnera en matériaux auprès des commerces et des industries de notre territoire. Cependant, les coûts liés aux différents impacts environnementaux et ceux liés à la santé humaine seront élevés. Face à ce projet, notre quartier risque de retirer très peu de bénéfices et de gagner le gros lot en terme de nuisances. De plus, le projet du MTQ élimine la possibilité de revitaliser le sud du quartier. La construction de centaines de nouveaux logements dans le secteur représente des bénéfices économiques beaucoup plus importants et durables que ceux du projet du MTQ.
À L'ENCLAVEMENT DU QUARTIER ?	La TAQ a déjà répondu longuement à cette question dans les sections précédentes.
À L'ACHALANDAGE COMMERCIAL DU QUARTIER ?	La TAQ estime que peu de commerce de la rue Sainte-Catherine et Ontario profiteront de l'installation d'une autoroute sur l'artère Notre-Dame. Au contraire, la diminution de la qualité de vie dans ce secteur pourrait faire fuir les résidents et diminuer la clientèle dans les commerces de ces deux artères commerciales. Mais la récupération des terrains vacants à des fins résidentielles pourrait permettre l'installation de centaines de nouvelles familles dans le sud du quartier. Cela créerait une nouvelle clientèle en particulier pour les commerces de la rue Sainte-Catherine et donnerait un sérieux coup de pouce à la revitalisation de cette artère.
AUTRES ÉLÉMENTS	La TAQ estime que la «modernisation de l'autoroute Notre-Dame» entraînera une baisse de la valeur des habitations dans le quadrilatère formé des rues Alphonse D.Roy, Sainte-Catherine et Vimont. Ces résidences perdront de la valeur et seront plus difficiles à vendre étant donné la proximité de l'autoroute. Le MTQ devrait évaluer ce coût et l'intégrer dans son étude d'impact. De plus, les terrains vacants en bordure de « l'autoroute Notre-Dame » n'ont rapporté aucune taxe foncière à la ville de Montréal pendant les trente dernières années.

D'après votre connaissance de la situation actuelle concernant les coûts du projet et les impacts économiques, quels sont les **objectifs** que le réaménagement de la rue Notre-Dame devrait atteindre par rapport :

(Des éléments importants à conserver ou améliorer, à protéger ou encore à faire disparaître ?)

- Sur le plan économique, la TAQ se préoccupe fortement de donner un coup de pouce à la revitalisation commerciale de la rue Sainte-Catherine et ce, en permettant la construction de centaines de nouveaux logements sur les terrains vacants en bordure de la Notre-Dame.
- La TAQ souhaite que le Collectif d'aménagement urbain (CAU) demande au MTQ d'effectuer une évaluation complète des coûts sociaux, environnementaux et ceux liés à la santé des deux options en présence (projet du MTQ, Vs autoroute souterraine) dans le cadre de son étude d'impact afin que les citoyens du quartier puissent effectuer un choix démocratique et éclairé lors des audiences du BAPE.
- La TAQ souhaite que le Collectif d'aménagement urbain effectue une évaluation des bénéfices économiques liés à la construction de centaines de nouveaux logements en bordure d'une véritable rue ou boulevard Notre-Dame et de son réaménagement urbain, ainsi que l'évaluation relative à la construction d'une autoroute souterraine.

CONCLUSION

Depuis septembre 1999, les membres de la Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve ont participé de bonne foi, en collaboration avec les membres d'une table dite "de partenaires" du Collectif en aménagement urbain et le personnel de celui-ci pour aider à démocratiser les échanges et négociations face au projet de "modernisation de la rue Notre-Dame" du Ministère des transports du Québec.

La TAQ a constaté que l'aménagement et la planification urbaine de notre ville sont laissés entre les mains du Ministère des transports du Québec. Ce dernier fixe ses priorités en matières de transport dans la région de Montréal sans tenir compte des contraintes inhérentes à un milieu urbanisé. Le ministère manque complètement de transparence dans ce dossier, cache des informations essentielles aux citoyens et ne prend pas en considération les opinions des gens qui seront les premiers à subir les nuisances permanentes de leur projet. Il est temps que le gouvernement du Québec pense à mettre sur pied un véritable Ministère de l'aménagement du territoire.

Depuis le mois d'avril 1999 plus particulièrement, nous ne pouvons que regretter le mutisme dans lequel le Ministère s'est enfermé. Un tel déni de vouloir fournir les informations aux citoyens ne peut permettre de croire en la transparence et à l'ouverture d'un ministère qui semble avoir le droit de vie ou de mort sur notre quartier et ses résidents et encore moins à un projet autant camouflé.

Il faut donc ne pas avoir peur de dire qu'on nous a déjà volé une rue pour la transformer en piètre autoroute et ce:

- après avoir volé à des milliers de familles ; leur histoire, leur coin de ville;
- après avoir dépossédé la rue Ste-Catherine de sa vie économique;
- après avoir empoussiéré et intoxiqué une population durant près de 30 ans;
- pour avoir laissé une surface aussi importante sans y avoir donné quelque fonction que ce soit pendant si longtemps.

En regard de toutes les démarches opérées partout dans le monde face à l'identification de solutions pour le règlement des problèmes de transport vers les centres-villes, nous ne pouvons que regretter le manque flagrant d'imagination d'un Ministère pourtant bien pourvu en personnel spécialisé.

Partout dans le monde on reconstruit les centres-villes pour favoriser une reconcentration urbaine. Partout dans le monde on investit dans le réaménagement urbain pour rendre plus attrayant les anciens quartiers et renverser les tendances d'étalement urbain. Partout dans le monde on reconceptualise les centres-villes en visant une diminution et parfois même une élimination de la circulation automobile. Il en est ainsi même au PAYS DU CHAR qu'est le sud des Etats-Unis. Partout dans le monde, on évite de détruire ou d'engorger les espaces urbains en déviant la circulation vers des tunnels ou vers des voies en dehors des centres urbains.

Qu'en est-il au Québec de ces grands principes de «développement durable» ? Cette école de pensée est-elle demeuré sur les pupitres d'étudiants devenus fonctionnaires paresseux ?

BIBLIOGRAPHIE :

- (1) Environnement Canada, *sortons du brouillard, guide sur la pollution par les transports*.
- (2) Marie-Claude Boivin, Louis Drouin, Yolande Marchand, 1997, *rapport synthèse, pollution atmosphérique et impact sur la santé et l'environnement*, Direction de la Santé Publique, région régionale de la santé et des services sociaux de Montréal-Centre, 4 pages.
- (3) Patrick Leveillé, Pierre Lajoie, *pollution atmosphérique et champs électromagnétiques*, les presses de l'Université Laval, page 51 à 71.
- (4) André Pierre, Jean-Pierre Gagné, *atténuation du bruit routier en milieu résidentiel dense. revue et analyse de la littérature*, rapport final, Université de Montréal, Rapport de recherche produit pour le compte du ministère des transports du Québec, 1997, 127 pages + annexes.
- (5) Marie-Claude Boivin, Josée Brosseau, *pollution atmosphérique et impacts sur la santé et l'environnement dans la grande région de Montréal Centre et le regroupement montréalais pour la qualité de l'air*, RAMQ, mars 1998, 355 pages.
- (6) Isabelle Hachey, *la qualité de l'air se dégrade à Montréal*, 2 juin 1999, La presse.
- (7) André Pierre, Jean Pierre Gagné, *atténuation du bruit routier en milieu résidentiel de moyennes et hautes densités. Développement d'une approche intégrée et participative, étude de cas : corridor de la rue Notre-Dame à Montréal*, ministère des transports du Québec, Avril 1999, 133 pages + annexes.
- (8) Isabelle Bouillon, *les villes asphyxiées par l'automobile, soulager la planète, manière de voir 50*, le monde diplomatique, Mars Avril, 2000, pages 70-71.
- (9) Service de l'environnement, Ministère des transports du Québec, *Combattre le bruit de la circulation routière*, les publications du Québec, 2^e édition, 1996.
- (10) Environnement Canada, trousse d'information sur le changement climatique, pagination multiple.
- (11) Transurb inc., *étude de justification de raccordement des autoroutes Ville-Marie et autoroute 25*, Ministère des transports du Québec, rapport final, Décembre 1994, 100 pages
- (12) Ministère des transports du Québec, 2000, plan de gestion des déplacements, région métropolitaine de Montréal. MTQ, 82 pages.
- (13) Direction de l'île de Montréal, 1999, *modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal*, dépliant 1 feuillet, ministère des transports du Québec.

MÉMOIRE 16
CLSC HOCHELAGA-MAISONNEUVE

RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME
QUARTIER HOCHELAGA-MAISONNEUVE
JUIN 2000

Une occasion d'agir

**Mémoire présenté par le conseil d'administration du
CLSC Hochelaga-Maisonneuve**

**aux Audiences publiques locales sur le
Réaménagement de la rue Notre-Dame**

le 6 mai 2000

NOS REMERCIEMENTS

Nous tenons à remercier pour leur précieuse collaboration le Dr. Louis Drouin, du Département de santé publique de Montréal, le professeur Paul Lewis, Université de Montréal, M. Michel Labrecque, de Vélo Québec, messieurs Gaétan Lebeau et François Pépin, de la STCUM....

De plus, nous remercions les membres du comité de santé environnementale du conseil d'administration du CLSC qui ont fourni un effort intense au cours de la dernière période : Claude Champagne, Jacques Keable et Laurence Laforest qui ont été appuyés par les travaux de Geneviève Hervieux , Jean Rouleau et Gilles Beauchamp.

RÉDACTION

Planifié par le comité de santé environnementale du conseil d'administration du CLSC, le présent mémoire a été rédigé par MM Claude Champagne, Jean Rouleau et Gilles Beauchamp, principal rédacteur et coordonnateur des travaux.

Les rédacteurs ont en outre bénéficié de la collaboration de Geneviève Hervieux et de Jacques Keable.

La forme masculine a été utilisée plutôt que la féminisation systématique pour éviter d'alourdir les formulations .

Table des matières

Introduction	1
Démocratie et santé publique	2
Historique	3
Une population fragile	6
... fragile mais éclairée.....	7
Un impact environnemental déterminant.....	8
Pollution climatique, réchauffement climatique et effets dur la santé.....	9
Une chaleur inquiétante	10
La détérioration de la qualité de l'air.....	11
... et de l'environnement sonore.....	13
Pour réduire la consommation des combustibles fossiles et l'étalement urbain	13
Quel modèle de développement urbain ?	14
Le transport en commun: un choix stratégique.....	15
Équilibre dynamique ou déséquilibre ?	15
Pour un développement durable, il faut un poids politique décisif	16
Nos recommandations.....	18
Conclusion.....	20
Nos engagements	20

Démocratie et santé publique

À notre avis cet exercice de démocratie locale s'avère prometteur à plus d'un titre. D'une part, il devrait permettre à notre quartier d'accroître sa cohérence et sa solidarité. D'autre part, il incarne cette sagesse qui consiste à consulter ceux et celles qui vont vivre l'impact des décisions à venir et qui sont, à même leur vécu et leur ancrage dans le territoire, les plus habilités à définir les contours de la voie à suivre et à esquisser des solutions sur le plan de l'amélioration de la qualité de vie. À défaut de posséder l'expertise nécessaire sur le plan de l'ingénierie routière, de l'aménagement urbain et en matière d'environnement, nous considérons que celle-ci doit être sollicitée pour bien cerner les enjeux et prendre des décisions éclairées dans la concrétisation des demandes, des besoins et des préoccupations qui doivent être exprimés par les premiers concernés. Enfin, il demeure impérieux que les gouvernements modifient leur pratique démocratique et comprennent que le bien commun ne se marchande pas dans les coulisses entre quelques groupes d'intérêts particuliers avec des visions à courte vue, mais doit être plutôt alimenté par cette sagesse populaire et citoyenne dans la détermination d'un horizon de développement viable, sain et durable pour le bien du plus grand nombre.

Le fait d'interpeller les points de vue et la responsabilité des citoyens et des citoyennes du quartier dans la définition de leur mieux-être et la configuration de leur territoire, tout en leur fournissant l'occasion d'avoir plus d'emprise dans le développement qui les concernent, constitue déjà en soi un facteur primordial permettant d'atteindre un meilleur état de santé. Vous comprendrez ici que notre vision de la santé ne se limite pas à l'absence de maladie ou d'un handicap quelconque. Elle se réfère à un concept de la santé publique qui considère les facteurs environnementaux, sociaux, économiques politiques, culturels, comportementaux et biologiques comme des déterminants susceptibles d'affecter la santé des individus et de la collectivité. La longévité et la santé d'une communauté résultent notamment de son organisation sociale et communautaire, de son style de vie, de la qualité de l'environnement et du cadre bâti dans lesquels elle se déploie ou non. Ce point de vue s'inscrit en droite ligne avec celui de plusieurs spécialistes en matière de santé publique, de promotion et de prévention de la santé.

L'exercice démocratique de ces audiences populaires s'ajoute d'ailleurs aux nombreux efforts qui sont déjà entrepris par divers intervenants et organismes du quartier afin de redonner de la confiance, de l'estime de soi et du pouvoir (*empowerment*) aux gens de notre communauté. Ces audiences devraient contribuer à augmenter le sentiment de fierté et d'appartenance de la communauté envers le territoire qu'elle habite.

