



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

162
DM16
Modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal
par le ministère des Transports
Montréal
AUD6211 06 057

Projet de modernisation de la rue Notre-Dame

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

au
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

Montréal, Québec
Le 9 janvier 2002

TABLE DES MATIÈRES

1. Présentation de Pro-Est	3
2. Les transports, une priorité pour Pro-Est.....	3
3. Des efforts soutenus de concertation.....	4
3.1. Des priorités pour l'Est établies il y a dix ans	4
3.1.1. <i>La bretelle des Futailles.....</i>	5
3.1.2. <i>L'aménagement du boulevard Henri-Bourassa.....</i>	5
3.1.3. <i>Le prolongement de l'autoroute 25.....</i>	5
3.1.4. <i>La modernisation de la rue Notre-Dame.....</i>	5
3.2. Un processus de consultation qui a déjà porté ses fruits.....	6
3.2.1. <i>Protéger l'environnement.....</i>	6
3.2.2. <i>Bien identifier le quartier.....</i>	7
3.2.3. <i>Vue sur le fleuve et activités portuaires.....</i>	7
3.2.4. <i>Sécurité routière.....</i>	7
3.2.5. <i>Hochelaga-Maisonneuve un quartier montréalais.....</i>	7
3.2.6. <i>Les utilisateurs de la rue Notre-Dame</i>	8
4. La modernisation de la rue Notre-Dame : depuis longtemps une priorité.....	9
4.1. Une priorité pour le transport	9
4.1.1. <i>Des carences majeures au niveau des liens routiers.....</i>	10
4.1.2. <i>Un réseau de transport en commun incomplet.....</i>	10
4.1.3. <i>Le poids du transport des marchandises.....</i>	11
4.2. Une priorité pour le quartier	11
4.2.1. <i>Des emplois à conserver et à développer.....</i>	12
4.3. Une priorité pour rétablir l'équilibre entre l'Est et l'Ouest	12
4.4. Une priorité qui ne peut attendre.....	13
5. Un projet acceptable et respectueux de la population	14
5.1. Des bonifications nécessaires et possibles	14
5.1.1. <i>La variante CN.....</i>	14
5.1.2. <i>La piste cyclable vers l'Est.....</i>	14
5.2. Des pièges à éviter	15
5.2.1. <i>Le boulevard urbain.....</i>	15
5.2.2. <i>La coupure du quartier.....</i>	16
5.2.3. <i>Les accès au fleuve.....</i>	17
6. Conclusion	18
7. Annexes	20

1. Présentation de Pro-Est

La Société de promotion et de concertation de l'Est de l'Île de Montréal, Pro-Est, fut mise sur pied en 1988 afin de doter l'Est d'une voix commune pour défendre ses intérêts économiques et sociaux. Les principaux intervenants du territoire donnaient ainsi suite à l'une des principales recommandations du rapport *Se prendre en main*, présenté par le Comité pour la relance de l'économie et de l'emploi de l'Est de Montréal (CREEEM) en septembre 1987. Le CREEEM insistait en effet sur la nécessité de promouvoir l'image de l'Est, d'accroître la concertation entre les municipalités du territoire et d'impliquer les divers agents socio-économiques dans la stratégie de relance proposée.

Pro-Est a cumulé nombre de réalisations marquantes, tous sur des enjeux qui dépassaient le niveau des préoccupations locales, qui ont confirmé son rôle au niveau de la concertation et lui ont conféré une notoriété affirmée.

2. Les transports, une priorité pour Pro-Est

La Table de concertation mise en place par Pro-Est a permis de réunir autour de projets concrets favorisant le développement de l'Est des partenaires qui poursuivent des buts différents et aux intérêts parfois divergents : PME, grandes entreprises, syndicats, milieu politique, milieu communautaire, etc.

De plus, les contacts soutenus entre les intervenants du territoire, tenus sous l'égide de Pro-Est, ont contribué à rehausser l'identification positive au territoire. Soulignons la contribution continuelle au réseautage entre les divers intervenants de l'Est. Ces lieux de rencontres et de contacts ont

permis de faire émerger ou de concrétiser plusieurs projets ou de dénouer des impasses.

Mentionnons, entre autres, sur le plan du transport, la concertation entreprise pour planifier et favoriser la réalisation des infrastructures routières nécessaires au développement de l'Est: boulevard Henri-Bourassa, prolongement de l'autoroute 25, boulevard Ville-Marie, boulevard Bourget.

