



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 VIGOUREUSEMENT 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 desservi 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

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.

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

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 Chevette 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'abrégé 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 attraits 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.