Aux prises avec des conditions socio-économiques fort difficiles, dévalorisantes et déqualifiantes, notre communauté a toujours su, malgré tout, faire preuve de génie, de ténacité et de fierté pour trouver et développer des solutions qui lui sont propres. Le CLSC Hochelaga-Maisonneuve a d'ailleurs vu le jour, il y a plus de vingt-cinq ans, grâce à cette volonté peu commune d'une population désireuse d'identifier ses besoins et d'y pourvoir de façon innovatrice. Ainsi, a-t-on vu apparaître l'un des premiers CLSC du Québec. Il fait maintenant partie du patrimoine, du capital communautaire et social, fort diversifié, dont s'est doté la population de ce quartier. C'est donc à titre de représentants

d'une institution publique de santé devant être enracinée dans son milieu et porteuse des besoins et des préoccupations de la communauté locale que nous désirons soulever certaines interrogations et apporter quelques pistes de solutions face au projet de réaménagement de la rue Notre-Dame. Ne serait-ce que du point de vue de la santé et sur le plan la qualité de vie, nous croyons qu'il est de notre devoir d'exprimer certaines vues sur un projet de réaménagement aussi majeur du territoire, tout comme nous l'avons fait dans le passé.

Historique

Le CLSC Hochelaga-Maisonneuve, avant même son affiliation au réseau de la santé en 1973, s'est préoccupé d'une manière globale de la santé de la population. Tous les aspects de la santé communautaire sont par conséquent pris en considération: santé physique, psychologique ou sociale; logement, sécurité, salubrité, pauvreté; rapports sociaux, familiaux; emploi, etc.

Dès le départ, c'est le désir de s'impliquer dans sa propre destinée qui a conduit la population du quartier à investir temps et énergie à la structuration de leur centre communautaire. On comprendra que le CLSC, tel qu'on le connaît sous sa forme actuelle, est toujours porteur d'un désir de voir les résidents du quartier se prendre en charge et participer aux décisions qui influenceront leur vie.

On doit à ce chapitre rendre hommage aux nombreux bénévoles et intervenants impliqués dans toute la dynamique communautaire qui caractérise si bien notre quartier. À travers ce vaste réseau organisé se sont développées de très grandes compétences que tout décideur se doit désormais de prendre en considération.

Le mémoire déposé par notre CLSC en 1983, dans le cadre de la *Commission de consultation populaire sur l'aménagement du boulevard Ville-Marie*, fait d'ailleurs une édifiante démonstration des liens entre l'environnement, la santé communautaire et la possibilité qu'ont les citoyens de se prendre en charge collectivement. On y traite également des effets du bruit sur la santé et des faiblesses de la planification gouvernementale. D'ailleurs, le CLSC avait mandaté un représentant pour agir à titre de commissaire lors de cette consultation.

Ce même fil conducteur se retrouve à travers notre implication dans la création et le soutien au Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve (CAUHM) depuis 1983. Ce dernier a donné suite aux différentes recommandations qui ont été retenues lors de la consultation populaire de 1983 en sollicitant la participation des citoyens et des organismes préoccupés par la qualité de vie du quartier Hochelaga-Maisonneuve.

Plus particulièrement en ce qui concerne la transformation de la rue Notre-Dame, le CAUHM est toujours demeuré vigilant soit pour re-mobiliser le milieu, au besoin, ou encore pour rappeler aux différents décideurs les revendications exprimées localement.

Il y a d'abord eu au printemps de 1983, un groupe de travail qui avait pour mandat d'expliquer, le plus clairement possible, les informations concernant le projet du ministère de reprendre les travaux d'aménagement de la rue Notre-Dame et puis de solliciter la présentation de mémoires de la part du milieu.

Au cours des années '80 le CAUHM a maintenu des relations, quoique difficiles, avec le ministère des Transports. Il y a eu différents épisodes comme le moratoire de 1985 qui venait stopper tout le projet; puis l'assemblée publique de mai 1987 où plus de 200 personnes étaient témoin de l'attitude condescendante des fonctionnaires du ministère et enfin en 1989, un mémoire était présenté en commission parlementaire afin d'exprimer la position du milieu.

C'est vers 1990 que les attitudes commencent à changer. La Ville de Montréal entreprend alors un vaste processus de consultation pour l'inspirer dans l'élaboration du premier plan d'urbanisme de son histoire. Des fonds sont rendus disponibles pour favoriser la vulgarisation de l'information et une participation la plus large possible à ce grand exercice de planification. Plusieurs organismes du milieu se mobiliseront pour permettre aux citoyens de saisir les enjeux de l'opération et d'exprimer leurs points de vue. Le CAUHM fera notamment alliance avec le Pavillon d'Éducation Communautaire (PEC) dans la confection et la présentation d'une maquette interactive du quartier. Les recommandations qui découleront de cette activité de consultation, entre autre lors de la vente trottoir de la Promenade Ontario de la fin mai 1992, seront utilisées lors du Sommet de l'arrondissement Mercier/Hochelaga-Maisonneuve qui devait conduire à l'adoption du plan directeur pour notre territoire. De plus, des documents de vulgarisation des enjeux et aussi un document facilitant le travail des organismes pour la présentation d'un mémoire furent élaborés par le CAUHM.

La problématique de la rue Notre-Dame ressort évidemment de tout ce processus et la nécessité d'établir un lien entre le Pôle olympique et le quartier se précise. La notion de corridor récréo-touristique dans l'axe du boulevard Morgan semble faire l'unanimité dans le milieu si on en juge par la vingtaine de mémoires, dont celui du Département de santé communautaire allié aux trois CLSC de l'arrondissement puis le nôtre, qui furent présentés lors de l'étape finale de consultation. Une des pierres angulaires de ce corridor était la reprise d'une recommandation de 1983, soit la réunification de plein pied des parcs Morgan et Champêtre par l'abaissement de la chaussée de la rue Notre-Dame. Le CAUHM a sollicité les réactions des membres de plusieurs organismes du quartier en organisant à cette époque près de 40 rencontres d'échange et d'information dans les groupes. C'est aussi à cette période que le CAUHM, avec d'autres tables de concertation et organismes du quartier, mettent sur pied la Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve (TAQ). Après la fin du processus d'élaboration du plan d'urbanisme, le CAUHM étant le seul organisme à maintenir son investissement dans la TAQ, il fut convenu d'abandonner cette structure qui dédoublait les énergies à investir.

Le plan d'urbanisme a été adopté par la Ville de Montréal en laissant une partie de notre territoire à l'étude. Le secteur Maisonneuve fera donc, quelques années plus tard, l'objet d'un plan particulier d'urbanisme (PPU). Ce sera encore une fois l'occasion pour le CAUHM de consulter les organismes du milieu en mettant à contribution cette fois le Conseil pour le développement local et communautaire d'Hochelaga-Maisonneuve

(CDLC). Un document précisant les enjeux est distribué, une présentation et un échange avec les membres de cette table de concertation permettront d'acheminer à la Ville les points de vue du milieu.

À la même période, le CAUHM est impliqué au comité de développement de Tourisme Hochelaga-Maisonneuve (THM) et fait circuler les mêmes informations. D'autres organisations sont ainsi rejointes et le milieu maintient la cohérence face à ses revendications. À travers cette implication, le concept de belvédère d'observation dans le parc Champêtre est développé et a été retenu par les membres de THM comme un élément de consolidation de la partie sud du quartier, à condition que les parcs soient réunifiés.

Depuis 1993, des intervenants de plusieurs organismes du quartier et de l'Est de Montréal participent également au Projet de revitalisation urbaine et sociale du quartier qui vise notamment à attirer de nouveaux ménages dans le quartier. Pour atteindre cet objectif il faudra nécessairement agir sur l'amélioration de la qualité de vie du milieu.

Notre quartier a si bien montré sa capacité d'exprimer des positions étoffées et appuyées que la crédibilité de ses organisations s'est accrue dans plusieurs domaines. On dit souvent que notre quartier a la particularité d'être très innovateur, c'en est une autre preuve. Ainsi en 1997, quand le ministère des Transports consulte madame Harel, députée du comté, et quelques intervenants locaux, il est clair dans la tête de ces derniers que le CAUHM doit être impliqué dans cette démarche. Le ministère prend donc contact avec le Collectif pour connaître la nature de toutes les revendications depuis le début de la saga Notre-Dame. La volonté de traiter le dossier avec des partenaires locaux teinte la nature des relations et le ministère fait preuve de bonne foi en incluant dans ses plans l'ensemble des préoccupations du milieu et va même un peu plus loin qu'on ne l'aurait d'abord cru. Il s'agit donc d'un changement de culture important dans les échanges entre le gouvernement et le milieu.

Souhaitons que le gouvernement québécois et son ministère des transports sauront trouver le courage d'aller encore plus loin dans l'innovation en matière de transport urbain et d'aménagements viables en s'appuyant sur les revendications apportées par le milieu.

Introduction

Nous tenons, en premier lieu, à remercier l'animateur principal et les commissaires de cette démarche ainsi que le Collectif en aménagement urbain d'Hochelaga-Maisonneuve (CAUHM), pour l'organisation et la tenue de ces audiences publiques sur ce projet majeur pour le devenir de la communauté du quartier.

Alors que les gouvernements supérieurs nous annoncent des projets sur le plan du transport, de l'environnement et de l'aménagement du territoire sans que soit prévue en même temps une consultation sérieuse de la population concernée, la tenue de ces audiences peut sembler vaine aux yeux de plusieurs. Les résidents du quartier Hochelaga-Maisonneuve ont, à tort ou à raison, nettement l'impression d'être mis devant le fait accompli face à des enjeux complexes et des intérêts diversifiés. En effet, les pressions se font très grandes pour débouchonner le goulot à quatre voies de la rue Notre-Dame dans lequel s'engouffrent les camions de marchandises et les automobiles des banlieusards, empressés d'arriver à destination. Défilant et arrivant de toutes parts sur des boulevards limitrophes à six et huit voies, les camionneurs et les automobilistes se font de plus en plus nombreux à se plaindre du manque de fluidité de la circulation dans notre secteur. Résister et faire valoir des points de vue qui soulèvent des préoccupations par rapport à la qualité de vie et la santé des gens du quartier, peut donc nous faire ressembler à ces irréductibles Gaulois qui, de leur village, résistent à l'envahisseur romain. Au lieu de se percevoir comme des personnes réactives marquées du syndrome « pas dans ma cour », les résidents du quartier Hochelaga-Maisonneuve doivent plutôt se considérer comme des citoyens à part entière. Traversés par cette question depuis 1970, ils sont très bien placés, selon nous, pour apporter des réponses nouvelles et modernes qui valent pour tout ce qui concerne la qualité de vie de l'ensemble des Montréalais, tout en ne se cramponnant pas à une forme de statu quo. On pourrait reprendre cette maxime de Jacques Proulx, le président de Solidarité rurale, qui affirme « Tant vaut le village, tant vaut le pays », pour la reprendre à notre compte et la formuler ainsi : « Tant vaut le quartier, tant vaut l'Île ».

Le mémoire que nous vous présentons constitue une contribution par laquelle nous tenons, en tant que membres du conseil d'administration du Centre local de services communautaires (CLSC) Hochelaga-Maisonneuve, à réaffirmer des principes de santé publique, de qualité de vie et d'environnement sain et durable à respecter. Le CLSC, faut-il le rappeler, a pour mission de répondre aux besoins de la population en offrant divers services de santé, services sociaux et d'action communautaire de nature préventive ou curative. Le geste que nous posons aujourd'hui s'inscrit dans la continuité de cette mission qui consiste notamment à impliquer les citoyens dans la prise en charge de leur santé physique, psychologique et sociale. C'est donc avec le regard d'une institution ancrée dans son milieu et participant avec ses diverses composantes aux actions et aux stratégies d'un milieu en développement que nous formulons ici certaines recommandations. Nous profitons aussi de l'occasion pour affirmer et prendre certains engagements futurs à notre niveau, en plus d'insister sur certains acquis nouveaux à préserver. Nous insistons également pour que ces questions d'aménagement urbain, de transport des biens et des personnes, de santé publique et d'environnement soient éventuellement débattues à une échelle régionale avec tous les acteurs et les citoyens de l'Île de Montréal.

Une population fragile

La population du quartier Hochelaga-Maisonneuve présente un bilan de santé qui n'est pas rose: mortalité précoce (73 ans d'espérance de vie VS 78 pour la région), taux élevés de maladies respiratoires et de l'appareil circulatoire (voir tableaux suivants); taux record régional de suicide (36,6 pour 100 000 VS 15,1 pour la région).

Tableau 1 - Indices comparatifs de mortalité selon la cause, 1992-94 et 1995-97¹

Causes	1992-1994			1995-1997		
	Nombre moyen de décès	Indice		Nombre moyen de décès	Indice	
Tumeurs	149	126	(+)	149	133	(+)
Appareil circulatoire	213	136	(+)	216	150	(+)
Appareil respiratoire	48	141	(+)	52	173	(+)
Blessures	37	175	(+)	38	195	(+)

(+) valeur significativement plus élevée que celle de l'ensemble de la région Montréal-Centre (ou île de Montréal) (=100)

Tableau 2 - Taux d'hospitalisation¹ de courte durée le diagnostic principal, 1996-1998

	Tumeurs	Appareil circulat.	Appareil respirat.	Traumatismes	Total
Taux ajusté ¹					
CLSC 1996-1998	101,9	182,9	132,7	94,5	1135,4
CLSC 1994-1996	119,2	192,8	157,2	89,8	1317,8
Région 1996-1998	88,3	151,0	82,6	79,4	950,5

Sont exclues les hospitalisations dont le diagnostic principal est une naissance vivante.

