

Mémoire de la CDEC Anjou/Montréal-Est relativement à la modernisation de la rue Notre-Dame

Nécessité de moderniser la rue Notre-Dame

La rue Notre-Dame doit être modernisée afin d'assurer un service routier efficace dans l'Est de Montréal tant pour la population par voie de transport collectif ou individuel que pour les biens. L'Est de Montréal devant être entendu à compter de la rue DeLorimier jusqu'à la pointe de l'île à Pointe-aux-Trembles.

L'économie de l'Est de l'Île de Montréal étant déjà handicapée et sous-développée :

- en raison de l'absence de volonté politique ferme de protéger au niveau transport les intérêts des citoyens de l'Est de l'Île de Montréal en modernisant la rue Notre-Dame et ce depuis plusieurs décennies.
- en raison du fait que l'Ouest de l'Île de Montréal a toujours été privilégié par les gouvernements afin d'améliorer son réseau routier et de transport et ce, tout moyen de transport confondu (route, transport ferroviaire, transport collectif par autobus).

Conséquemment, l'Est de Montréal, tant sur le plan qualité de vie de ses citoyens que sur un plan de développement économique, continuera d'être défavorisé si la rue Notre-Dame n'est pas modernisée sans délai.

Autoroute vs boulevard urbain

Chacun des concepts a sûrement ses avantages et ses désavantages; les experts pourront sans doute s'exprimer devant vous pendant plusieurs heures pour faire valoir leur point. L'un ou l'autre des concepts peut être sûrement être aménagé par des experts de façon à ce qu'il soit convenable. Cependant, à notre avis, le critère le plus important à rencontrer est la rapidité et la fluidité de la circulation; la capacité de déplacer les personnes et les

biens rapidement de l'Est de Montréal vers le centre-ville et du centre-ville vers l'Est ce qui joue en faveur d'une autoroute urbaine.

Notre compréhension est que si le concept de grand boulevard urbain est recommandé compte tenu du fait que les plans et devis préparés par le Ministère des Transports sont pour une autoroute urbaine; il faudra un an supplémentaire de travail pour refaire les dits plans et devis. On doit empêcher tout retard si minime soit-il et il est impératif que toute personne ayant contribué à retarder d'une année la réalisation du projet supporte la responsabilité des dommages entraînés pour l'ensemble des citoyens. De plus, le fait de reporter de plusieurs mois la réalisation du projet devient un délai inadmissible pour l'ensemble des citoyens de l'Est de Montréal car si la modernisation n'est pas décidée sans délai; il y a risque que le projet soit retardé pendant plusieurs années comme il l'a été au cours des décennies précédentes. Retarder ne serait-ce que de quelques mois le projet risque de le mettre en péril et ceci n'aurait comme seul effet que d'augmenter la responsabilité de ceux et celles ayant contribué au dit retard.

De plus, il ressort des représentations faites devant la Commission que le projet d'autoroute urbaine ne causera aucun problème de pollution (bruit, augmentation des émanations de gaz carbonique, etc.) bien au contraire, cette solution est préférable écologiquement. On désengorgera les rues parallèles; augmentera la qualité de vie des citoyens du centre-sud et d'Hochelaga/Maisonneuve et permettra d'accélérer la revitalisation de ces quartiers afin de créer de nouveaux Plateau Mont-Royal.

Si l'aspect accès aux berges du fleuve avait pu être considéré pour favoriser un boulevard urbain; il aurait alors fallu une volonté émanant du Port de Montréal de donner un tel accès au fleuve entre DeLorimier et Viau cependant il ressort clairement au fil des ans de la position de l'administration portuaire que bien au contraire s'il n'en tenait qu'à eux, il n'y aurait aucun accès des citoyens au fleuve. Monsieur Dominic Taddéo du Port de Montréal ayant l'honnêteté de dire que pour lui la seule et unique mission du Port de Montréal est de servir les entreprises qui utilisent les services du Port et non de donner d'autres services ou avantages tels l'accès aux berges du fleuve.

Conséquemment les faits et l'intérêt de la population militent dans le sens de retenir le concept d'autoroute urbaine.

Seul le problème de goulot de circulation pouvant survenir à l'intersection Notre-Dame et DeLorimier, doit être travaillé et la Commission devrait ordonner à la Ville de Montréal et au Ministère des Transports du Québec de se rencontrer sans délai et de soumettre les améliorations nécessaires et ce, d'un commun accord, dans un maximum de 15 jours de l'ordonnance de la Commission à cet effet.

