

MÉMOIRE

Pour la Modernisation de la Rue Notre Dame

ou

la prolongation de l'autoroute Ville-Marie

Contexte global

Se pencher sur la problématique de l'Aménagement du Territoire m'apparaît être actuellement un privilège de très courte durée.

Les besoins des citoyens deviennent prioritaires (pénurie de logements locatifs subventionnés ou non, déplacements vers les lieux de travail etc...) (Annexe Média 02) compte tenu des contraintes qu'ils engendrent.

La qualité de vie des citoyens, le développement socio-économique de ce nouvel arrondissement revendiqué par tout les résidents du quartier est un **objectif commun** à tout les groupes communautaires et n'est le privilège du Collectif en Aménagement Urbain d'Hochelaga-Maisonneuve; la T.A.Q H-M, le G.R.U. H-M, le C.R.E.M, et le nouvel organisme Habitat-Montréal ont également ces même objectifs.

Les buts différent cependant; Après avoir analysé le projet, ils ont proposé différentes alternatives évitant de bonifier un projet (celui du M.T.Q.) re-questionnant même le principe des Autoroutes en milieu urbain qui donne accès aux espaces riverains (les berges du fleuve St. Laurent) ponctuellement (aménagement de portes : Le Vieux Montréal); Les voies surbaissées laissent des trous béants, que l'on ne peut entièrement recouvrir (techniquement faute de moyens); Les bretelles des projet surhaussés engendrent les les mêmes types d'espaces. Ce type d'infrastructure engendrent, suscitent, motivent, sur les zones d'emprises non habitables des projets d'aménagements de corridors verts, le long desquels on fait circuler des cyclistes isolant la population des arrondissements, (selon le degré de pollution engendré par ces infrastructures non urbaines) qui se voient vivre à l'arrière de talus et de murs coupe-bruit.

Quelque soit les études économiques qui motivent de tels aménagement, le statut social des citoyens, il est difficile d'ignorer les alternatives qu'il propose.

Par ailleurs, la mise en place d'une nouvelle gestion municipale en 2002 (Annexe Média 03-04-05, compte tenu de la loi 170, a pour mandat de créer une nouvelle ville sur tout le territoire de l'île. Cette ville nouvelle devra réviser son plan d'urbanisme de 1992 et harmoniser ses réglementations ce qui impose un énoncé clair du projet urbain en regard de celui de la Communauté métropolitaine de Montréal (réf. 01 Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales ; Région métropolitaine de Montréal 2001-2021).

La Commission Tramblay, en 2000, lors de l'**Évaluation de la politique de consultation publique en matière d'urbanisme pour les projets dérogatoires au plan ou règlements d'urbanisme** avait permis aux citoyens, groupes communautaires et professionnels de s'exprimer (Annexe doc.06) et proposer de nouveaux modèles pour la gestion de projets de moyennes et grandes envergure. L'ancienne administration n'avait pas tenu compte de ces recommandations. Le citoyen s'attend à ce qu'il en soit autrement lors de ce changement administration et de gestion.

Les décisions actuelles de la ville concernant les projets actuels (projets d'infrastructures urbaines, P.P.U inscrits au plan d'urbanisme de 1992, en cours ou à l'étude) devront tenir compte de la planification du développement des vingt prochaines années pour qu'ils n'entravent ni altèrent l'avenir de ce centre métropolitain à vocation internationale.

L'actuel centre-ville, symbolisé par l'aménagement du Centre International des Affaires sur un territoire délimité (réf.03) côtoie des arrondissements, (plus particulièrement à l'est : Centre Sud,

Hochelaga-Maisonneuve, Mercier), qui devront être arrimés au développement du Centre-Ville tout en tenant compte de leur histoire afin qu'un génocide culturel ne viennent détruire les traces d'un passé faute de vue d'ensemble de ce territoire.

Au Milieu du dix-neuvième siècle(réf. 04) Montréal était en pleine expansion économique. Au neuvième rang des villes industrielles du Canada, les "usines géantes, églises monumentales, logements populaires" se développent. Le tramway reliait l'est à l'ouest de l'île alors que le Chemin du Roy (la rue Notre Dame), le chemin de fer et le fleuve assuraient le transport des matières premières et des marchandises. Les services publics se mettent en place(réf.05 La Craig).