1. Taux pour 10 000 personnes, ajusté selon la structure par âge, sexes réunis, de la population de Montréal-Centre 1997

Le tableau 1 nous montre une détérioration des indices comparatifs de mortalité pour des problèmes circulatoires et respiratoires : avec 50% et 73%, respectivement plus de décès par rapport à la moyenne de l'île (Montréal-Centre), les écarts sont importants. Les écarts avec la moyenne régionale au niveau du taux d'hospitalisation (Tableau 2) sont presque aussi importants avec 61% de plus (en 96-98) d'hospitalisation pour les maladies respiratoires et 21% de plus pour les maladies de l'appareil circulatoire.

¹ Tableaux tirés du site de la Santé publique de Montréal

Ce ne sont que des indicateurs, des symptômes d'un état de pauvreté endémique qui se traduit entre autres par :

- ❑ des taux de décrochage scolaire élevés : 44% des jeunes de 15-24 ans du quartier ne fréquentent plus l'école, contre 30% dans la région²
- ❑ les taux de chômage prolongé plus qu'alarmants : en mars 1999, 42% des familles prestataires de la sécurité du revenu, qui représentent 36% de la population de 0-64 ans, sont prestataires depuis 10 ans ou plus .

Nous sommes devant un quartier dont la population fut dévastée par la désindustrialisation rapide et massive des dernières décennies.

- Les industries alimentaires ont été centralisées ailleurs que dans le quartier, quand elles n'ont pas déménagé à Toronto (David, Christie, Steinberg...);
- les industries du rail et du transport ont réduit et concentré leurs activités dans l'ouest du pays (et de la ville ?), fermant plusieurs usines importantes (Angus, Vickers...);
- les industries du fil, du textile, de la chaussure et de la « guenille » ont été expatriées vers le Sud où la main-d'œuvre est meilleure marché (J&P Coats,...)

Hochelaga-Maisonneuve était un quartier fier de sa vocation industrielle. Les quartiers industriels d'aujourd'hui sont plantés en périphérie de la ville et leurs ouvriers vivent en banlieue. Ce qui explique que nous ne soyons pas insensibles aux objectifs de croissance économique qui sous-tendent à l'évidence le plan de transport régional. La population de Montréal, et particulièrement celle du quartier Hochelaga-Maisonneuve a souffert grandement de la crise et de la restructuration économique des dernières décennies.

Nous sommes cependant préoccupés de savoir comment les ministères de l'Environnement, de la Métropole, de la Santé et services sociaux arrivent à concilier leurs responsabilités premières avec les effets sociaux destructurants inhérents au passage d'une autoroute dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve ?

... fragile mais éclairée

Pourtant ce quartier, comme beaucoup de vieux quartiers montréalais, recèle de grandes richesses: patrimoine architectural et culturel, tissu social dense, ce qu'on appelle aujourd'hui le capital social, ce sont des valeurs, des atouts qui se développent lentement... qui s'exportent peu. Mais ils attirent de plus en plus de gens de l'extérieur.

Tous ces trésors constituent pour bien des citoyens et des intervenants du milieu une base pour la reconstruction du quartier. Les nombreuses initiatives de revitalisation développées localement sont désormais reconnues par tous les décideurs comme incontournables. Nous avons le mérite en ce sens d'avoir été visionnaires quant à l'importance qu'aura notre quartier, périphérique au centre-ville, dans 10 ou 20 ans.

² Statistiques du recensement 1996.

Nos efforts, quoique considérables, pourraient être amenuisés, voire même anéantis, par la planification d'un aménagement aussi considérable qui ne tiendrait pas compte d'une vision à long terme.

Un impact environnemental déterminant

Incidentement, nous avons été surpris et demeurons perplexes devant le peu de préoccupations manifestées dans le plan de transport du ministère à propos des enjeux environnementaux et de santé publique que posent les modalités actuelles et passées de gestion par le marché de nos besoins de transport des personnes et des marchandises.

Nous sommes préoccupés des conséquences qu'aura sur l'environnement et la santé de la population la poursuite du développement urbain, basé principalement sur l'usage de l'automobile (et du camion pour le fret)³. On prévoit encore une augmentation de 25% du transport automobile d'ici 2016. Nous croyons qu'un plan de développement des transports urbains devrait tenir compte des contraintes environnementales et de santé qui se posent, non seulement à Montréal mais à toute la population de la planète, à l'heure des accords sur la réduction des gaz à effet de serre signés à Kyoto. Des contraintes qui, si elles sont bien gérées, peuvent devenir habilitantes plutôt que de freiner le développement économique et social de la région. Viser le maintien de la compétitivité économique régionale, notamment en matière de transport par camions, sans identifier aujourd'hui les objectifs que nous devons atteindre en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, c'est reporter le problème à plus tard... et se priver de l'occasion que représente l'investissement majeur du plan de transport régional pour amorcer des transformations nécessaires.

Le premier pas à faire pour transformer une contrainte en facteur de réussite, c'est de l'inclure dans son plan. Nous n'avons pas vu une telle inclusion des contraintes environnementales et de santé publique posées par la pollution et les gaz à effet de serre (GES). Nous n'avons pas, non plus, perçu dans le plan du ministère une intention ferme de freiner la tendance lourde à l'étalement urbain qui sous-tend, dans la structure actuelle de « gestion de la demande », la croissance rapide de l'usage de l'automobile.

La situation du ministère du transport québécois n'est pas unique :

« Jusqu'à présent, les gouvernements canadiens et l'industrie automobile n'ont tenu aucun compte des émissions de gaz à effet de serre dans l'élaboration de leurs politiques de transport. La forte augmentation des émissions de gaz à effet de serre constatée dans le secteur des transports depuis les années 60 est principalement due à un changement d'attitude des ex-passagers des transports en commun qui préfèrent désormais, même s'ils sont seuls, utiliser leur propre véhicule, et au transport des marchandises qui se fait par camion plutôt que par rail. ⁴ »

³ Suivant la dernière « Enquête origine-destination » de 1998, la région a connu de 1987 à 1998 une hausse du déplacement en automobile de 30% alors que les transports en commun connaissaient une baisse de 14% durant la même période.

⁴ **Solutions canadiennes**, Mesures pratiques et abordables pour lutter contre le changement climatique, Fondation David Suzuki, 1998, page 17.

Comme nous l'illustrerons dans les pages qui suivent, nous croyons que la situation appelle un changement d'attitude de la part de nos gouvernements, un changement qui devrait être visible au moment où ceux-ci nous annoncent des investissements TRÈS importants et structurants touchant la source la plus importante de GES.

Il s'agit d'un problème qui, à l'évidence, ne se règlera pas dans Hochelaga-Maisonneuve. Nous croyons cependant que le petit bout d'autoroute qui passera ici fait partie d'un plan qui n'a pas intégré les contraintes environnementales qui pèsent sur la région, et la planète. Une telle intégration changerait, à notre avis passablement d'éléments du plan régional de transport.

Pollution atmosphérique, réchauffement climatique et effets sur la santé

L'augmentation vertigineuse de la consommation de combustibles fossiles au cours des 50 dernières années a induit un réchauffement du globe dont les conséquences désastreuses deviennent mesurables et palpables.

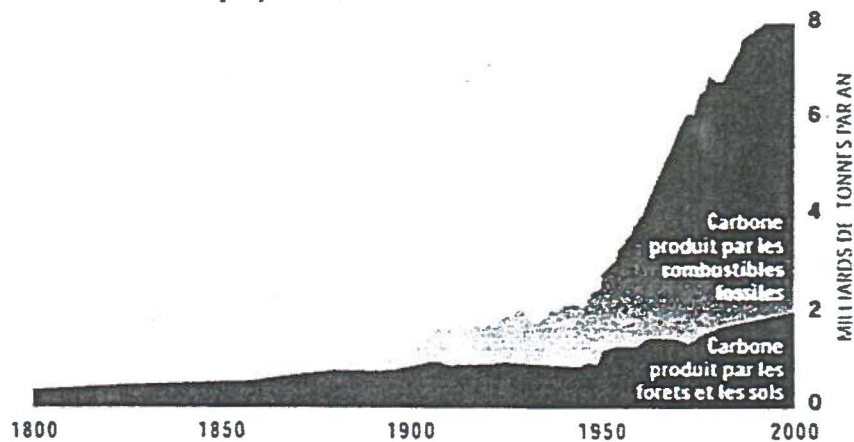


Figure 1 – Rejet de carbone dans l'atmosphère 1800-2000

« A l'échelle de la planète, on estime à 2 millions de tonnes les émissions annuelles de carbone qui résultaient d'activités industrielles et commerciales au milieu du XIX^e siècle. En 1900, elles étaient déjà passées à 1 milliard de tonnes et, en 1995, elles dépassaient les 6 milliards de tonnes par an. »⁵

Les études et avis scientifiques sont convergents et ne permettent plus de repousser à plus tard le changement. Pourtant, après Rio (1992) et Kyoto (1997) les promesses politiques de changement faites sur la scène internationale par nos représentants ne se sont pas encore traduites en action...

Le plan de transport régional nous semble une occasion d'agir à ne pas rater.

⁵ À couper le souffle, Les effets de la pollution atmosphérique et des changements climatiques sur la santé, Fondation Suzuki, mai 1999, p.2.

Une chaleur qui devient inquiétante

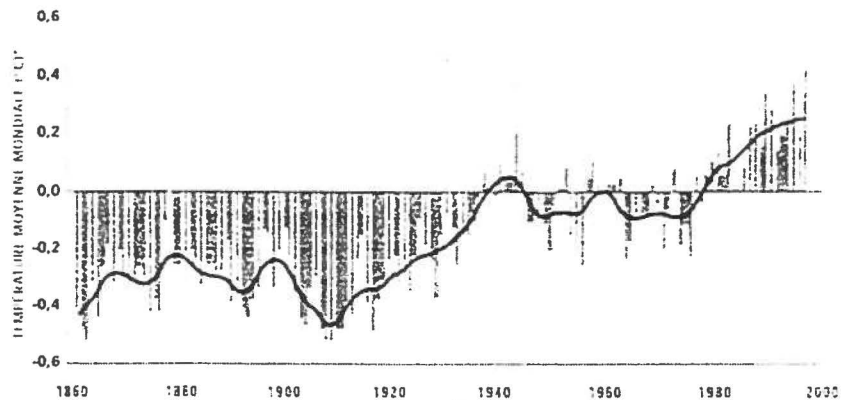


Figure 2 - Évolution de la température moyenne mondiale

« Des vagues de chaleur, des tempêtes, des ouragans et des inondations comme on n'en avait jamais vu auparavant se sont produits dans le monde au cours des 15 dernières années. Les spécialistes de la climatologie disent maintenant que l'on peut imputer au réchauffement du globe la fréquence et la force accrue des El Niño au XXe siècle. »⁶

« En 1995, des vagues de chaleur ont tué plusieurs centaines de personnes à Chicago et plusieurs milliers dans l'Uttar Pradesh en Inde et dans le centre de la Chine. (...) On peut s'attendre à ce que de nombreuses villes canadiennes voient une augmentation significative du nombre de journées très chaudes et connaissent des vagues de chaleur plus longues au fur et à mesure que le réchauffement du globe se traduira par des températures de plus en plus élevées. »⁷

Suivant ce même rapport de la Fondation Suzuki, le nombre annuel des décès imputables à la chaleur est actuellement aux alentours de 70 pour Montréal et 20 pour Toronto. On estime que ces chiffres pourraient augmenter à 460 pour Montréal et à 290 pour Toronto d'ici 2020. Combien de ces 400 décès dus au réchauffement climatique se produiront dans Hochelaga-Maisonneuve, quartier où les gens sont moins susceptibles de posséder une piscine ou un système de climatisation ? Combien de milliers de décès compterons-nous ailleurs ?

En plus de l'accroissement de la température moyenne, les perturbations dues aux changements climatiques sont nombreuses et dévastatrices : assèchement des régions productives (prairies) et diminution des stocks de poissons; augmentation du niveau de la mer avec son cortège de déplacement de populations...

« La Banque asiatique de développement estime que, en Chine et au Bangladesh seulement, la montée du niveau des mers pourrait forcer 140 millions de personnes à aller s'installer ailleurs. Les tempêtes et les lames de fond mettent en danger des populations considérables dans ces régions. Si le niveau de la mer devait monter d'un mètre, 17 pour cent du Bangladesh, qui ne produit que 0,3 pour cent des gaz à effet de serre mondiaux, pourrait être submergé. »⁸

⁶ Idem, p. 7

⁷ Idem, p. 8

⁸ Idem p. 11

Plus près de nous, à propos du fleuve St-Laurent: « Il manquait hier un mètre d'eau dans le Port de Montréal pour que le niveau atteigne seulement la normale des trente dernières années. »⁹ On parle d'un risque de diminution du débit du fleuve de 30 à 40% au cours des 50 prochaines années. C'est dire que cela entraînera des changements dramatiques tant au niveau de l'activité économique que de la faune et la flore marine.

D'autre part, on peut s'attendre à ce que le réchauffement des températures moyennes se traduise par une extension du territoire et une augmentation du nombre d'insectes porteurs de maladies.

« L'augmentation de la température moyenne du globe pourrait entraîner un élargissement de la zone de transmission potentielle de la malaria. Cela signifierait que, d'ici la deuxième moitié du siècle prochain, environ 60 pour cent de la population mondiale serait menacée, contre 45 pour cent à l'heure actuelle. Chaque année 250 millions de personnes contractent la malaria et près de deux millions en meurent. »¹⁰

À ces effets sur la santé il faut ajouter l'accroissement des maladies respiratoires allergiques : les herbes et pollens allergènes poussent surtout dans les milieux chauds alors que le nombre accru de périodes de grande chaleur promet des épisodes de smog plus intenses et des niveaux plus élevés de particules atmosphériques. Déjà la prévalence de l'asthme a augmenté de 30% au cours des 20 à 30 dernières années pour des raisons qui sont loin d'être claires.

