

**MÉMOIRE DE RÉAL MÉNARD,  
DÉPUTÉ FÉDÉRAL  
DE HOCHELAGA-MAISONNEUVE**

Présenté aux audiences publiques sur le « Projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal » qui a été soumis par le ministère des Transports du Québec au ministère de l'Environnement en août 2001.

Montréal, 10 janvier 2002

Je suis très heureux à titre de député du Bloc Québécois pour la circonscription fédérale de Hochelaga-Maisonneuve de faire connaître mon point de vue sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame.

Je tiens à préciser que mon témoignage n'en est pas un d'expert. Je ne possède aucune expertise en matière d'aménagement du territoire et pas davantage en matière d'analyse des politiques de transport public. Ma seule prétention est celle d'avoir vécu toute ma vie dans Hochelaga-Maisonneuve, d'avoir demeuré à proximité de la rue Notre-Dame, sur les rues William-David et Viau, pendant plusieurs années, d'être un utilisateur assidu du transport en commun et de représenter les gens de ce quartier au Parlement depuis 1993.

Il y a quatre raisons pour lesquelles j'appuie le projet de modernisation présenté par le ministère des Transports du Québec. Avant de vous les énumérer, je souhaiterais faire trois remarques préliminaires :

1) D'abord comme député, je veux féliciter le ministère des Transports pour la façon courtoise et respectueuse avec laquelle il a su maintenir un dialogue continu, positif et constructif avec des porte-parole autorisés des citoyens de Hochelaga-Maisonneuve. Il y a fort à parier que si ce Ministère avait eu la même philosophie d'intervention il y a de cela quelques décennies, l'histoire du quartier Hochelaga-Maisonneuve aurait eu un cours différent.

2) Je veux remercier quatre personnalités de la communauté d'Hochelaga-Maisonneuve qui ont bien voulu répondre positivement à l'invitation du *Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve* et devenir commissaires le temps de consulter nos concitoyens sur cet important projet d'aménagement. J'ai nommé madame Nicole Forget-Bashonga, de la *Cuisine collective Hochelaga-Maisonneuve*, monsieur Serge Chénier, ex-directeur de la *Caisse populaire Bourbonnière*, monsieur Pierre Larivière, de la *Maison de la culture Maisonneuve*, et monsieur Paul Leguerrier, ex-directeur du *CLSC Hochelaga-Maisonneuve*.

3) Finalement, je ne veux pas passer sous silence l'extraordinaire contribution du *Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve*. Voilà près de vingt ans que ces hommes et ces femmes ont donné le meilleur d'eux-mêmes dans la promotion des intérêts du quartier Hochelaga-Maisonneuve. Leur approche pragmatique leur a valu une solide crédibilité auprès des instances gouvernementales, également leurs colères, toujours créatrices, n'ont certes pas été étrangères aux gains obtenus pour notre milieu dès le début des années '80.

La raison première pour laquelle j'appuie la proposition du ministère des Transports est que je ne peux m'imaginer une situation où le statu quo prévaut, où la rue Notre-Dame demeure ce lieu d'engorgement, de congestion et de blocage que l'on connaît. Deux données statistiques m'ont convaincu qu'il fallait entreprendre des travaux de réfection sur la rue Notre-Dame dans les plus brefs délais. D'une part, les prévisions établies par le ministère des Transports, si elles s'avèrent, nous préviennent que la rue

Notre-Dame verra son débit routier augmenter de 25 % d'ici dix ans. D'autre part, de nombreux urbanistes nous ont rappelé que l'on doit prévoir une augmentation de 25 % du transport automobile d'ici 2016 dans les grandes villes nord-américaines. La conjonction de ces deux hypothèses m'amène à réfuter la transformation de la rue Notre-Dame en boulevard urbain. Il m'apparaît irréaliste de penser que cette importante artère puisse connaître un aménagement semblable à celui du boulevard Saint-Joseph. Ce dernier n'est pas un lien de connexion privilégié vers le centre-ville comme l'est la rue Notre-Dame. Le boulevard Saint-Joseph n'a pas une interaction aussi marquée avec une infrastructure de transport majeure comme le Port de Montréal et, finalement, il n'est pas un lieu de desserte industrielle comme l'est la rue Notre-Dame.