La mise en place récente du Conseil des industries bioalimentaires de l'Île de Montréal, hébergé dans les locaux de Pro-Est, est une autre réalisation qui a des incidences directes sur le transport. L'industrie bioalimentaire sur l'Île de Montréal, faut-il le préciser, repose essentiellement sur la transformation et la distribution, deux secteurs d'activités hautement tributaires des réseaux et des moyens de transport.

Pro-Est se devait donc de se prononcer sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame par le ministère des Transports. Pro-Est ne pouvait que saluer la rigueur de la démarche de concertation locale entreprise par le Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve, dont le quartier était le plus touché par le projet. Pro-Est, en mai 2000, déposait donc un mémoire aux audiences locales Hochelaga-Maisonneuve afin de contribuer à faire connaître les répercussions du projet sur les grands enjeux de l'Est.

3. Des efforts soutenus de concertation

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

Malgré les lacunes importantes qui ont été identifiées dans l'Est de l'Île de Montréal en matière de transport, 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.

3.1.1. La bretelle des Futailles

Les camions éprouvaient d'importantes difficultés à rejoindre le pont-tunnel à partir de la rue Notre-Dame.

Des représentations furent faites auprès des autorités et cette bretelle fut enfin rendue accessible.

3.1.2. 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 quatre municipalités et deux paliers gouvernementaux.

Mission accomplie.

3.1.3. 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 n'était pas prolongé vers le nord.

Encore une fois, le travail de concertation a porté fruit.

3.1.4. 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.

Les trois premiers dossiers de la liste sont déjà une réalité. Ne reste plus que la rue Notre-Dame.

3.2. Un processus de consultation qui a déjà porté ses fruits

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. Voici ce que nous en retenons aujourd'hui, à la suite du dépôt du projet par le MTQ.

3.2.1. Protéger l'environnement

Pro-Est demandait notamment que la situation des riverains soit examinée attentivement afin que la santé publique et leur qualité de vie soient raisonnablement protégées.

L'on sait maintenant que sur le plan environnemental, le projet constitue une nette amélioration par rapport à la situation actuelle.

« . . . une amélioration de la sécurité publique; une réduction des niveaux sonores; une amélioration sur le plan de la santé humaine, qui découle évidemment directement des réductions des niveaux sonores; une amélioration de la sécurité routière, donc du nombre d'accidents et de blessés potentiels. . . » M. Jean-Michel Boisvert, DT1, p.25

3.2.2. Bien identifier le quartier

Pro-Est estimait que les quartiers concernés devraient profiter d'une signalisation adéquate le long de l'artère et considérait que la nouvelle artère devrait être à l'abri de toute pollution visuelle excessive.

Il s'agit là de considérations qui demeurent toujours d'actualité, même si les simulations visuelles laissent déjà croire que nous avons été écoutés.

3.2.3. Vue sur le fleuve et activités portuaires

Pro-Est souhaitait l'ouverture d'une fenêtre sur le fleuve, mais aussi sur les activités portuaires qui font partie de l'histoire du quartier.

Le tracé du ministère permet la réalisation d'un tel projet, notamment par l'édification de belvédères.

3.2.4. Sécurité routière

Pro-Est s'inquiétait de la sécurité routière sur la rue Notre-Dame et aux intersections, réclamant notamment une meilleure fluidité de la circulation et la reconfiguration des intersections ainsi que des mesures particulières pour réduire la vitesse.

La nouvelle configuration du projet, en dépression, permet d'améliorer sensiblement la sécurité.

3.2.5. Hochelaga-Maisonneuve un quartier montréalais

Pro-Est se souciait de la qualité de vie de la population locale et soulignait que des mesures de mitigation de

certaines effets négatifs devraient être mises en place pour s'assurer que les nuisances induites par le réaménagement du boulevard ne mettront pas en danger la santé publique.

Pro-Est se souciait également des retombées économiques du projet pour stimuler l'économie de la région et du quartier Hochelaga-Maisonneuve.

Pro-Est est rassuré par rapport à la qualité de vie des riverains. Pro-Est voudrait maintenant être rassuré par rapport aux retombées économiques du projet pour la population et pour les entreprises du quartier. En ce sens, Pro-Est demande qu'un comité de suivi du projet soit mis sur pied pour, notamment, veiller à garantir des retombées positives pour l'économie locale.

3.2.6. Les utilisateurs de la rue Notre-Dame

Plusieurs autres considérations avaient été apportées par Pro-Est, touchant tout autant ces Montréalaises et Montréalais de l'Est de l'Île de Montréal que les résidentes et résidents du quartier Hochelaga-Maisonneuve. Pro-Est ajoutait que toute solution retenue devrait 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.

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, bien au contraire,

et celui d'aujourd'hui le sera tout autant, nous en sommes persuadés.

