

CDEC

Centre-Sud / Plateau Mont-Royal

Corporation de
Développement
Économique et
Communautaire

162

DM22

Modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal
par le ministère des Transports

Montréal

AUD6211 06 057

MÉMOIRE SUR LE PROJET DE MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME À MONTRÉAL PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

(Version finale : les changements ou ajouts sont en « comic sans ms »)

PRÉSENTÉ AU BUREAU DES AUDIENCES
PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT (BAPE)
DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

10 JANVIER 2002

3565, rue Berri, bureau 200 ♦ Montréal (Québec) H2L 4G3
téléphone : (514) 845-2332 ♦ télécopieur : (514) 845-7244
courriel@cdec-csmpmr.org ♦ www.cdec-csmpmr.org

TABLE DES MATIÈRES

1- QUI SOMMES-NOUS ET NOTRE INTÉRÊT EN RAPPORT À CE PROJET	3
Notre CDEC : quinze ans d'interventions actives	3
Notre CDEC : actrice à part entière dans les projets d'aménagement	3
2- PROJET DE MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME : COMMENTAIRES ET CRITIQUES	3
2.1- Modernisation d'une rue... ou construction d'une autoroute?	4
2.2- Développer les banlieues ou consolider les quartiers centraux?	4
2.3- Plus d'autos ou plus d'autobus?	5
2.4- Pollution et développement durable : ont-ils été oubliés en cours de route?	6
3- EN GUISE DE CONCLUSION : NOS SUGGESTIONS	7

1- QUI SOMMES-NOUS ET NOTRE INTÉRÊT EN RAPPORT À CE PROJET

Notre CDEC : quinze ans d'interventions actives

La Corporation de développement économique et communautaire (CDEC) Centre-Sud/Plateau Mont-Royal est un organisme sans but lucratif qui, depuis 1986, intervient dans les quartiers Centre-Sud, Plateau Mont-Royal, Saint-Louis et Mile-End. La CDEC offre des services aux entreprises, organismes, travailleurs autonomes et individus. Elle est aussi un important lieu d'implication et de concertation pour la revitalisation des quartiers et le développement de la main-d'oeuvre. La CDEC est aussi mandataire du centre local de développement (CLD) pour son territoire d'intervention. Ajoutons deux choses : d'une part, le conseil d'administration de notre organisme est composé de personnes issues de divers milieux (économique, social, syndical, culturel, employabilité...); d'autre part, plus de 200 citoyens et organismes sont membres de notre CDEC.

Le mémoire qui suit a été discuté et adopté par les instances démocratiques de notre CDEC. Il est par conséquent le produit de diverses opinions, qu'elles soient à caractère économique, syndical, social que culturel.

Notre CDEC : actrice à part entière dans les projets d'aménagement

Depuis sa fondation, la CDEC Centre-Sud/Plateau Mont-Royal s'intéresse aux questions d'aménagement qui, de près ou de loin, touchent la qualité de vie, la vitalité et le développement économique des quartiers où elle intervient. C'est ce qui l'a amenée à se prononcer et à passer à l'action sur des dossiers tout aussi divers que l'implantation de la Grande bibliothèque du Québec, la réfection des stations de métro, la démolition future de l'échangeur des Pins et la revitalisation de certaines artères commerciales. Notons que les interventions en aménagement de la CDEC se font depuis quelques années par le biais de concertations multisectorielles réunissant des dizaines d'organismes et d'individus. Deux de ces concertations sont actuellement actives : il s'agit de la *Table pour l'aménagement du Centre-Sud* et du *Comité multisectoriel Saint-Louis/Mile End*.

Étant donné la part active que joue la CDEC dans les projets d'aménagement surgissant sur son territoire d'intervention, il allait de soi qu'elle ne pouvait demeurer silencieuse sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame, même s'il s'agit d'un enjeu complexe.

2- PROJET DE MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME : COMMENTAIRES ET CRITIQUES

Dès le départ, la CDEC s'est intéressée au projet de modernisation de la rue Notre-Dame et ce, par le biais de la *Table pour l'aménagement du Centre-Sud*. Notons qu'après plusieurs rencontres avec le ministère des Transports du Québec (MTQ), ladite Table a pu faire modifier quelques éléments du projet initial. Certaines préoccupations des résidents ont pu de la sorte trouver réponse adéquate.

La CDEC a aussi participé à maints débats dont a fait l'objet la modernisation de la rue Notre-Dame. Plusieurs points de vue ont ainsi été recueillis, points de vue qui, soit dit en passant, ne sont guère convergents. Et, à ce propos, la CDEC a notamment porté une attention particulière aux documents produits par les instances suivantes le Collectif en aménagement urbain

Hochelaga-Maisonneuve¹, le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE)²; la Table pour l'aménagement du Centre-Sud³. Une revue de presse solide et divers documents de référence ont en outre permis de se forger une idée sur le projet en question.