D'autres phénomènes viendront ajouter leurs effets à ceux que l'on vient d'énumérer, et ainsi alourdir et complexifier l'état de santé publique : pollution de l'air, de l'eau, des sols, vieillissement de la population, augmentation du commerce mondial et des voyages...

La détérioration de la qualité de l'air

La croissance du transport par automobile et camion est liée non seulement à l'effet de serre (et donc au réchauffement climatique) mais aussi à l'augmentation de la pollution atmosphérique qui a elle aussi des conséquences graves sur la santé humaine.

La consommation de combustibles fossiles n'a pas que pour effet de conduire à une augmentation de la température moyenne du globe mais aussi de rejeter dans l'air ambiant des quantités importantes de polluants atmosphériques. Et ces polluants ont des conséquences évidentes sur la santé des habitants de nos villes. Au Canada quelques 16 000 décès par an sont imputables à la pollution atmosphérique.

⁹ Bisson, Bruno, La Presse, 4 mai 2000, page A-7

¹⁰ Idem, p.12

« Des études épidémiologiques révèlent un rapport entre les polluants atmosphériques considérés individuellement et des hausses spécifiques des maladies respiratoires, des hospitalisations et des décès précoces. On relève ainsi une corrélation statistiquement significative entre les hospitalisations pour problèmes respiratoires graves et l'augmentation du nombre de particules en suspension dans l'air. D'autres études médicales indiquent une relation entre le monoxyde de carbone et les hospitalisations pour insuffisance cardiaque congestive parmi les Canadiens du troisième âge. Les effets des oxydes d'azote, de l'ozone, de l'anhydride sulfureux et d'autres polluants ont également fait l'objet d'analyses qui ont permis de découvrir des rapports étroits entre les effets néfastes sur la santé et des niveaux de pollution déjà relevés dans les régions canadiennes à forte densité de population.

Fait peut-être encore plus important, les études démontrent que bien des polluants atmosphériques n'ont aucun « seuil » de toxicité. Autrement dit, même si les gouvernements mettent en oeuvre des normes « souhaitables », aucun niveau de pollution n'est « sans danger ». Maints polluants nuisent à la santé dès que leur niveau permet la détection. De surcroît, les études médicales indiquent que les effets cumulatifs de ces polluants pourraient être encore plus dangereux que les expositions à court terme à de hauts niveaux de pollution, dont nous savons déjà qu'elles ont des effets néfastes sur la santé. On estime que d'un bout à l'autre du Canada, huit pour cent de toutes les morts non-violentes, soit jusqu'à 16 000 décès par an, sont imputables à la pollution de l'air¹¹.

Les personnes les plus vulnérables à la pollution atmosphérique sont les enfants, les personnes âgées et les individus souffrant de maux préexistants, notamment les maladies cardiaques et pulmonaires. Ainsi, entre 1980 et 1990 au Canada, les hospitalisations de jeunes enfants pour cause d'asthme ont augmenté de 28 pour cent pour les garçons et de 18 pour cent pour les filles. »¹²

L'ouverture, dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve le mois dernier, du premier centre d'enseignement sur l'asthme dans la région, témoigne de l'état précaire de la santé respiratoire de la population. Le directeur-général du CLSC, M. Paul Leguerrier, déplorait à cette occasion le fléau de « cette maladie qui affecte environ 5 000 personnes dans notre quartier, dont au moins 1 000 enfants ». Cela occasionne, notait-on encore, plus de 2 500 visites annuelles à l'urgence de l'hôpital et près de 500 hospitalisations, reliées à l'asthme, dans Hochelaga-Maisonneuve seulement. On peut estimer que les coûts financiers afférents à cette situation sont considérables.

Mis à part ces effets généraux, qui se mesurent à l'échelle des agglomérations urbaines, on commence à mesurer de façon plus spécifique les effets sur la santé des voies de circulation rapide et intense. Dans une étude récente (février 2000) réalisée à Denver au Colorado, on a évalué que le risque de cancers pour les enfants (y compris la leucémie) vivant à proximité de corridors connaissant une circulation de 20 000 véhicules ou plus était de six fois supérieur.¹³

Les études accumulent des résultats accablants : à Birmingham, où l'on constate une augmentation de 29% du risque d'hospitalisation pour asthme près d'une artère (< 500 mètres) où la densité de trafic était supérieure à 24 000 véhicules par jour; à Tokyo (N : 5

¹¹ Notre souligné.

¹² À couper le souffle, résumé-synthèse, p.4-5.

¹³ <http://ens.lycos.com/ens/mar2000/2000L-03-01-03.html>

000), où l'on a montré une augmentation significative des symptômes respiratoires chez les résidentes demeurant près d'artères où la circulation était de 50 000 par jour¹⁴...

Qu'en sera-t-il du corridor élargi de la route Notre-Dame faisant passer au minimum le niveau de circulation actuelle de 50-60,000 véhicules par jour à 80,000 véhicules par jour. Ceci sans compter l'augmentation encore plus grande prévisible durant la réfection du boulevard Métropolitain, ou encore dans l'hypothèse de la construction d'un autre pont sur la rive sud ?

...et de l'environnement sonore

La détérioration de l'environnement sonore est aussi un fléau qui passe trop souvent inaperçu. Comme le soulignait déjà le mémoire du CLSC en 1983, l'accroissement du niveau de bruit ambiant qui accompagne les développements autoroutiers est une pollution méconnue qui ajoute son fardeau de stress

« L'être humain réagit au bruit de la même manière qu'il réagit à tout agent stresser. Au niveau physiologique: une production accrue d'adrénaline, une accélération du pouls, une élévation de la pression artérielle, une accélération de la respiration, la mobilité gastro-intestinale diminue, il y a constriction des petits vaisseaux sanguins, les muscles se tendent, etc... Ces réactions apparaissent à partir de 55 dB(A) ou plus. »¹⁵

La firme SNC Lavalin réalisait en 1999 une série de mesures du bruit sur plusieurs rues perpendiculaires au corridor Notre-Dame. Cette étude, dirigée par le professeur Pierre André, du département de Géographie de l'Université de Montréal, identifiait que les niveaux actuels de bruits sur ces rues varient de 62 à 66dBA, ce qui correspond à un niveau de gêne de moyen à fort. La même étude prévoit un fort impact sonore des développements prévus sur la rue Notre-Dame, avec une augmentation allant de 3 à 8 dBA, particulièrement pour les rues Desjardins (8dBA), Joliette (5dBA) et Aylwin (4 dBA). Rappelons que l'échelle acoustique des dBA est logarithmique et qu'une augmentation de 3dBA correspond au doublement du bruit...

Des mesures seront nécessaires pour atténuer les inconvénients et effets néfastes pour la santé de cet environnement sonore dégradé. Atténuation tant à la source (écrans...) qu'au niveau de la fenestration des maisons de cette région.

Pour réduire la consommation de combustibles fossiles et l'étalement urbain

¹⁴ Lajoie, Dr. Pierre « Pollution de l'air reliée au transport en milieu urbain : impacts sur la santé de la population »

¹⁵ Mémoire du CLSC Hochelaga-Maisonneuve aux audiences publiques populaires de 1983, p. 35

Les tendances de fonds en matière de transport des personnes et des marchandises sont claires : le taux de possession de véhicules au Canada est passé de 310 à 484 pour 1000 habitants, de 1970 à 1994. Les fourgonnettes, camionnettes, voitures tout terrain et véhicules commerciaux représentent aujourd'hui 48 pour cent des achats de voitures neuves, ce qui explique en grande partie l'augmentation de la consommation moyenne (L/100km) d'essence d'un parc automobile qui s'est accru considérablement.

Nous croyons que le plan de transport régional proposé par le ministère devrait intégrer clairement les objectifs que le gouvernement du Québec vise en matière de transformation des habitudes de transport automobile, ceci afin de permettre aux utilisateurs de mieux planifier leurs propres investissements, tant en matière de moyens de transport qu'en ce qui concerne le choix de leurs lieux de résidence.

Quel modèle de développement urbain ?

Il nous semble qu'on ne peut pas proposer de développer de façon majeure le système de transport régional sans se prononcer, par le fait même, sur le problème de l'étalement urbain, sans prendre parti dans cet enjeu stratégique. Le Ministère des transports du Québec prévoit une augmentation de 2 millions de déplacement par jour d'ici 2016, soit 25% de plus. « Si rien n'est fait ces déplacements se feront principalement en automobile et entraîneront de graves problèmes de congestion (...) plus de circulation, plus de bruit, plus de poussière, moins de sécurité »¹⁶. Le ministère semble conscient des impacts négatifs qu'entraînera l'accroissement du nombre de déplacement et de la pression accrue que cette demande exercera sur le réseau routier. Quelles solutions propose le ministère? Un peu de tout : plus de routes, plus de ponts, plus d'autobus et de métro...

Pourtant chaque artère que l'on ajoute, chaque élargissement des artères existantes, ce sont des espaces enlevés à la qualité, des empiètements sur l'humain. Entre les modèles opposés de développement urbain que représentent Portland et Chicago, Montréal se situe plutôt très près du « modèle » de Chicago. À Portland, la superficie de la ville s'est accrue de 2% au cours des vingt dernières années et de 46% dans le cas de Chicago. Alors que cette dernière stagnait en terme de population (+4%) et l'autre accroissait sa population de près de 50%. Est-ce vraiment le modèle de Chicago que nous désirons suivre ?

Le nombre de voies de circulation automobile sur le tronçon d'autoroute qui traversera le quartier dépendra du modèle de développement urbain régional dont la métropole se dotera. Les instances régionales montréalaises sont actuellement en débat et des conflits divisent les acteurs. Il serait malheureux qu'à cause de cela la communauté montréalaise ne tire pas le maximum des investissements annoncés par le Ministère des transports.

¹⁶ Ministère des transports, Plan de gestion des déplacements, avril 2000, p.1

Le ministère reconnaît lui-même qu'il manque un plan, définissant des priorités de développement :

« La planification et la gestion du développement urbain, par ailleurs, relèvent de l'aménagement du territoire, et celui-ci est planifié et géré localement et régionalement par les plans et la réglementation d'urbanisme des municipalités, ainsi que par les schémas d'aménagement des MRC et de la CUM.

Il n'en demeure pas moins que pour l'ensemble des acteurs de la région, et en particulier pour le ministère des Transports, la mise en place d'un cadre d'aménagement métropolitain faciliterait le choix des interventions à privilégier, en définissant des priorités claires en matière de développement. »¹⁷

Que les acteurs régionaux ne soient pas encore réunis autour d'une ou quelques tables bien ordonnées – fusions de municipalités – ne devrait pas empêcher les communautés locales de se mobiliser autour de projets de développement et d'amélioration de la qualité de vie dans les quartiers et la région. Peut-être même ces différents projets sous-régionaux favoriseront-ils l'émergence d'une appartenance régionale renouvelée ?

Le transport en commun: un choix stratégique

Même en l'absence d'un modèle de développement urbain, les investissements prévus en matière de développement des transports en commun sont un pas dans la bonne direction. Il faut cependant éviter que la faiblesse ou l'ambiguïté des mesures assurant l'utilisation de ces moyens rendus disponibles ne corresponde à un pas en arrière.

Suivant le recensement canadien de 1996, 64% des femmes et 48% des hommes se rendent au travail par d'autres moyen que l'automobile (transport en commun, bicyclette, à pieds) dans Hochelaga-Maisonneuve. Pour Montréal, les chiffres correspondants sont de 48% et 39%.

Pour la région métropolitaine, il s'agit de 33% des femmes et 21% des hommes seulement qui utilisent d'autres moyens que l'automobile. Et trois fois sur quatre (75%) les utilisateurs masculins de l'automobile le font comme conducteurs (2 % comme passagers).

L'utilisation du transport en commun est une pratique urbaine. C'est normal, la densité assurant une plus grande rentabilité de l'investissement. Mais l'investissement dans le plan de transport est-il proportionnel à la densité de population ? Vient-il servir, construire le cœur de l'agglomération ou s'il en retire encore un peu plus de vie pour soutenir la même courbe de développement centrifuge connue depuis 30 ans ?

Le cœur de la métropole, incluant une partie de Laval et de la Rive-Sud, compte pour 16 % du territoire et 77 % de la population. À l'inverse, les 23 % de la population périphérique occupent 84 % du territoire. C'est ce qu'on appelle l'étalement urbain...

¹⁷ Plan de gestion des déplacements, p. 5 (<http://www.mtq.gouv.qc.ca/regions/montreal/plan.htm>)

Équilibre dynamique ou déséquilibre ?

Avec 762M\$ pour l' « optimisation » de l'autoroute métropolitaine, 165M\$ (mais plus probablement 225-250M, selon nos informations) pour la « modernisation » du tronçon Notre-Dame, en plus des quelques 400M\$ de parachèvements divers... Ce sont de gros morceaux du plan d'aménagement des transports du ministre.

Il y a bien, du côté du transport en commun quelques morceaux substantiels : métro Anjou, métro Laval... mais on a l'impression que du côté des projets de transport en commun il y a plus d'improvisation (on a ressorti, pour l'occasion, des projets laissés longtemps sur les tablettes), et des projets qui sont à un stade moins avancé de développement. Ce qui nous fait craindre que les projets les plus réalisables à court terme soient les projets favorisant l'automobile et l'étalement urbain.