C'est vers 1950 que le déclin s'amorce. Dans les années 1970 de 1300 à 2000 logements sont détruits pour faire place à l'autoroute Ville-Marie qui coupe les abords du fleuve de la ville.

Et la pratique de l'aménagement de corridors et de portes d'accès devient un mal nécessaire et le seul lien possible pour accéder aux rives du fleuve. Il n'est plus possible d'envisager l'intégration de fonctions urbaines; le Vieux Port a une fonction touristique et la partie Est de l'île, sur plus de huit(8) kilomètres, sera coupée de l'aménagement urbain par le prolongement de l'autoroute dans Hochelaga-Maisonneuve et permettra des activités portuaires internationales indépendantes des activités urbaines des arrondissements qu'elle traverse.

Alors que les recherches se multiplient (Voir recherches allouées suite aux rencontres de la Commission Nicolet-2001 réf.06-, travaux du M.T.Q, recherches subventionnées entreprises pour le développement d'un transport en commun par rail- réf.07 .) peut-on espérer l'énoncé clair d'un concept d'aménagement qui viendrait intégrer le développement social au projet urbain.

Lors des Audiences publiques de 2000(voir Mémoire de Pierre Brissé) J'avais émis quelques principes et concepts toujours valables concernant l'enclave dans laquelle la population de la majeure partie du territoire d'Hochelaga-Maisonneuve situé au sud de la rue Ontario (l'ancienne gare de triage à l'Ouest, le port de Montréal au sud et la zone industrielle à l'est).

Le concept d'aménagement global de l'île devra également développer de nouveaux liens avec les municipalités de l'ouest et du Nord; Pour ne citer que Pointe-Claire , Ville Saint-Laurent qui ont développé des activités économiques de premier ordre et qui occasionnent des déplacements de population

Les problématiques posées en matière d'aménagement lors du ré-aménagement de la rue Notre Dame

Le projet de Modernisation de la rue Notre-Dame qui vient prolonger l'autoroute Ville-Marie est par ailleurs une composante majeure l'orientation du concept d'aménagement de l'île.

Les contraintes qui ont occasionné des investissements considérables dans le centre et l'ouest de Montréal vont-elles être renouvelées dans Centre-Sud, Hochélag-Maisonnette, Mercier, et laisser à nos générations futures un lourd héritage d'erreurs?

Ces trois arrondissements ont, durant ces trois dernières années, suscité l'intérêt des différents paliers gouvernementaux, des universités et des organismes communautaires.

- Le pb des autoroutes en milieu Urbain; expérience étrangère

Le colloque organisé par Allen Knight de l'Université de Montréal au printemps 2000 nous a permis de prendre connaissance des expériences de Portland, Milwaukee et Québec.(annexe doc. 08); La ceinture noire de Pierre Brissé illustre parfaitement le concept du développement d'une ville à l'intérieur d'un boulevard périphérique. Plus récemment la Ville de Lyon en France propose le démantèlement d'un de ces autoroutes urbaines l'autoroute.

- Les banlieusards qui fréquentent quotidiennement Montréal.

Les grands centres commerciaux établis dans la région métropolitaine font évoluer ceux au Centre-Ville: Montréal est devenu, un centre mondial de la haute couture qui incite le déplacement de gens d'affaires plus exigeants qui demandent des déplacements rapides et un accueil hôtelier de marque. L'aéroport de Dorval devient une plaque tournante qui favorise le développement économique et touristique de Montréal et de la région métropolitaine.

Cependant les déplacements quotidiens de la rive Sud et de la banlieue nord vers le centre-ville ou vice versa en auto(cause: emplois, études, affaires) créent des engorgements tels que l'on étudie la possibilité de construire de nouveaux ponts, de nouvelles autoroutes. ...

Suite à l'analyse de P.Brissé, les alternatives qu'il propose et que l'on retrouve dans son mémoire peuvent très bien s'intégrer et aux autres fonctions urbaines (Habitat, loisirs, santé) dans un plan d'aménagement global

- L'étalement urbain, voir le développement résidentiel et le problème de stationnement.