Des débats entendus, des points de vue comparés, des lectures faites, il se dégage un constat pour ainsi dire unanime : la rue Notre-Dame doit bel et bien être modernisée, avec une attention particulière portée à la question du camionnage et, par ricochet, le développement industriel de l'Est de Montréal. Le quartier Centre-Sud est, de ce point de vue, interpellé. En effet, les camions transportant des matières dangereuses doivent obligatoirement passer par le pont Jacques-Cartier. Or, pour se faire, beaucoup d'entre eux empruntent la rue Notre-Dame, s'y dirigeant ou y arrivant, via justement Centre-Sud.

Cela dit, le projet de modernisation de la rue Notre-Dame tel que proposé par le MTQ ne nous apparaît pas la solution idéale, loin de là. Nous exposons plus bas nos arguments et terminerons par quelques pistes de solution.

2.1- Modernisation d'une rue... ou construction d'une autoroute?

L'impression générale que laisse le projet de modernisation de la rue Notre-Dame est celle de la construction d'une autoroute. Cette impression devient quasi certitude lorsque nous examinons les critères d'une autoroute urbaine émis par le même Ministère, à savoir : les intersections se font par échangeur; pas de feux de circulation; pas d'accès aux propriétés riveraines; vitesse de circulation élevée; offre d'une mobilité maximale; pas d'accès aux autobus locaux; débit de circulation de type autoroutier. De plus, un simple coup d'œil aux maquettes photographiques confectionnées par le MTQ laisse voir une « rue » Notre-Dame « modernisée » qui ressemble étrangement à l'autoroute Décarie... pourtant considérée comme une véritable coupure béante dans le sol montréalais. En modernisant Notre-Dame, il ne faudrait surtout pas accentuer la coupure entre les quartiers résidentiels et le fleuve par une gigantesque tranchée.

Et qui dit autoroute dit flux massif de véhicules. Le MTQ a calculé que le débit journalier annuel n'allait augmenter que de 6% au niveau de la rue Iberville. Pourtant, en regard des exemples du passé, cette statistique laisse perplexe, surtout dans l'éventualité du prolongement de l'autoroute 25 vers le Nord. En effet, ne prévoyait-on pas un débit journalier de 90 000 véhicules pour Décarie, alors qu'il est en réalité de 166 000 (soit 85% de plus)⁴. Et que dire de l'autoroute Métropolitaine, dont le débit journalier actuel est de 175 000 véhicules, alors que les prévisions étaient de 100 000 (soit plus de 75%)⁵. Autrement dit, comme semblent le confirmer des études extensives, plus on construit de routes, plus il y a d'autos pour les utiliser.

2.2- Développer les banlieues ou consolider les quartiers centraux?

Telle que proposée, la modernisation de l'autoroute nous apparaît plus une aide au développement de la banlieue qu'une quelconque consolidation des quartiers centraux. En effet, comment ne pas relier ce projet au fait que « l'autoroute » (quoiqu'en dise le MTQ) Notre-Dame est raccordée à

¹ Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve, *Rapport des audiences publiques locales – Partie III – Recommandations des commissaires « La qualité de vie, un choix incontournable »*, juin 2000.

² Conseil régional de l'environnement de Montréal : *Documents de référence pour la rédaction des mémoires concernant le projet Notre-Dame*, décembre 2001. *Projet de boulevard urbain dans l'axe de la rue Notre-Dame*, novembre 2001.

³ *Mémoire sur le Projet de modernisation de la rue Notre-Dame par le Ministère des Transports du Québec*, janvier 2002.

⁴ Source : Construction de l'autoroute Décarie (1965-1967), site internet du Ministère des Transports.

⁵ Source : « La fin du calvaire total. 750 millions pour corriger les plus gros défauts de la Métropolitaine », André Pratte, *La Presse*.

l'autoroute 25, laquelle mène directement sur la rive sud via le pont-tunnel Louis-Hypollite-Lafontaine? Et que dire du projet de prolongement de la même « 25 » vers le nord et les banlieues lavalaises?

Une telle expansion du réseau autoroutier desservira avant tout les résidants des banlieues. Ceux qui y vivent actuellement, certes. Mais aussi ceux qui y iront s'y établir, encouragés en cela par le prix des terrains : à titre indicatif, le prix des terrains résidentiels dans la banlieue Nord est de 1\$ le pi² comparativement à 7\$-9\$ le pi² sur la CUM. Il risque d'en être d'ailleurs de même des industries, le prix au pied carré des terrains industriels étant aussi beaucoup plus bas en banlieue (3,60\$ dans la MRC des Moulins) que sur la CUM (30,60\$ à 44,93\$)⁶.