Nous avons même cru comprendre, non pas entre les lignes mais bien en clair dans le plan du ministère, que la réfection (modernisation) de la rue Notre-Dame serait une priorité - afin de compenser notamment pour la pression accrue qu'engendreront les travaux d'aménagement, notamment ceux du boulevard Métropolitain. Il nous semble que ce moment des grands travaux, qui amènera inévitablement son lot de contraintes pour les voyageurs, devrait être stratégiquement planifié afin de favoriser les changements d'habitudes.

Afin de d'utiliser ce moment critique (la période de travaux routiers) pour induire les changements d'habitudes souhaités chez les voyageurs, chaque intervention majeure visant à « moderniser », « optimiser » ou « accroître la fluidité » automobile devrait être précédée par la mise en place d'offres compétitives, tant en termes de vitesse que de confort, en matière de services de transport en commun. Ainsi ces périodes seraient favorables à l'expérimentation, puis l'adoption de nouveaux modes de transport.

Nous n'avons pas l'impression que le ministre Chevrette a en main toutes les cartes qu'il lui faudrait pour développer une offre cohérente de services de transport complémentaires: les rails relèvent du fédéral, le stationnement des municipalités et la planification de la CUM.

C'est à l'entité politique régionale d'établir les axes de son développement et non au bureau régional d'un ministère. Notre problème, en matière de développement urbain durable c'est que l'entité politique régionale est outrageusement dominée par les banlieues. Le cœur de la métropole, où vivent les trois-quart de la population, se fait difficilement entendre.

Pour un développement durable... il faut un poids politique décisif

À défaut de pouvoir s'appuyer sur un plan régional de développement, le ministère du transport devrait affirmer plus clairement les principes qui le guident.

Nous avons bien compris que la fluidité du transport par camions est un principe important pour le ministère, au nom du développement économique. À ce niveau, on ne nous a pas démontré que les moyens ont été pris pour minimiser les impacts environnementaux importants de cette perspective... Suivant la Table ronde nationale sur l'environnement et l'énergie :

Le seul scénario [au niveau du transport des marchandises] permettant d'approcher les objectifs de Kyoto consiste à détourner au moins un tiers des marchandises transportées par camions sur une distance de plus de 500Km vers le transport ferroviaire intermodal. Il est donc clair que pour passer du grand essor prévu dans les transports routiers commerciaux à une importante diminution (de 33 à 40 pour cent), le gouvernement fédéral va devoir apporter des changements rapides et audacieux à sa politique des transports.¹⁸

Le ministre du transport a-t-il inclus cette contrainte dans son modèle ?

On entend mal, cependant l'autre principe qui devrait guider le ministre: ne pas induire une plus grande utilisation de l'automobile pour le transport individuel. Sur cet aspect, l'intention du ministre est plutôt contradictoire : on souhaiterait que les voyageurs passent au transport en commun, mais on ajoute des ponts et des travées...

Si le ministre du transport affirmait clairement qu'il n'entend pas de faciliter la fluidité du transport individuel automobile, il contribuerait à dissiper le smog qui entoure encore ses intentions.

Mais cela ne suffirait pas à compenser le manque de poids du Montréal-central: quelle que soit l'assemblée délibérante qui décidera du plan de développement régional (CUM renouvelée ou, à défaut, Assemblée nationale), il faudra que la population du cœur de Montréal se mobilise pour que son poids politique soit à la mesure de son poids démographique (et historique, culturel, architectural...).

Sans un tel rééquilibrage de la représentation le développement de Montréal se fera toujours vers l'extérieur - en fonction de sa banlieue - au détriment de ses quartiers centraux : ceux qu'on traverse au matin, pour aller travailler, et au soir pour retourner vers le bon air de sa campagne, après avoir déversé au passage quelques kilogrammes de polluants.

* * *

Les enjeux du plan de transport régional sont tels, pour la santé de la région comme de la planète, que l'Institut de santé publique du Québec et les directions de la santé publiques de la région devraient être mobilisés dans l'évaluation de l'impact de ces développements et des stratégies de changement comportemental qui devraient être mises en œuvre. De même, les CLSC et autres organismes de santé primaire devraient être mis à contribution pour informer, éduquer, conscientiser la population régionale. En favorisant la participation aux décisions nous favoriserons l'implantation des changements nécessaires.

¹⁸ Fondation Suzuki, « Prendre la grand-route », p.8.

Ce n'est pas la première fois que les professionnels de la santé s'impliqueraient dans des changements environnementaux :

Les gouvernements ne se rendent pas pleinement compte des graves effets qu'ont sur la santé les problèmes environnementaux. Les ministres de la Santé, responsables de la santé des Canadiens, doivent par conséquent participer à l'élaboration des politiques en la matière.

Les professionnels de la santé sont également en première ligne dans ce domaine. Ils voient chaque jour l'effet de la dégradation de l'environnement sur le bien-être des gens. Lorsque les écosystèmes mondiaux tombent malades, la santé des gens s'en ressent. Ce n'est pas là une idée nouvelle. Au début du siècle dernier, les médecins ont découvert que la contamination de l'environnement, en l'occurrence l'eau potable, causait toutes sortes de problèmes de santé dans la collectivité. Aujourd'hui, la contamination de l'air, du sol et de l'eau a atteint des niveaux sans précédent à l'échelle mondiale et a des effets majeurs sur la santé des collectivités.¹⁹

Pour ces raisons nous croyons qu'un débat régional est nécessaire, impliquant largement la communauté montréalaise. C'est une occasion d'agir à ne pas rater, pour notre santé, celle de la planète entière, et celle de nos arrières-petits-enfants.

¹⁹ Fondation Suzuki, « A couper le souffle », p.43.

NOS RECOMMANDATIONS

La recherche et l'analyse des enjeux soulevés par le projet de réaménagement de la rue Notre-Dame nous a amenés à formuler des recommandations au niveau local, mais aussi au niveau régional. Nous souhaitons ainsi contribuer à un débat régional à poursuivre.

... par rapport au projet de réaménagement de la rue Notre-Dame

des conditions à respecter

- ❑ Les objectifs de diminution de la pollution atmosphérique et à la pollution par le bruit (par une réduction de l'utilisation des véhicules conventionnels) devraient être inclus comme vecteur déterminant du plan de transport. Des objectifs précis visant à limiter la croissance du nombre de véhicules automobiles devraient être fixés.
- ❑ Toute intervention majeure visant à « moderniser », « optimiser » ou « accroître la fluidité » automobile devrait être précédée par la mise en place d'offres compétitives, tant en termes de vitesse que de confort, en matière de services de transport en commun.
 - La construction des métro-bus Repentigny et Henri-Bourassa devraient être priorisées dans cet esprit.
- ❑ La modernisation de la rue Notre-Dame ne devrait pas ajouter de facilités pour le transport automobile individuel; ainsi tout ajout de travée supplémentaire devrait servir exclusivement au transport en commun (et, entre les heures de pointes, au transport des marchandises).
 - Le déplacement d'une partie du camionnage vers cette voie réservée réduisant l'achalandage sur les deux voies actuelles, l'une d'elles devrait être réservée, durant les heures de pointe, au co-voiturage.
- ❑ Le ministre devrait renoncer à l'extension du réseau routier et la construction d'un nouveau pont entre Montréal et la Rive-Sud qui ne feraient qu'augmenter le volume de la circulation tout en contribuant à l'aggravement de l'étalement urbain.
- ❑ Le ministère devrait examiner sérieusement la possibilité d'une remise sur rail de trains de surface et assurer le redéploiement de trains légers à grande vitesse sur l'Île de Montréal, notamment dans l'Est.

des éléments à conserver

- ❑ Tel que déjà prévu au plan de réaménagement, améliorer la fluidité de la circulation en minimisant le nombre d'arrêts et de feux de circulation sur la rue Notre-Dame en ayant comme objectif prioritaire de diminuer le bruit et la pollution de l'air.

- ❑ Que le MTQ maintienne l'idée de relier le parc Morgan au parc Champêtre dans un quartier qui connaît déjà un sérieux manque d'espaces verts
- ❑ Que le MTQ maintienne l'idée de relier l'actuelle piste cyclable à la route verte.
- ❑ Que le MTQ poursuive son approche de mise en valeur du patrimoine et le développement récréo-touristique, en concertation avec les acteurs du milieu.
- ❑ Procéder à des études d'impact sonore (sur le bruit) aux heures de pointe, particulièrement dans certains secteurs névralgiques (tout le sud de la rue Sainte-Catherine entre Viau et Moreau, les rues Saint-Clément, Leclaire, Théodore, Ville-Marie et Vimont ainsi que la rue Viau et les alentours du Centre de soins prolongés de Montréal.
- ❑ Prévoir des mesures d'atténuation du bruit et des vibrations pour les habitations situées au sud de la rue Sainte-Catherine, entre Viau et Moreau, la rue Vimont et la rue Viau, tout près du Centre de soins prolongés de Montréal (ex : utilisation de matériaux plus performants dans la rénovation des voies routières ou allocation de subventions aux propriétaires des habitations limitrophes).
- ❑ Que tout travail étudiant la modernisation de la rue Notre-Dame (qui se passe dans un quartier populaire et peuplé) fasse non seulement l'objet d'analyses du B.A.P.E. mais également de la Direction de la santé publique.

... plus généralement par rapport au transport en commun et au transport des marchandises sur l'Île de Montréal

- ❑ Qu'un large débat public soit organisé à l'échelle de l'Île de Montréal sur la question du transport des personnes et des marchandises, en lien avec la santé publique, l'environnement et la qualité de vie des citoyens.

des engagements à respecter

- ❑ Que les gouvernements fédéral et provincial respectent leurs engagements d'abaisser la pollution des gaz à effet de serre et qu'ils fassent connaître largement le plan de réduction de ces gaz et de divers polluants atmosphériques.
- ❑ Que le gouvernement fédéral crée un fonds pour l'amélioration du transport en commun à même les revenus qu'il soutire des taxes sur les carburants (note : le gouvernement central est le seul des pays de l'OCDE à ne pas financer le transport en commun). L'objectif de ce fonds serait de moderniser et d'étendre l'infrastructure du réseau du transport en commun et d'absorber les déficits des sociétés municipales de transport en commun. Il permettrait de financer des projets à coûts partagés avec les gouvernements provinciaux et les administrations municipales.
- ❑ Que le gouvernement du Québec revitalise et priorise la solution du transport en commun, en plus d'encourager l'utilisation des modes de transport autres que

l'automobile à un seul occupant, en établissant clairement des objectifs à atteindre en matière d'environnement, de santé et de modalités de transport. Afin de favoriser l'arrimage entre ses divers ministères (Transport, Santé et services sociaux, Environnement ainsi que celui de la Métropole), que le Premier ministre du Québec soit le garant et le responsable de l'application et de l'atteinte de ces objectifs.

- ❑ Que le ministère des transports du Québec (MTQ) inscrive et rende coutumière, dans ses façons de faire, la nécessité de consulter les citoyens touchés et concernés par l'impact de ses décisions, avant de procéder à quelque modification que ce soit des infrastructures routières.
- ❑ Que le gouvernement du Québec prenne une position officielle en faveur de l'électrification des transports des biens et des personnes et prenne des mesures permettant le déploiement d'une stratégie industrielle basée sur la mise en oeuvre et la mise au point de technologies de transport écologique.
- ❑ Revoir immédiatement à la hausse le montant d'argent alloué en matière d'avantages fiscaux qui sont autant d'incitatifs à utiliser le transport et le commun et le covoiturage (le programme-employeur avec ses diverses mesures telles que la gestion du stationnement, la vente à rabais de titres de transport en commun, etc.).
- ❑ Que la Ville de Montréal cesse de construire de nouveaux stationnements à moins qu'il s'agisse d'un incitatif visant à favoriser l'utilisation du transport en commun .

CONCLUSION

Comme vous pouvez le constater, nous avons voulu élargir le débat en faisant valoir une lunette qui privilégie la santé publique, la qualité de vie des résidents et de leur environnement. À nos yeux, ces audiences ne constituent qu'une étape qui devrait tous nous convier à enrichir, à partager et à poursuivre une réflexion commune et globale. Il faut absolument favoriser la mise en commun des expertises en vue de bonifier les avenues qui se présentent, non seulement dans le cas du réaménagement de la rue Notre-Dame, mais pour tout ce qui concerne le transport des personnes et des marchandises à l'échelle de l'Île de Montréal.

La préparation de notre présentation à cette audience nous a inspiré quelques engagements et petits gestes possibles que nous pourrions déjà poser .

Nos engagements

- ❑ Poursuivre le travail sur cette question et interpeller les autres partenaires du réseau de la santé en proposant la tenue d'un débat régional sur la question du transport des personnes et des marchandises (en lien avec la santé publique, l'environnement et la qualité de vie des citoyens).

- ❑ Soutenir le milieu d'Hochelaga-Maisonneuve afin qu'il exprime et défende ses intérêts sur cette question.
- ❑ Examiner la possibilité d'implanter au CLSC Hochelaga-Maisonneuve un ou des « programmes-employeur » proposés par le MTQ.
- ❑ Inviter le service de location de CommunAuto à implanter son service dans le secteur d'Hochelaga-Maisonneuve.
- ❑ Intervenir à notre niveau afin d'améliorer et augmenter le service de transport en commun et celui adapté aux personnes en perte d'autonomie.
- ❑ Intervenir et exercer des pressions auprès de la STCUM afin d'améliorer le service de transport en commun et diminuer le temps d'attente inacceptable pour les personnes devant se rendre dans des institutions de santé des environs (ex : l'hôpital Maisonneuve-Rosemont).