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

En mai 2000, à l'occasion des audiences publiques locales Hochelaga-Maisonneuve sur la modernisation de la rue Notre-Dame, Pro-Est mettait en évidence l'urgence d'agir pour réparer une erreur d'il y a trente ans:

Finally, 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.

Il est donc 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.

Pour la gouverne de la Commission, le mémoire du 4 mai 2000 est annexé au présent mémoire. La Commission sera à même de constater que les préoccupations que véhiculait ce mémoire sont toujours d'actualité. Il est néanmoins utile de souligner que le ministère a déjà répondu à plusieurs attentes contenues dans le mémoire, tel qu'il a déjà été démontré plus haut.

4.1. Une priorité pour le transport

Pro-Est le proclame depuis plusieurs années: 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 pour améliorer la dynamique urbaine.

Aussi bien le Plan de gestion des déplacements du ministère des Transports que le ViaBus dans le projet de modernisation de la rue Notre-Dame apportent des réponses concrètes qu'il y a lieu de saluer.

La partie n'est pas gagnée pour autant, et il faudra se pencher résolument sur l'amélioration du transport en commun dans toute la partie Sud, et notamment améliorer les liaisons Nord-Sud.

4.1.1. Des carences majeures au niveau des liens routiers

L'île de Montréal possède un réseau routier primaire incomplet. Les autoroutes 40, 15, 720 et 25 se doivent de former un quadrilatère fermé pour constituer le noyau de base du réseau routier stratégique de la métropole. Malheureusement, le tronçon que constitue la 720 n'est pas complété et la rue Notre-Dame, qui en tient lieu, n'est, de toute évidence, pas adaptée à cette circulation intense: la chaussée est en très mauvais état et souffre d'un manque de capacité, de nombreux accidents s'y produisent, encourageant pertes de vie et blessures, elle n'est pas non plus adaptée au camionnage lourd qui forme une portion importante de son trafic.

4.1.2. Un réseau de transport en commun incomplet

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 Saint-Laurent.

La ligne de métro 1, qui se termine d'ailleurs à Honoré-Beaugrand, ne dessert pas l'Est du territoire, non plus que le Sud ni le Nord. À partir de la station Frontenac, le métro remonte de plus en plus vers le Nord, négligeant une large bande de territoire le long de la rue Notre-Dame. Quant à la Ligne 5, l'on ne peut guère parler de plus que d'un embryon pour l'Est. Son prolongement jusqu'à Anjou demeure une priorité absolue.

Pour Rivière-des-Prairies, le seul véritable moyen de transport est l'automobile, et accéder au centre-ville par autobus depuis Pointe-aux-Trembles, et a fortiori depuis l'extérieur de l'île relève de l'exploit.

Plusieurs entreprises éprouvent d'importantes difficultés de recrutement à cause de ces problèmes d'accessibilité par transport en commun, quand ce n'est pas l'impossibilité d'instaurer des quarts de soir ou de nuit en l'absence de services adéquats en dehors des heures de pointe.

4.1.3. Le poids du transport des marchandises

L'Est de Montréal fut le berceau de l'industrialisation de Montréal. En raison de la taille et du type d'entreprises, 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. Le déclin économique ressenti dans l'Est n'a pas pour autant diminué le transport des marchandises, bien au contraire. L'Est est associé au transport des marchandises. Le Port et les infrastructures ferroviaires en font un important centre de rupture de charge, d'où l'omniprésence du camionnage sur la rue Notre-Dame.

4.2. Une priorité pour le quartier

Malgré les protestations de la population, on a exproprié 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. Quant à la rue Sainte-Catherine, elle en a subi un tort considérable. Il est donc plus que temps de redresser la situation.

4.2.1. Des emplois à conserver et à développer

Un des principaux objectifs de Pro-Est touche l'emploi. Les efforts de relance déployés dans la région ont résulté en la création de plus de 1 900 nouvelles places d'affaires en 1999 seulement dans l'Est. Pro-Est est donc conscient des impacts positifs majeurs qu'aura le projet de modernisation de Notre-Dame sur l'emploi.

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 en facilitant la venue du « Centre de distribution et de logistique », fort de ses 2 000 emplois directs prévus.

Les activités du Port de Montréal, loin de décliner, ont pris un nouvel essor avec le développement du marché du conteneur. L'intermodalité est la voie de l'avenir et requiert la présence d'un réseau efficace de transport par rail en conjonction avec une infrastructure adaptée au camionnage.

Par ailleurs, les divers aménagements complémentaires qui accompagnent le projet de réaménagement de la rue Notre-Dame, tels les places, les belvédères et surtout la route verte, auront pour effet de stimuler le développement du secteur récréotouristique. 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.