Cette problématique a été soulevée et fait l'objet de nombreuses recherches universitaires (ref. 09). Cependant le Directeur général de l'Association des propriétaires d'appartements du Grand Montréal demande une refonte de la législation sur le logement locatif alors que la ministre d'État aux Affaires municipales et de la métropole va injecter la pénurie de logements dans le grand Montréal rassemble 916 M\$ pour le logement dit Social(annexe Media 10 et 11)

Il aurait été intéressant d'envisager dans le cadre d'une politique

Nous en arrivons à une politique contradictoire ; La Société d'Hypothèque et de logements subventionne le développement des infrastructures des lotissements de banlieue. Le gouvernement provincial subventionne pour une grande part le logement social.

Où va-t-on le localiser? La zone d'emprise du prolongement de l'autoroute restituée aux pouvoirs municipaux permettrait de restructurer les îlots en partie ou totalement démolis (annexe 12 et ref.13) et éliminer les problèmes de murs et talus anti-bruits (annexe 14).

- le transport en commun

le transport en commun a fait l'objet de nombreuses recherches(ref.15). Est-il nécessaire de souligner que si le marché immobilier correspondait ou répondait aux besoins des familles, des travailleurs autonomes, Les options d'achats et de locations se multiplieraient. Le transport en commun aurait une toute autre signification.

Le désenclavement d'Hochelaga-Maisonneuve pourrait être envisageable; l'ancien anneau de fer pourrait être reconverti en transport en commun par rail.(voir le Mémoire de P.Brisset)

- Les grands axes de transport de marchandises régionaux voir canadiens jumelés ou non au transport individuel. La manutention de marchandises en vrac et par conteneur.

Le camionnage, le transport de marchandises par rail et par voie maritime sont étroitement reliés aux activités industrielles et portuaires de l'île qui doivent se raccorder aux axes régionaux de la métropole qui assurent le transport des produits et biens de transformation(voir mémoire de Philippe Côté). Centre-Sud, Hochelaga-Maisonneuve, Mercier au nord de la zone industrielle, sont des arrondissements directement concernés par ces activités. La T.A.Q.H-M a dénoncé cet envahissement, la pollution environnementale qu'elles occasionnent faisant de son territoire une véritable éponge(voir mémoires de Daniel Vanier e- Normand Robert)

Les alternatives développées par P. Brissé dans son mémoire permettraient de réorienter le trafic routier et de faire de Notre Dame une rue ce qui permettrait de se ré-approprier la zone d'emprise et d'envisager la reconstruction des îlots démolis; (ref 16; étude du département de planification urbaine de la Ville de Montréal, qui met l'accent sur la dévaluation des propriétés situées entre la zone d'emprise et la rue Sainte Catherine).

Les retombées économiques générées par le port profitent-elles aux résidents?

Une accessibilité aux berges du fleuve peut être envisagée; (voir le projet d'aménagement des audiences publiques locales du 4 et 5 mai 2000)

Une planification à moyen et long terme liée au développement économique des activités portuaires peut permettre un accès limité au fleuve voir l'établissement d'un corridor vert/visuel le long des berges du fleuve.

La notion de boulevard urbain est actuellement soutenue par le Conseil Régional en environnement de Montréal ; dans le plan d'urbanisme de 1992 La rue Notre Dame était un boulevard urbain.(Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal et Annexe Média17)

- Les rues commerçantes : Ste. Catherine, Notre Dame, Ontario

Depuis la démolition de l'Habitat entre les rues Sainte Catherine et Notre Dame , les programmes de revitalisation n'ont pas su convaincre les investisseurs. Il devient urgent de développer une politique de développement des commerces situés sur les principaux Axes est-

ouest (annexe 18, croquis déposés lors des Audiences publiques locales).

- Le développement touristique : des axes de développement parallèles dus aux aménagements en corridor

Les églises reconverties en condominium devrait être proscrites , la classification des bâtiments industriels (silo à grain par exemple) devrait faire parti du patrimoine culturel de l'Est et s'intégrer au circuit touristique de l'est(annexe 19).

- Les commissions Tramblay et Nicolet (annexe 20)

Ce défi de faire de l'île un espace international viable, compétitif et unique est inévitablement voué à l'échec tant et aussi longtemps qu'une planification intégrée du développement des fonctions urbaines et des équipements métropolitains voir régionaux, provinciaux/internationaux de l'île ne feront pas l'objet du concept global d'aménagement.