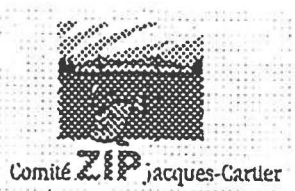
* * *

Cet exercice nous a amené à prendre connaissance des réflexions et à solliciter les avis de plusieurs experts et organisations de la société civile dans ce domaine. Moins pressé par le temps et l'urgence d'agir, nous devons chercher à mieux connaître les actions qu'ont menées d'autres communautés sur ce type de développement, que ce soit à Amsterdam, Barcelone, Boston, Grenoble ou ailleurs au pays. Loin d'être fini, le débat sur ce dossier ne fait que s'engager.

Non pas un discours moralisateur sur l'automobile – mais une approche novatrice vers des solutions de transport intermodal pour une urbanité renouvelée.

MÉMOIRE 17
COMITÉ ZIP JACQUES-CARTIER

RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME
QUARTIER HOCHELAGA-MAISONNEUVE
JUIN 2000



Le 23 mars 2000

Monsieur Paul Bégin
Ministre de l'Environnement
Ministère de l'Environnement du Québec
Édifice Marie-Guyart
675, boul. René-Lévesque Est, 30^e étage
Québec (Québec)
G1R 5V7

Objet : Demande d'audiences publiques

Monsieur le Ministre,

Le Comité de la Zone d'intervention prioritaire (ZIP) Jacques-Cartier est une table de concertation multisectorielle dont le territoire d'activité couvre le secteur Est de la région métropolitaine. Un des principaux mandats du Comité ZIP Jacques-Cartier est de favoriser l'accessibilité de la population au fleuve Saint-Laurent dans des conditions préservant la santé de l'écosystème fluvial et de la population qui le côtoie.

Or, le Comité ZIP considère que le projet du Ministère des Transports du Québec visant le réaménagement de la rue Notre-Dame Est, à Montréal, en boulevard ou en autoroute de surface, en lieu et place de la rue Notre-Dame le long des quartiers Centre - Sud, Hochelaga - Maisonneuve et Mercier, affectera la qualité de vie des citoyens et limitera grandement l'accessibilité physique, ou même visuelle, au fleuve Saint-Laurent en toute sécurité.

En ce sens, le Comité ZIP Jacques-Cartier demande au Ministre de l'Environnement de procéder à des audiences publiques conduites par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), pour le projet du Ministère des Transports du Québec visant le réaménagement de la rue Notre-Dame Est à Montréal, et que différentes options, dont un tunnel entre la fin de l'autoroute Ville-Marie Est et l'autoroute 25, y soient considérées. Vous trouverez ci-joint la résolution adoptée en ce sens par le conseil d'administration du Comité ZIP Jacques-Cartier lors de sa séance ordinaire du 21 février 2000.

Espérant une réponse positive à notre demande, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de nos sentiments distingués.

Le président,

Marc Garon

C.C. : Monsieur Guy Chevette, ministre des Transports du Québec

p.j. : Résolution du conseil d'administration du Comité ZIP Jacques-Cartier du 21 février 2000.

EXTRAIT DU PROCÈS VERBAL DE LA SEPTIÈME RÉUNION DE L'ANNÉE 1999-2000
DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU COMITÉ ZIP JACQUES-CARTIER

tenue le 21 février 2000 au 2570 rue Nicolet, salle 205, Montréal

Étaient présents : Pierre Baraby, Paul Béland, Marc Garon, Vincent Marchione, Denise Noiseux,
Jacques Pageau, Marc St-Cyr, Raymond Trempe, Michel Turgeon, Bruce Walker

4.2. PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME

PROPOSITION ADOPTÉE À MAJORITÉ TELLE QU'AMENDÉE :

CONSIDÉRANT que la santé des citoyens dépend directement de la qualité de l'air qu'ils respirent et, globalement, de la qualité de l'environnement dans lequel ils évoluent quotidiennement;

CONSIDÉRANT que, quel que soit le réaménagement projeté pour la rue Notre-Dame, entre la fin de l'autoroute Ville-Marie Est et l'autoroute 25, il aura pour impact évident une forte augmentation du trafic routier (le Ministère des Transports estime qu'environ 80 000 véhicules transiteront par jour sur la nouvelle voie, dont 1 000 camions transportant des matières dangereuses);

CONSIDÉRANT que l'augmentation du trafic routier aura pour conséquence une augmentation du bruit, de la pollution atmosphérique, des vibrations et de la poussière ambiante, particulièrement dans le cas d'une route en surface ou encastrée partiellement;

CONSIDÉRANT que le bruit, la pollution, la poussière et les vibrations actuelles ont déjà une incidence directe sur les problèmes de santé des résidents du quartier Hochelaga-Maisonneuve et sur leur qualité de vie;

CONSIDÉRANT les coûts à long terme pour le maintien de la santé des résidents face à l'augmentation prévue du trafic sur la rue Notre-Dame;

CONSIDÉRANT l'importance prévue du transport de matières dangereuses le long des quartiers les plus peuplés de Montréal, et la possibilité de voies alternatives pour le transport de ces matières dangereuses;

CONSIDÉRANT la dégradation du milieu et la dévaluation des maisons et des commerces induites par une voie de transport à trafic intense;

CONSIDÉRANT que la transformation de la rue Notre-Dame en voie de transport à trafic intense limitera grandement l'accessibilité physique au fleuve en toute sécurité, ou même visuelle, pour les citoyens des quartiers concernés;

CONSIDÉRANT que le projet du Ministère des Transports inclut déjà des frais d'insonorisation des bâtisses adjacentes à la rue Notre-Dame (isolation des murs frontaux, changement de la fenestration, installation de systèmes de ventilation dans les résidences, autres);

CONSIDÉRANT les coûts déjà prévus dans le projet pour l'enfouissement de trois courtes sections de la future voie de transport (au niveau des parcs Champêtre et Bellerive et de la rue Viau);

considérant par ailleurs

QUE l'investissement supplémentaire nécessaire à la transformation de la rue Notre-Dame Est en tunnel, entre la fin de l'autoroute Ville-Marie Est et l'autoroute 25, pourrait être compensée par une économie au niveau de la santé publique et pourrait de plus être une source de relance économique intéressante pour la région de Montréal;

QUE la transformation de la rue Notre-Dame Est en tunnel pourrait permettre de récupérer une partie des terrains expropriés antérieurement aux abords de la rue Notre-Dame, pour l'établissement de nouveaux logements;

R00-07-10. *Il est proposé par Vincent Marchione et appuyé par Bruce Walker :*

QUE la position du conseil d'administration du Comité ZIP Jacques-Cartier soit que le réaménagement de la rue Notre-Dame Est fasse l'objet d'une réelle consultation publique, dont des audiences publiques du BAPE, et que toutes les options, dont un tunnel entre la fin de l'autoroute Ville-Marie Est et l'autoroute 25, soient considérées.

Marc Garon
Président

- BAPÉ - Autoroute Ville - Monie -

- Zip
1

- La pollution atmosphérique -
- Récemment, la qualité globale de l'air dans les villes a connu quelques améliorations. Cependant un coup d'œil sur le site internet du ME donne une idée du cocktail atmosphérique urbain que nous avons encore :
 - matière en suspension,
 - dioxyde de soufre.
 - Oxyde d'Azote,
 - Composés organiques volatils (COV)
 - OZONE -
 - Hydrogène sulfuré,
 - Plomb, Arsenic, Cadmium
 - Sulfates et nitrates
 - Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques (HAP)
 - Monoxyde de carbone -

Le manganèse qui a remplacé le plomb comme additif dans l'essence, aurait un effet sur les capacités d'attention chez les enfants. (citer con... 2...)

80.000 véhicules par jour (augmentation de Mono et Manganèse)

- terra -

Les 10.000 camions transportant des matières dangereuses représentent un danger quotidien, en cas de déversement pour l'écosystème du fleuve St Laurent, et pour les citoyens, car les 1^{er} habitations sont très proches de l'autoroute projetée. Il n'y a qu'à penser au camion citerne chargé d'essence qui a explosé le 2 mai à l'échangeur Anjou -

LIRE jusqu'au 5^e considérant et Ajout 13 AVR 2000.

- Aux Etats Unis, des analyses récentes révèlent une augmentation du nombre de cas d'asthme, étroitement liée aux familles à faible revenus.

A Montréal, le nombre d'hospitalisation pour cause d'asthme enregistré pour l'année 1996-97 confirme l'état américain - parmi les 10 premiers quartiers touchés par l'asthme figurent

- Pointe-St Charles
- Parc Extension
- Centre Sud
- St Henri -
- Hochelaga Maisonneuve
- St Michel
- N. D. de Grâce
- et - Côte St Paul

- Court et -

Donc il y aura aussi augmentation du bruit, ce qui va affecter aussi la santé et les parcs attenants à l'autoroute fréquentée surtout par les enfants. Et c'est connu que le bruit développe des problèmes d'apprentissage chez les enfants.

Par ailleurs au sujet du bruit le ministère des ^{Zif}
transports inclut ~~l'ensemble~~

MÉMOIRE 18
LE THÉÂTRE SANS FIL

RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME
QUARTIER HOCHELAGA-MAISONNEUVE
JUIN 2000

Audiences publiques locales
Projet de réaménagement de la rue Notre-Dame

le vendredi 5 Mai 2000 à 13h35

Présentation de André Viens,
directeur du Théâtre Sans Fil.

Sujet: **La Caserne Létourneux et la réunification des
Parc Champêtre et Morgan**

Exposé

1. Réaménagement de la Caserne Létourneux.

historique de la Caserne (1914)
centre de production du T.S.F.
calendrier de réalisation

2. Partenaires du T.S.F.:

Commerce international des arts de la scène (CINARS)

Service des Sports et Loisirs de la Ville de Montréal
(vocation récréative et sportive du parc)

3. Proposition de réunification des deux parcs

Réalité actuelle: rue Notre-Dame = effet de tranchée
isolement actuel du Parc Champêtre
sous utilisation du Parc Champêtre

Proposition: faciliter l'accès au parc en créant un
centre d'attraction récréative, sportive,
culturelle et touristique

4. Interventions préconisées

- **tunnel pour la circulation automobile** à partir de la rue Pie IX jusqu'à l'est du parc Champêtre actuel (pas de viaduc ni de passerelle entre les deux parcs)
- **Augmentation directe des espaces verts** du quartier
- **Aménagement de terrains à vocation sportive**
(football et base-ball)
- **Patinoire** durant l'hiver
- **Aménagement paysager du terrain devant la Caserne**
(servant de chute à neige) en roseraie et fontaine musicale.
Jardin pouvant servir de station de repos aux utilisateurs de la piste cyclable.
- **Aménagement d'une scène extérieure** et d'une pente naturelle gazonnée pouvant accueillir 1500 spectateurs durant l'été
- **Réaménagement de la Tour** de la Caserne en Observatoire
Centre d'interprétation du quartier Hochelaga-Maisonneuve et du fleuve Saint-Laurent
- **Ouverture sur le fleuve Saint-Laurent** en prolongation du Parc Champêtre donnant enfin à la population un accès à notre cours d'eau
- **Illumination du parc et de la Caserne** pour des raisons de sécurité
de mise en valeur du patrimoine urbain
d'esthétisme

En somme, dans le cadre de la mise en valeur du quartier Hochelaga-Maisonneuve, la réunification des deux parcs et la réhabilitation de la Caserne permettront de créer un centre d'attraction récréative, sportive, culturelle et touristique et agiront très certainement comme un des leviers socio-économiques et culturels importants dans les démarches entreprises par les organismes et les citoyens du quartier.

MÉMOIRE 19
LE THÉÂTRE DENISE-PELLETIER

RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME
QUARTIER HOCHELAGA-MAISONNEUVE
JUIN 2000

MÉMOIRE
DU
THÉÂTRE DENISE-PELLETIER

AUDIENCES PUBLIQUES SUR LE RÉAMÉNAGEMENT
DE LA RUE NOTRE-DAME

Dans le cadre des audiences publiques sur le réaménagement de la rue Notre-Dame, le Théâtre Denise-Pelletier dépose un mémoire dans lequel il précisera ses choix et ses attentes dans le contexte de sa principale activité : producteur et diffuseur de spectacles.

Au cours de l'automne, une présentation graphique de ce projet a été faite à la population qui était conviée pour l'occasion à se rendre dans le foyer du Théâtre Denise-Pelletier. Les citoyens ont aussi pris connaissance d'une autre proposition qui était d'en faire une autoroute souterraine. Entre ces deux propositions, que choisir ? Il peut paraître difficile de fixer un choix dans ces conditions : accepter la proposition d'une autoroute à ciel ouvert avec des impacts sur l'environnement sans parler des conséquences sur la santé de la population ou opter pour une autoroute que personne ne voit. Entre ces deux propositions, il est apparu plus réaliste de choisir celle qui fut préparée par le Ministère des Transports.

Ce choix est basé sur quelques éléments simples : réalisme, sécurité, garanties de réalisation. En contrepartie, je laisse le soin à ceux qui possèdent les compétences et l'expertise pour mener les études nécessaires qui mesureront les effets qu'auraient cette route sur la santé de la population avoisinante. Je limiterai donc mes commentaires sur les aménagements proposés à la section de la rue Notre-Dame qui touche les deux parcs, la Caserne Létourneux, la rue Sainte-Catherine et le Théâtre Denise-Pelletier.