En fait, il me semble qu'il faut davantage miser sur un scénario où toutes les conditions sont réunies pour s'assurer de la fluidité maximale de la rue Notre-Dame. Nous avons intérêt comme quartier à ce que les automobiles demeurent le moins longtemps possible sur la rue Notre-Dame et qu'il n'y ait surtout pas d'arrêts et de départs fréquents commandés par une trop grande présence de feux de circulation.

J'appuie aussi l'idée voulant que pour assurer la fluidité maximale de la circulation automobile sur la rue Notre-Dame, des panneaux de signalisation à messages variables informent les automobilistes qui roulent sur les autoroutes Ville-Marie, 20, 25 et 40, de l'état de la circulation sur la rue Notre-Dame afin qu'ils s'orientent depuis ces artères majeures vers d'autres voies rapides et ne soient donc pas tentés d'emprunter des rues du quartier pour éviter la rue Notre-Dame congestionnée.

Dans le même ordre d'idée, et c'est la deuxième raison pour laquelle j'appuie le projet du ministère des Transports du Québec, on se propose de réduire l'accès au quartier via la rue Notre-Dame. Si j'ai fait une lecture correcte des plans du Ministère, on va réduire de cinq à trois le nombre d'accès au quartier soit dans les axes du boulevard Pie-IX et des rues Viau et Alphonse-D.-Roy. Ces modifications à la physionomie routière de la rue Notre-Dame auront donc des conséquences positives pour le quartier.

Elles devraient d'abord réduire significativement l'achalandage automobile sur des rues transversales à la rue Notre-Dame, avec ce que tout cela implique de positif pour la qualité de vie des résidents. De plus, toujours si mes informations sont exactes, la rue Notre-Dame restaurée ne sera pas assortie de voies de service mais de dessertes ce qui signifie qu'il faudra emprunter la voie rapide pour longer la rue Notre-Dame.

Troisième raison qui milite en faveur d'un appui à la proposition sous étude, un ensemble de mesures sera mis en œuvre afin de s'assurer que le quartier Hochelaga-Maisonneuve ne subisse pas les contrecoups d'une augmentation du flux de circulation sur la rue Notre-Dame. J'en ai dénombré quatre :

- 1) Il y aura interdiction d'accès aux rues Viau et Saint-Clément pour les camions et véhicules lourds.
- 2) Les rues Bourbonnière et Davidson, deux importantes artères nord-sud de notre quartier, ne déboucheront plus sur la rue Notre-Dame.
- 3) La rue Hochelaga, qui traverse le quartier Hochelaga-Maisonneuve au complet et qui historiquement a absorbé le trop-plein de circulation de la rue Notre-Dame, sera réaménagée en un véritable boulevard urbain avec rétrécissement des voies et aménagement paysager. De cette façon, la rue Hochelaga sera pleinement consacrée dans sa vocation résidentielle avec secondairement une vocation de voie de service.
- 4) Il y aura entre les rues Viau et De Lorimier des voies réservées aux autobus sur la rue Notre-Dame.

Finalement, et c'est la quatrième raison qui m'incite à appuyer le présent projet de modernisation de la rue Notre-Dame, avec le chantier de la rue Notre-Dame s'ouvrira un vaste chantier de rénovation patrimoniale. Il y aura d'abord réaménagement d'une

piste cyclable et piétonnière totalement intégrée au réseau national Route verte. Cette piste cyclable permettra d'apprécier à l'aide d'une signalisation appropriée divers éléments de patrimoine et d'histoire qui caractérisent Hochelaga-Maisonneuve.