4.3. Une priorité pour rétablir l'équilibre entre l'Est et l'Ouest

La desserte de l'aéroport de Dorval a justifié au cours des ans l'implantation d'un réseau routier qui a grandement contribué au développement de l'Ouest de l'île de Montréal. 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, 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 et Saint-Charles.

Durant la même période, l'Est de Montréal a littéralement regardé passer le train. L'Est de l'Île de Montréal a hérité d'infrastructures mal adaptées à ses besoins et peu adaptées aux besoins locaux. La restructuration industrielle de 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, que commercial ou résidentiel de la région.

4.4. Une priorité qui ne peut attendre

Bref, la situation est telle que *le statu quo est carrément inacceptable* et qu'il y a maintenant urgence de moderniser la rue Notre-Dame. Le temps des attermoiements est passé, le temps d'agir est arrivé, car choisir la modernisation de la rue Notre-Dame, c'est:

- renoncer à la stagnation économique
- renoncer aux désagréments
- renoncer à la pollution environnementale, sonore et visuelle
- renoncer à l'immobilisme
- renoncer à tourner le dos au fleuve
- renoncer au statu quo.

5. Un projet acceptable et respectueux de la population

5.1. Des bonifications nécessaires et possibles

5.1.1. La variante CN

Le projet qu'a soumis le ministère des Transports comporte ce qu'il est convenu d'appeler la variante CSF. Pro-Est avait plutôt retenu la variante CN dans son mémoire aux audiences publiques locales de mai 2000. Lors de la première partie de l'audience, tous les arguments apportés par les divers intervenants, aussi bien du ministère, de la Ville de Montréal que des administrateurs du Centre de soins prolongés de Montréal, confirment le net avantage de la variante CN tout en mettant en lumière les conséquences négatives de la variante CSF sur le milieu industriel.

Pour toutes ces raisons, Pro-Est maintient que la variante CN devrait être retenue.

5.1.2. La piste cyclable vers l'Est

Le projet de piste cyclable à l'intérieur du projet du ministère des Transports délaisse la rue Notre-Dame pour relier la piste déjà aménagée à la hauteur de la rue Souigny. Une telle configuration ne permet pas de rejoindre directement la promenade Bellerive. En outre, la traversée de l'Autoroute 25 à la hauteur de Souigny, fort complexe, ne fait pas partie du projet.

D'ailleurs, en première partie d'audience, le représentant du ministère des Transports mentionnait:

« Nous, ça ne nous concerne pas, la piste cyclable le long de la rue Notre-Dame, . . . , ce sera à la Ville de Montréal à vérifier, . . . le ministère des Transports et la Ville de Montréal ont convenu d'une entente générale . . . dans laquelle il y a des sommes réservées aux pistes cyclables. »

M. Paul-André Fournier, DT7, p.19

Pro-Est considère néanmoins important d'incorporer directement au projet actuel les améliorations requises à la piste cyclable le long de la rue Notre-Dame vers l'Est, afin de rejoindre la promenade Bellerive, donnant ainsi accès à la navette fluviale, et assurer un lien cyclable continu entre les quartiers Hochelaga-Maisonneuve et Mercier. Pro-Est estime qu'il ne faut pas laisser ce projet au bon vouloir de chaque intervenant, mais qu'il doit faire partie intégrante du projet de modernisation de la rue Notre-Dame.

5.2. Des pièges à éviter

Tout au cours de la première partie de l'audience et à travers plusieurs interventions dans les journaux, la réfection en boulevard urbain en lieu et place du projet du MTQ a été présentée comme solution miracle. En outre, cette question était souvent reliée à une coupure du quartier en deux et à une coupure du fleuve pour les riverains.

5.2.1. Le boulevard urbain

Préconiser le développement d'un boulevard urbain signifie que de nombreuses unités d'habitations seraient construites directement en bordure de la voie, exposant ces nouveaux résidents aux désagréments de cette voirie dont une des fonctions principales est une route de camionnage, et l'autre une voie réservée à grand débit pour autobus. À qui faut-il souhaiter d'habiter dans un tel environnement?

Préconiser le développement d'un boulevard urbain signifie également que les gains environnementaux du projet au plan de la pollution seraient perdus. En effet, la route en tranchée atténuera le bruit; l'absence d'intersections, donc la diminution des arrêts et des départs, diminuera à la fois le niveau de bruit et d'émissions polluantes. En contrepartie, un

boulevard urbain reproduirait les conditions actuelles, sauf que celles-ci seraient dans un environnement encore moins propice qu'actuellement.