Un des éléments importants de ce plan de réaménagement consiste à la facilité d'accès au quartier. Du point de vue d'une compagnie qui est propriétaire d'une salle de spectacle et conséquemment, vend des billets à des spectateurs qui doivent se rendre au 4353 rue Sainte-Catherine Est, il est impératif que l'accès soit simple et rapide. Mais surtout, la grande partie de la clientèle du Théâtre Denise-Pelletier est constituée de groupes scolaires. Dans la vie de tous les jours, ça signifie la présence d'autobus de tout genre : jaune inconfortable ou bleu acier tout confort. Je mentionne aussi que, contrairement à la croyance populaire, la majeure partie de notre clientèle provient de l'extérieur de l'île de Montréal. En ce sens, les grands axes routiers qui desservent le quartier Hochelaga-Maisonneuve sont primordiaux : ceux qui viendront du nord-est pourront donc emprunter le raccordement proposé à l'autoroute 25 et ceux qui proviennent de la rive sud (soit par le pont-tunnel L.-H. Lafontaine ou le pont Jacques-Cartier) comme ceux provenant de l'ouest auront un accès facile et rapide en utilisant la rue Notre-Dame.

La préoccupation du Théâtre Denise-Pelletier semblant être les voitures et les autobus, cela amène à proposer une solution au stationnement qui n'apparaît pas dans le plan initial. Il est prévu la réunification du parc Morgan et celui qui est de l'autre côté de la rue Notre-Dame, ce qui en ferait un des plus grands parcs du quartier exception faite du parc Maisonneuve. De plus, la conversion de la caserne Létourneux en centre de production pour le Théâtre Sans Fil créera un aspect d'animation pour ce nouveau parc. Dans la perspective de ce nouvel équipement culturel, il serait important que l'on pense à intégrer près de la caserne, i.e. du côté nord de l'autoroute, un espace de stationnement gratuit pouvant répondre aux besoins du Théâtre Sans Fil, des commerçants de la rue Sainte-Catherine et du Théâtre Denise-Pelletier. De plus, il est question que la Ville de Montréal réserve un espace à l'intérieur de la caserne Létourneux pour y aménager des vestiaires pouvant répondre aux besoins des activités sportives du parc. Il est d'autant plus important de penser à désengorger la rue Sainte-Catherine et les rues avoisinantes en ce qui concerne le stationnement.

La réunification du parc devra, à mon avis, se réaliser afin de faire oublier complètement l'autoroute. L'aménagement devrait tenir en compte cette recommandation. Ce futur parc présente un potentiel énorme pour le développement de l'axe culturel et patrimonial du quartier. La présence d'une caserne rénovée où logera le Théâtre Sans Fil créera un « plus value » au secteur commercial et récréotouristique de la rue Sainte-Catherine. Mais on ne crée pas un parc en y faisant passer une autoroute à six voies, ça manque de bucolique. Pour cette raison, cette partie de l'autoroute qui longe le parc riverain et le terrain sportif devrait être complètement recouverte afin de l'oublier complètement.

Le Théâtre Denise-Pelletier est installé depuis presque vingt-cinq ans sur la rue Sainte-Catherine. Nos activités se résument à produire des spectacles et à vendre des billets pour produire nos productions. Ce point de vue du Théâtre Denise-Pelletier peut sembler bien mercantile. Il faut savoir qu'une récente étude du Conference Board of Canada conclut que la masse salariale dispensée en cachets, honoraires et salaires équivaut à l'embauche de 57 personnes à temps plein. Vous comprendrez donc qu'une de nos préoccupations en dehors de celle de produire des spectacles en est une d'employeur qui veut assurer de l'emploi à son personnel régulier et saisonnier. Pour ce faire, nous sommes attentifs au développement des infrastructures qui facilitera la croissance de notre clientèle. C'est celle-ci qui fait que année après année, la compagnie peut assumer pleinement son rôle culturel.

MÉMOIRE 20
LE JOURNAL DE LA RUE

RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME
QUARTIER HOCHELAGA-MAISONNEUVE
JUIN 2000

Fax 1 page Geneviève Herveaux.
523-2479

20



Montréal, le 11 avril 2000

Le Journal de la rue
4265 Ste-Catherine
Est
Montréal
HIV IX5

Tél. : (514) 256-9000
Fax: (514) 256-9444

*Se sensibiliser pour
mieux vivre*

Objets :

Favoriser, supporter et développer des projets novateurs permettant au milieu de retrouver son pouvoir d'action et son autonomie.

Aider et favoriser le développement et l'autonomie des jeunes souvent marginalisés en leur offrant des activités créatrices et formatrices.

Défendre et promouvoir les intérêts des jeunes en sensibilisant, informant et éduquant la population sur les besoins de nos jeunes et sur la façon d'être un adulte responsable et significatif.

Promouvoir le développement d'une société plus humaine, sensibiliser aux différents phénomènes sociaux et faciliter les relations entre les différents acteurs et partenaires.

OBJET : Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve

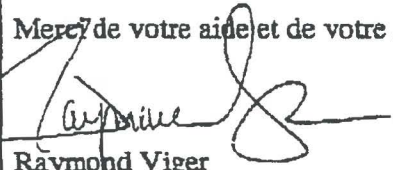
J'ai reçu votre document avec le questionnaire concernant la rue Notre-Dame. Mes commentaires ne pouvant entrer facilement dans les cases prévues à cet effet, je vous les joins dans cette lettre.

Dans nos attentes ou nos espoirs, nous avons une pensée pour les jeunes qui ont besoin d'équipements pour leurs loisirs et leurs implications. Je rêve d'une ramification des deux parcs : Champêtre et Morgan. Je rêve à des installations pour le basket-ball, le roller-blade et le skate-board. En ce qui concerne le graffiti, une galerie urbaine, comme il est prévu d'en faire une à la sortie du métro St-Laurent, pourrait permettre aux graffeurs d'avoir leur espace pour pratiquer leur art.

Les jeunes d'Hochelaga-Maisonneuve ont besoin d'installation qui répondent à leurs besoins et à leur intensité. Ces équipements sont des plus recherchés et font partie de la réalité des jeunes d'aujourd'hui.

Pour de plus amples informations, ne vous gênez pas pour me contacter et n'hésitez pas à véhiculer ce commentaire à toute personne qui en aurait besoin.

Merci de votre aide et de votre support.


Raymond Viger
Journal de la Rue
Café-Graffiti.

RECU 11 AVRIL 2000

MÉMOIRE 21
MONSIEUR SERGE PAIEMENT

RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME
QUARTIER HOCHELAGA-MAISONNEUVE
JUIN 2000

**Mémoire
présenté par Serge Paiement
résident du quartier Hochelaga-Maisonneuve**

Mon intervention portera sur deux sujets bien précis:

1. L'accès au fleuve St-Laurent
2. L'émission de polluants dans l'atmosphère

1. L'accès au fleuve St-Laurent

Le quartier Hochelaga-Maisonneuve est un quartier riverain situé sur une île. Sur une carte c'est d'une évidence certaine mais quand on y habite, ce n'est vraiment pas le cas. Même si je demeure —depuis plus de 12 ans— à moins de 600 mètres du plus majestueux cours d'eau du Québec ou même d'Amérique du Nord et je n'en ai vraiment pas l'impression. Les sirènes de bateaux nous le signalent à l'occasion et très rarement, comme ça été le cas lors de la dernière tempête de neige ou la visibilité était pratiquement nulle, on peut entendre le criard à brume. Et quand j'entend ces sons je me dis "tiens: je ne suis pas tellement loin du fleuve". Il faut toujours garder à la mémoire que nous côtoyons un grand fleuve et non pas un vulgaire champ de patates !

Alors pourquoi est-ce comme-cela ?

Deux importants obstacles nous empêchent ou nous limitent l'accès au fleuve: la rue Notre-Dame et le port de Montréal.

La rue Notre-Dame

Même si nous pouvons facilement traverser la rue Notre-Dame aux différentes intersections et cela de façon relativement sécuritaire, cette artère constitue quant à moi une véritable barrière physique et psychologique, qui limite l'accès du fleuve à la population du quartier. Si certaines autoroutes ont coupé des quartiers en deux, la rue Notre-Dame, quant à elle, a coupé le quartier Hochelaga-Maisonneuve de sa rive, de son fleuve.

Objectif no.1

Le projet du MTQ ne doit en aucun cas gêner l'accès au fleuve. Il doit même en faciliter l'accès à tous les endroits stratégiques qui sont actuellement libres ou qui peuvent le devenir à court-moyen ou long terme.

Ces endroits sont bien entendu le parc Champêtre mais aussi tous les autres emplacements où la vue ou l'accès sont dégagés ou obstrués par de vétustes hangars qui seront un jour démolis ou par des montagnes de charbon qui seront un jour déplacées.

Le port de Montréal

Même si le site et les infrastructures du port ne font pas partie du projet de réaménagement de la rue Notre-Dame, on ne peut pas l'ignorer car il est intimement lié à ce projet. Le port longe toute la rive du quartier et constitue l'autre obstacle à franchir pour accéder au fleuve. Le deuxième obstacle —celui-là infranchissable à moins d'être carrément délinquant— est donc le port de Montréal.

C'est un obstacle majeur tant physique que légal. Comme moi, tenter l'expérience de vous aventurer sur le site du port et vous vous ferez expulser "manu militari" par un agent de sécurité. Pour circuler dans le port, vous devez obtenir une permission de l'administration du port.

Il n'y a pas si longtemps, le port était un lieu de rassemblement et d'activités de toutes sortes où il y avait des curieux qui se mêlaient aux centaines et milliers de débardeurs.. Aujourd'hui, on interdit l'accès au port pour des raisons de sécurité. Le port est maintenant devenu un espace contrôlé servant strictement au transbordement de matériel et on cherche les quelques débardeurs qui y travaillent encore.

Le port peut encore changer.

Les espaces occupés par le port aujourd'hui peuvent se libérer demain. Certains bâtiments devenus désuets peuvent être démolis. Parce que le niveau du fleuve baisse de façon régulière, d'année en année et parce que les bateaux sont de plus en plus gros, le port pourrait même se déplacer au fil du courant . En 2020, il pourrait très bien se retrouver à Trois-Rivière.

Regarder l'évolution de l'utilisation de certains espaces occupés par le port de Montréal depuis quelques années et vous comprendrez. Qui aurait cru, il y a plusieurs années, que les activités portuaires situées en face du Vieux-Montréal laisserait la place à des activités récréo-touristiques.

Le port peut également être mis en valeur. Certaines activités portuaires peuvent devenir une source d'intérêt pour la population locale et les touristes étrangers. Pourquoi ne pas mettre sur pied —comme c'est le cas dans un certain nombre de ports de mer— des visites guidées dans certains secteurs du port pour mettre en valeur les espaces et les activités portuaires.

Actuellement un obstacle, le port peut devenir à moyen et long terme, un élément intéressant permettant la mise en valeur de la rive du fleuve St-Laurent. Prenez par exemple le segment de la rue Notre-Dame, entre la rue Davidson et le viaduc du Canadien-Pacifique. À chaque fois que je circule en direction ouest à cet endroit je fais toujours la même réflexion: Quelle stupide idée que d'accumuler du charbon sur la rive du plus beau cours d'eau du Québec. Quel beau panorama, aurions-nous —avec en arrière scène le magnifique pont Jacques-Cartier— si cette rive était aménagée intelligemment.

Le réaménagement de la rue Notre-Dame doit donc tenir compte de la dynamique portuaire.

Objectif no.2

Le projet du MTQ doit tenir compte des changements susceptibles de se produire au cours des prochaines années dans les activités portuaires afin de permettre la plus grande accessibilité au port et à la rive du fleuve aux citoyens du quartier Hochelaga-Maisonneuve

2. L'émission de polluants dans l'atmosphère

Les véhicules sont, comme tout le monde le sait, une des principales sources ou sinon la principale source de pollution atmosphérique dans nos villes. J'aimerais attirer votre attention ici sur un aspect plus pointu de ce problème. Avez-vous déjà été témoin de la quantité effroyable de fumée dégagée par certains véhicules lourds ou autobus lorsqu'ils accélèrent. La semaine dernière j'étais en attente derrière un autobus touristique à l'intersection des rues Bourbonnière et Hochelaga. Lorsque celui-ci a accéléré au feu vert, il a dégagé un épouvantable nuage de fumée noire stagnante. Ça se passe dans notre quartier et c'est nous qui respirons ces fumées toxiques. J'ai vu le même phénomène sur l'autoroute 20, la semaine dernière, lorsqu'une bétonneuse s'est mise à accélérer dans un bouchon de circulation laissant un long panache de fumée noire derrière elle. Je ne suis pas mécanicien, mais je pense que ce n'est pas normal que ce genre de véhicules produisent autant de fumée en accélérant.

En ce qui concerne la détérioration des routes on affirme facilement que le passage d'un véhicule lourd équivaut au passage de 40-000 voitures utilitaires. Ici on pourrait aisément affirmer que ce genre de véhicule cause 40 000 fois plus de pollution qu'une voiture ordinaire.

C'est inacceptable de laisser ce type de véhicule circuler sur nos routes et dans nos villes.

Objectif 3 (qui s'adresse au MEQ)

Le Ministère de l'environnement du Québec doit éliminer ces véhicules défectueux de nos routes en augmentant son contrôle routier sur ce genre de véhicules

Objectif 4.