S'agissant de la vocation récréo-touristique du quartier, il me faut saluer d'une manière toute particulière la réunification des parcs Morgan et Champêtre par l'installation de dalles-parcs. Ce projet de réunification est en quelque sorte la concrétisation d'un rêve qui a animé une génération d'intervenants communautaires sous l'habile leadership de l'*Atelier d'histoire Hochelaga-Maisonneuve* et de la *Maison de la culture Maisonneuve*.

Une fois la réunification complétée, le quartier sera doté d'un immense espace vert additionnel corrigeant ainsi la sous-dotation historique dont il a fait l'objet. Le ministère des Transports indiquait dans son étude d'impact sur l'environnement que la zone d'étude considérée, qui correspondait aux rues Viau à l'est et à la rue De Lorimier à l'ouest, était généralement pauvre en espaces verts avec 5,87 m<sup>2</sup> d'espaces verts par personne comparativement à 8,53 m<sup>2</sup> par personne pour l'ensemble de Montréal.

J'accueille également très positivement l'idée d'aménager des belvédères d'interprétation mettant en valeur les panoramas des activités portuaires, du fleuve et du centre-ville. Cette idée avait été très largement discutée dans notre milieu en 1997 et avait reçu un appui enthousiaste de la classe politique et des intervenants du secteur récréo-touristique.

Je me permets à ce stade-ci de faire une proposition. Que le nouveau parc issu de la réunification des parcs Morgan et Champêtre soit baptisé **Parc Yves-Poulin**. Yves Poulin a été une figure légendaire de notre communauté à titre de curé et de directeur général du *Centre sportif et culturel de l'Est*. Il aura toute sa vie durant mis son talent, son énergie et ses convictions à faire du quartier Hochelaga-Maisonneuve un endroit où, d'année en année, les frontières de la pauvreté reculent et où ce qui apparaissait

impossible hier devienne demain réalité. Il y a encore beaucoup de secteurs où la trace, l'héritage et l'intervention de notre ami Yves Poulin se font encore sentir aujourd'hui. Je crois qu'à sa manière il aura été notre Bob Kennedy à nous : il a rêvé de ce qui n'existait pas en se disant pourquoi pas !

Permettez-moi de terminer ma présentation en vous partageant deux souhaits. Il ne faut pas sous-estimer les arguments de ceux et celles qui s'opposent au projet de modernisation de la rue Notre-Dame. Cette opposition s'articule autour de la conviction que ce projet n'est pas compatible avec la promotion du transport en commun. Je crois que le gouvernement donnerait raison aux détracteurs du projet du ministère des Transports s'il ne faisait pas connaître dans les plus brefs délais un plan de transport en commun qui tienne compte de la situation nouvelle de la rue Notre-Dame et qui comporte des éléments qui débouchent sur une offre de transport en commun qui soit concurrentiel au transport individuel en automobile. À l'évidence, la prolongation du métro vers l'arrondissement Anjou ou plus globalement vers l'est, ainsi que l'établissement d'un viabus assurant une liaison depuis la partie est de l'île de Montréal vers l'ouest, m'apparaissent des éléments qui vont dans ce sens.

Finalement, j'espère de tout cœur que l'on retiendra la recommandation de nos quatre commissaires locaux qui proposent la création d'un fonds de restructuration du quartier, doté d'un capital de deux millions \$. Ce fonds permettra, bien qu'imparfaitement, de réparer les préjudices subis par notre milieu au début des années '70. Comme nos commissaires n'ont pas été très explicites sur les modalités de gestion qui accompagneraient la mise en place de ce fonds, je me permets de suggérer qu'il soit géré conjointement par le *Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve* et *Tourisme Hochelaga-Maisonneuve*. Que ces deux organismes locaux accueillent des projets susceptibles de mettre en valeur nos grands acquis patrimoniaux.