Pro-Est ne veut pas d'un boulevard urbain qui ne solutionnerait rien et qui nous ramènerait à la case départ.

5.2.2. La coupure du quartier

Un autre argument à l'appui du boulevard urbain est le parallèle qui est fait avec l'autoroute Décarie. L'on souligne le fait que cette autoroute a créé une balafre dans le quartier et l'on extrapole la situation au projet Notre-Dame. Est-il nécessaire de préciser que la situation ne se compare pas, à la fois en terme de type d'équipement routier et en terme de milieu d'insertion?

L'autoroute Décarie et l'autoroute 720 n'ont pas les mêmes caractéristiques comme l'a amplement démontré le MTQ. Nous ne reviendrons pas là-dessus.

La tranchée de Notre-Dame ne brisera pas un quartier en deux pour la simple raison que le quartier est entièrement localisé au nord de Notre-Dame. Ainsi, aucune coupure additionnelle ne sera faite. La coupure a été faite il y a trente ans lorsque plus de 1 300 logements ont été détruits.

Pro-Est aimerait bien également, comme plusieurs, que le projet comporte une plus grande portion de dalles. Nous avons été cependant convaincus par les arguments du MTQ à l'effet qu'une augmentation du nombre de dalles conduirait à une situation de tunnel; et cela,

Pro-Est ne veut pas d'un tunnel, en tout ou en partie, à la fois pour des considérations économiques, de sécurité et de transport de marchandises dangereuses.

5.2.3. Les accès au fleuve

On nous fait souvent miroiter les possibilités infinies d'accès à l'eau que nous aurions si le Port de Montréal n'était pas là. Certains ajoutent même que nous pourrions nous inspirer d'expériences progressistes comme, par exemple, Barcelone où l'on a redonné aux citoyens l'usage du front de mer à l'occasion de l'exposition universelle.

« Vous savez qu'il y a plusieurs villes à travers le monde, trois de la taille de Montréal, qui ont démonté des ouvrages comme ceux-là à coup de milliards de dollars. San Francisco, Stockholm, Barcelone ont démonté, pour des coûts qui ont varié entre 1.5 et 2.5 milliards de dollars, des ouvrages qui avaient été construits sur le bord du fleuve. » M. Luc Fernandez, DT7, p.52,

Premièrement, le port est là pour rester, et nous l'espérons de tout cœur, car le port est un moteur, non seulement pour l'Est, mais pour l'ensemble de l'agglomération montréalaise.

Deuxièmement, il existe déjà des fenêtres directes sur le fleuve. Qu'il s'agisse du Vieux-Port de Montréal ou encore de la promenade Bellerive, sans compter le Parc Jean-Drapeau. On ne peut donc pas dire que les Montréalais sont complètement coupés du fleuve.

Troisièmement, pour revenir à Barcelone, il est vrai qu'une partie du front de mer a été rouvert à la population, notamment par la création d'un Vieux-Port analogue à celui de Montréal, mais n'oublions surtout pas qu'une grande partie de son front de mer est encore et toujours un port très important, tout comme c'est le cas à Montréal.

Enfin, le MTQ a pris soin d'ouvrir par son projet plusieurs perspectives sur le port et sur le Saint-Laurent, en réponse aux désirs de la population.

Pro-Est ne voudrait surtout pas être associé à un projet de démantèlement, ne serait-ce que partiel, des installations portuaires.

6. Conclusion

Voici le texte de la conclusion de Pro-Est dans son mémoire aux audiences publiques locales Hochelaga-Maisonneuve sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame. Comme la Commission sera à même de le constater, la situation n'a pas changé et la conclusion demeure tout aussi valable, mais avec encore plus d'urgence:

La modernisation de la rue Notre-Dame a déjà 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.

Ne nous laissons pas leurrer par ceux qui tentent de démontrer que ce projet est un mauvais projet puisqu'il s'agit d'une autoroute. C'est une autoroute, nous en convenons tous! Mais, cette autoroute fait partie d'un système autoroutier qu'il importe de compléter, non pas pour accroître la circulation en provenance des banlieues, mais pour hiérarchiser la circulation sur l'Île de Montréal.

Ce projet est d'autant plus important qu'il permettra à l'Est de se doter des infrastructures qui lui manquent pour réaliser son plein potentiel et de permettre la revitalisation d'un quartier qui en a grandement besoin.

7. Annexes

Annexe 1 : Résolution du Conseil d'administration de Pro-Est

Annexe 2 : Mémoire présenté par Pro-Est, en mai 2000,
aux audiences publiques locales Hochelaga-Maisonneuve