Le projet du MTQ doit favoriser la diminution de la circulation des véhicules lourds dans notre quartier et assurer un flux continu de cette dernière afin d'éviter les arrêts et les départs qui provoquent souvent l'émanation de polluants dans l'atmosphère

Merci de votre attention

Serge Paiement

MÉMOIRE 22
MONSIEUR ANDRÉ RIOUX

RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME
QUARTIER HOCHELAGA-MAISONNEUVE
JUIN 2000

aujourd'hui nous et d'arriver les commissaires de m...
elle André nous se reste sur la rue Theodore
le vais commencer par un historique de 70 avec
l'expropriation de 1,600 Bâtisse qui on était
propriété sans maison évidente pour ses milliers
la famille qui habitait dans des Bâtisses de plus
plusieurs années toujours dans le centre de la
ville de si les commissaires avaient accepté
cette expropriation comme eux on ne le fait
pour une raison technique qui leur en donne
comme si est pour le transport de la terre qui
est encore en question ~~Le tout~~ tout au jour
d'hui on a la demande de récupérer cette
expropriation. Cependant de plus se trouve
le fait que le site de centre est devenu une
place qui a de la mauvaise de pollution
pour après pour qu'on respire à plein
poumon que la circulation nous emporte dans
les airs comme le monoxyde de carbone
la poussière et le bruit que le monde doit
endurer de plus 30 ans que sa durée Et
pour la sécurité on s'agit en

circule sur Notre Dame a l'heure actuelle car
il est un risque pour une personne pour aller se
promener sur les deux trottoirs soit sur le
côté sud ou nord ou les Traversai au
lumière car c'est un vrai champ de course
car personne ne respecte la limite de
vitesse requise de 70 kilomètres à l'heure car
beaucoup de 100 ou 120 qui sa roue et pour
traverser au lumiere c'est une vraie course
pour changer de côté de rue car les voitures
traverse approximatif au 30 secondes Et la plus
l'embouteillage de la Notre Dame en ce genre
ou elle qui est d'importance de transport
un chemin qui se trouve sur cette rue
qui descendra deux mètres sur ce trottoir qui
se trouve au centre ville mais il y aurait
une solution qui serait un boulevard a
quatre voies avec terre plein avec accès
au fleuve et réduire la vitesse ~~normale~~
avec de la circulation de plus on
aurait moins de pollution moins de bruit
l'aménagement sur le côté nord

... nous ne devrions pas
pourrait redonner vie au canton de la vallée
commerce sur St Catherine et Ontario et
pourrait recevoir un service en commun
dequatre comme avant de donnerai un
meilleur service pour nous du canton et pour
les services d'urgence pourrais se diriger plus
rapidement sur leur appel je pourrais dire les
compagnies et l'ambulance qui donnerai des services
le canton plus rapidement le seul et
unique solution serait un tunnel qui
traverserait de est à l'ouest ces services
pour le projet que le M.T.R. nous sera
une autoroute qui pourrais avoir plus de
flexibilité qu'il y en a ~~en fait~~
~~meilleure solution~~ le seul et unique solution
est un tunnel sous terrain qui nous donnerai
la route et la paix et la chance de
travailler tranquillement dans le canton de
tunnel souterrain est la meilleure solution
pour le moment je me demande si H.L.M. nous restai
une nouvelle pour le M.T.R. et le
gouvernement

MÉMOIRE 23
MONSIEUR JEAN ST-ONGE

RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME
QUARTIER HOCHELAGA-MAISONNEUVE
JUIN 2000

Jonction entre Notre-Dame et Souigny.

MONSIEUR LE-ONGE

Je parlerai tout d'abord d'un point en particulier en rapport avec le projet de modernisation de la rue Notre-Dame, celui de la jonction entre l'avenue Souigny et la rue Notre-Dame, pour ensuite m'attarder sur le projet global de modernisation.

-Si je me fie à l'article du journaliste André Pratte paru dans La Presse du mercredi 19 avril, des trois options actuellement à l'étude à propos de la jonction entre l'avenue Souigny et la rue Notre-Dame, celle de la cour du triage du C.N semble avoir, c'est le cas de la dire, le haut du pavé. À tel point qu'il n'est fait aucune mention dans l'article des deux autres options, celle de la rue Dickson et celle, plus nébuleuse, parce-que nouvelle, et dont j'ignore le nom, et qui serait une solution mitoyenne, passant à peu près, en plein milieu de la zone industrielle. Au moins, par cet article, nous apprenons où loge le Ministère des Transports du Québec. Il favorise nettement l'option C.N. Pourquoi, et c'est ce qui ne me rentre pas dans la tête, favorise-t-on l'option, celle du C.N., qui est la plus nuisible (bruit, pollution) pour les citoyens? Pourquoi, alors qu'une réelle alternative existe, une vaste zone industrielle à peu près vide qui s'étend jusqu'à la rue Dickson, choisir de faire passer la jonction au plus près des habitations? Pourquoi ne pas opter carrément pour la rue Dickson? Il n'y pas d'habitations sur Dickson. Il ne reste que la décharge publique, un garage municipal et une entreprise, la Camco. En tout cas, la possibilité existe ici d'arrondir les angles, d'éloigner des habitations la nouvelle voie rapide et cette possibilité, il faut s'en saisir à tout prix.

-La nouvelle rue Notre-Dame, semble-t-il, réduira le nombre de

camions (voir article de La Presse). «À l'endroit où Ville-Marie virera à l'ouest, une sortie permettra aux camions de rejoindre un nouvel accès au port de Montréal, accès qui deviendra la porte d'entrée principale des installations portuaires.» Ceux-ci emprunteront donc la jonction pour se rendre au port par la nouvelle porte portuaire, qui sera dorénavant, aux dires des fonctionnaires du M.T.Q., la principale porte d'entrée des installations portuaires. Il y a aura, du coup, moins de camions sur Saint-Clément qui ne débouchera plus de toutes façons sur la nouvelle autoroute. Ils passeront où? Ils emprunteront la jonction pour se rendre à la nouvelle porte portuaire. Il y a là comme un non-sens ou tout simplement un déplacement du problème: d'un côté, il y a la volonté affichée des fonctionnaires de réduire le nombre de véhicules lourds sur le boulevard Notre-Dame et de l'autre, il y a le fait que, dorénavant, ils passeront dans notre cour. Il n'y a pas là de quoi, vous en conviendrez, sauter de joie.

Un dernier danger: si la rue Saint-Clément ne débouche plus, la rue Viau, sens unique vers le nord actuellement, deviendra à double sens d'après ce que j'ai entendu lors des soirées d'information du M.T.Q. La circulation va, à tout le moins, doubler. Et peut-être plus que doubler si on tient compte qu'il y aura moins d'entrées et de sorties sur Notre-Dame. Je pense que c'est Davidson qui actuellement débouche sur Notre-Dame et qui dans le nouveau projet, ne débouchera plus. Les citoyens des rues Viau, Ville-Marie et Vimont, si la rue Viau devient à double sens et que l'option CN soit choisie, seront littéralement enclavés dans un réseau routier lourd: Viau à l'ouest, la jonction à l'est et le nouveau boulevard Notre-Dame au sud.

Je le répèterais, pour en finir avec la question de la jonction, il y a ici une alternative, un choix à faire, qui préserverait un tant soit peu la

tranquillité des habitants de ce coin du quartier. Il n'y a pas, selon moi, à lésiner. Il ne faut pas choisir l'option C.N.

CONSULTATION NOTRE-DAME

-La rue Notre-Dame a été jusqu'à présent un beau gâchis. À la fin des années soixante, on a démoli des habitations en prévision de l'autoroute Ville-Marie. Le résultat, trente années plus tard, la rue Sainte-Catherine est en déperdition. C'est qu'en démolissant, on a fait disparaître également la masse de population nécessaire au maintien d'une rue commerciale. Il y a d'autres facteurs, celui de la désindustrialisation, en tout premier lieu, pour expliquer la déchéance de la rue Sainte-Catherine Est. Mais il ne faut pas oublier la perte, suite à la démolition, de la population environnante. Nous n'avons qu'à comparer la situation de la rue Sainte-Catherine avec celle de la rue Ontario. C'est pourquoi, je me dis, que les technocrates, les fonctionnaires du Gouvernement, tout particulièrement ceux du M.T.Q. en doivent une au quartier Hochelaga-Maisonneuve. Ce sont les erreurs du passé, en partie, qui ont amené la situation présente. Les fonctionnaires sont donc dans l'obligation, il me semble, de produire un projet enthousiasmant pour le quartier et non pas une simple voie rapide, même parée de ses plus beaux atours, qui ne servirait qu'aux banlieusards pressés de rejoindre le centre-ville.

-On parle beaucoup de la revitalisation de la rue Sainte-Catherine dans l'est. Cette volonté de revitalisation, à mon humble avis, ne coïncide pas avec la venue prochaine du nouveau boulevard Ville-Marie. Elle pourrait, au contraire, accélérer la déchéance de la rue Sainte-Catherine. Comment? En faisant fuir la population habitant entre les rues Sainte-Catherine et Notre-Dame. J'ai habité la rue Bennett à cette hauteur-là pendant une dizaine d'années. Je qualifierais cette portion de rue de coquette. Les édifices y sont entretenus par des propriétaires habitants qui prennent soin de leur demeure. Les rues environnantes, de

Létourneux à Viau, grosse modo, entre Sainte-Catherine et Notre-Dame, semblent être dans la même situation. Que se passera-t-il après la venue de l'autoroute Ville-Marie? Il y aurait évidemment le fameux tunnel qui relierait les parc Morgan et Champêtre. Mais après le tunnel, à la hauteur de la rue William David? Après il y aura diminution de la zone tampon entre les premières habitations et l'autoroute. Une autoroute restant une autoroute, malgré toutes les opérations cosmétiques qu'on voudra bien y faire, il y aura augmentation sinon du bruit, du moins de la pollution et de tout ce qu'entraîne la proximité d'une voie rapide. Ce que je crains, c'est la disparition des propriétaires habitants et leur remplacement par des propriétaires-percepteurs de loyers. Car, qui est intéressé de demeurer à côté d'une autoroute? Il y aura alors, et c'est ce que je crains, une déchéance sur le plan immobilier. Des immeubles de moins en moins entretenues, qui, de plus, auront à soutenir les assauts journaliers, bruits, vibrations, entraînées par la proximité de l'autoroute, et qui attireront une clientèle de plus en plus pauvre.

-Au mieux, semble-t-il, on circulera sur le nouveau boulevard en 2004. Ce qui veut dire environ trois années de chantier. De poussière. Ne serait-ce que pour ça, la construction d'une autoroute tout en tunnel me semble beaucoup mieux appropriée dans un milieu urbain. Après 2004, nous aurons à subir une augmentation vertigineuse de la circulation. Il ne faut pas oublier que la nouvelle autoroute ^{Notre-Dame} ~~Ville-Marie~~ est nécessaire si on veut retaper la Métropolitaine. Et pendant qu'on s'attaquera à ce nouveau chantier, c'est la nouvelle ^{Notre-Dame} ~~Ville-Marie~~ revampée qui absorbera le flux des autos détournées de la Métropolitaine. L'estimation de dix pour cent de plus de circulation que font les fonctionnaires du M.T.Q me semble très en deça de la réalité. De plus, on entend poursuivre la 25. Et la relier par un pont à Laval. La nouvelle autoroute Ville-Marie constituera pour les Lavallois une voie en or pour rejoindre le centre-ville. Il ne faut pas oublier aussi le projet hypothétique d'un nouveau pont reliant Montréal à la Rive-Sud. Qui relève peut-être de la

futureologie, d'accord. Mais qui sait? Il y a plusieurs résidents de la rive-sud qui en rêvent de ce fameux pont.

-Si on laisse de côté le projet de tunnel qui traverserait tout le quartier, projet qui me semble très enthousiasmant, quelles sont les améliorations à apporter au projet du M.T.Q.? Il y a deux tunnels, le premier qui couvrirait le parc Dézéry et le deuxième faisant un pont entre les parc Morgan et Champêtre. La longueur maximale de ce type de tunnel, semble-t-il, est de 293 mètres. (Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve) D'après les informations que j'ai obtenues, les deux tunnels projetés n'utilisent pas toute la longueur maximale. On pourrait facilement le faire et préserver un peu de tranquillité pour les citoyens. De plus la réalisation du parc Dézéry, semble-t-il, n'est pas coulée dans le ciment. Il y aurait des résistances du côté des autorités portuaires. (Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve) Et puis serait-il impensable d'ajouter un troisième segment? Deuxièmement, les fameux parc Morgan et Champêtre réunifiés. C'est évidemment un plus, mais n'importe quoi serait un plus considérant l'état actuel du Parc Morgan. Pour vous donner une idée, il y a un module où les enfants peuvent grimper et glisser. Du moins pouvaient, car la fameuse glissade a disparu, il y a environ un an et demi, deux ans. Une glissade en tôle! Mais sortons du quartier et comparons notre situation avec celle du Parc Bellerive un peu plus à l'est ou avec celles des municipalités de Verdun ou de Lasalle, par exemple, même avec un nouveau Parc Morgan-Champêtre, nous sommes loin et même très loin du compte.

Pour terminer, je voudrais rappeler, qu'à mon avis, dans ce projet, le Ministère des Transports du Québec, suite aux décisions précédentes qui ont entraîné le gâchis que nous connaissons, que ce Ministère, dis-je, en doit une au quartier Hochelaga-Maisonneuve et qu'il est de son devoir de produire un projet qui viendrait corriger les erreurs du passé.

MÉMOIRE 24
MESDAMES RITA MICHAUD, SUZANNE
BEAUDET, ET PAULE DUFOUR ET MONSIEUR
LUC GALLANT

RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME
QUARTIER HOCHELAGA-MAISONNEUVE
JUIN 2000