L'urgence à notre avis est de desservir les 60 à 70 % de résidents et d'entreprises de l'Est de Montréal qui utilisent la rue Notre-Dame. Il faut donc insister pour que la modernisation de la rue Notre-Dame s'accélère afin que les décideurs publics ne soient pas taxés d'incompétence.

Dans ce sens; la Commission devrait plutôt s'assurer d'une réalisation plus rapide du projet d'autoroute urbaine par le Ministère des Transports et s'assurer d'avoir un processus continu de suivi des activités de construction afin de respecter lois et règlements relatifs à l'environnement dans le seul et unique but d'accélérer les travaux tout en respectant l'aspect qualité de vie des résidents pendant la construction. Le Ministère de l'Environnement doit se rendre utile à ce niveau et seulement à ce niveau. Toute autre vision et action n'aurait comme seule conséquence de nuire aux concitoyens de l'Est de Montréal et mériterait sanction.

Notre propos n'a pas relié l'amélioration de la rue Notre-Dame à la construction éventuelle d'un pont ou d'un tunnel entre la partie Est de Laval et Rivière-des-Prairies.

Cependant malgré l'absence de pertinence de cet aspect à court terme, qu'en est-il?

Comment peut-on prétendre que la construction d'un pont peut favoriser l'étalement urbain? Par exemple, l'étalement urbain vers Terrebonne s'est créé et pourtant à tous les

matins et à tous les soirs, les habitants de Terrebonne et de la région environnante subissent la congestion sur les ponts; cela ne les a pas empêché de s'établir dans la région de Terrebonne.

Ce n'est pas en nuisant aux citoyens de Laval et de Terrebonne que nous allons conserver les citoyens à Montréal. C'est en donnant une qualité de vie supérieure sur l'Île que nous inciterons les citoyens à rester et même à y revenir qu'il y ait ou non un pont reliant Laval à Rivière-des-Prairies. De quel droit pouvons-nous nuire aux gens qui demeurent à Laval et Terrebonne en ne leur construisant pas un pont qui leur permettrait de venir travailler à Montréal?

Ce n'est pas en nuisant aux autres que l'on améliore sa propre condition.

Cependant, si l'on désire malgré tout restreindre le flux des citoyens entre la région de Terrebonne, Laval et l'Est de Montréal, construisons un tunnel sécuritaire à une voie vers le Sud, une voie vers le Nord exclusivement pour les transports en commun et le transport routier de marchandises et nous aurons alors atteint notre but de desservir adéquatement les entreprises de l'Est de Montréal, de l'Est de Laval et de la région de Terrebonne et nous satisferons ainsi les gens qui croient qu'en ne construisant pas un pont on empêche les gens de s'établir en banlieue.

Transport collectif

Relativement à la question du transport collectif, il nous apparaît que la création d'une autoroute urbaine facilitera la rapidité du transport en commun à la condition bien sûr qu'on fasse preuve d'originalité à la Société des transports de Montréal et qu'on modifie le circuit de la 410 ou les autres circuits se dirigeant de l'Est vers le centre-ville en faisant par exemple un circuit Express Pointe-aux-Trembles vers le centre-ville, un circuit Express Montréal-Est/Tétreaultville vers le centre-ville, un circuit Express métro Honoré-Beaugrand/centre-ville, un service Express métro Anjou (à venir)/centre-ville, un service Express Rivière-des-Prairies/centre-ville, un service Express

St-Léonard/centre-ville et un service Express Est de Montréal-Nord (près du collège Marie-Victorin)/centre-ville. Et si les dirigeants de la Société des transports n'ont pas la volonté d'assurer à la population un transport en commun rapide et économique vers le centre-ville dans un sens comme dans l'autre; il faudra encourager le secteur privé à donner un tel service dans l'intérêt de la population.

Conclusion

— Abandonnons l'idée d'un boulevard urbain — Construisons l'autoroute urbaine sans délai dans l'intérêt collectif. — Ordonnez que tous les ajustements nécessaires soient faits aux plans soumis par le Ministère des Transports au secteur Notre-Dame/DeLorimier dans les 15 jours de votre ordonnance.

Vous devez tenir compte de la volonté populaire de l'ensemble de la quasi-totalité des citoyens de l'Est de Montréal qui exigent une autoroute urbaine immédiatement et devez recommander aux pouvoirs publics de respecter cette volonté populaire.

M^c André Cordeau
Directeur général
CDEC Anjou/Montréal-Est