Mais plus important encore, voire plus grave, est la quasi absence de terrain pour la construction résidentielle que laissera « l'autoroute » Notre-Dame une fois achevée. En effet, de par son emprise de 60 mètres, la possibilité de construire des immeubles à logements le long de Notre-Dame est pour ainsi dire annihilée. Et pourtant, 1300 logements auraient pu y être construits...⁷ De toute façon, qui voudrait aller vivre aux côtés d'une autoroute en tout point semblable à Décarie?

2.3- Plus d'autos ou plus d'autobus?

Et que dire du transport en commun dans le projet de modernisation de la rue Notre-Dame. Certes, il y a aura une voie réservée pour les autobus, ce qui en soi est fort bien. Mais convient-elle? N'étant pas en site propre sur toute sa longueur, ne risque-t-elle pas d'être obstruée par les autres véhicules? De plus, comme à certains endroits elle emprunte l'accotement, n'y aura-t-il pas problème lors du déneigement, la neige étant alors poussée sur ledit accotement? Enfin, il ne semble pas y avoir de place pour toute expansion du transport en commun, tel par exemple un système léger sur rail.

Il semble donc évident qu'une fois de plus, l'auto aura gain de cause dans la région montréalaise. Et, en ce sens, le projet du MTQ ne fait pas exception à la règle.

Ajoutons qu'en matière de transport en commun, l'ensemble du projet « Rue Notre-Dame » du MTQ contrevient à l'une des orientations gouvernementales selon laquelle il faut viser « en ce qui a trait au transport des personnes, une utilisation accrue du transport en commun ainsi que des modes non motorisés et une réduction accrue de l'utilisation de l'automobile »⁸. Par ailleurs, un récent rapport de la Commission de coopération environnementale, qui a été créée dans la foulée de l'ALENA, laisse entendre que le principal facteur polluant de l'environnement est dû à une utilisation de plus en plus grande de l'automobile en Amérique du Nord⁹.

⁶ Conseil régional de l'environnement de Montréal, *Documents de référence pour la rédaction des mémoires concernant le projet Notre-Dame*, décembre 2001, p.6. Chiffres fournis par le MAMM.

⁷ *Ibid*, p.2

⁸ Source : *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal*, juin 2001, p.77.

⁹ Louis-Gilles Francoeur, « Premier bilan environnemental de l'Amérique du Nord – Environnement : les « menaces imminentes » éclipsent les gains », *Le Devoir*, 8 janvier 2002. Dans le même article, on note que plus de 80% des déplacements personnels se font en voiture au Canada et aux États-Unis et seulement 5% par les transports en commun et que la part du transport en commun aux États-Unis est passée de 50% à 30% en trente ans.

2.4- Pollution et développement durable : ont-ils été oubliés en cours de route?

Dans sa planification stratégique 1999-2002, la CDEC a adopté des recommandations en matière de développement durable et environnemental. Au fil des années, elle en a fait un leitmotiv dans ses interventions, sans pourtant prétendre être un organisme à caractère environnemental.

Or, si on s'en tient à la définition de base du développement durable¹⁰, la modernisation de la rue Notre-Dame n'en fait de toute évidence pas partie. Au contraire, il est plutôt tourné vers le passé et, qui plus est, vers les erreurs du passé. Et ce, pour trois raisons : d'abord, de par son ampleur et sa ressemblance avec l'autoroute Décarie; ensuite, parce qu'il donne une place prédominante à l'auto; enfin, du fait qu'il va plutôt favoriser le développement de la banlieue et la possible utilisation de terres agricoles. Et, croyez-nous, ce n'est guère là du développement durable.

Pour ce qui est du respect de l'environnement, le MTQ a aussi fait fausse route. L'utilisation de l'auto est encouragée, à tel point que les structures mises en place pour le transport en commun font piètre figure. Par ailleurs, en ajoutant 1 voie par direction aux voies actuelles, le projet de modernisation du MTQ permettra une capacité de 6000 véhicules par heure par direction¹¹ (elle est de 2800 en ce moment). Et en supposant qu'une telle « autoroute » va encourager une utilisation accrue de l'automobile faisant la navette entre la banlieue et la ville centrale, on peut facilement imaginer une augmentation des gaz à effet de serre (GES)¹².

Et pourtant, on peut lire dans le *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal*, qu'une « étude canadienne comparant l'évolution des émissions de GES¹³ attribuables au transport des personnes dans les trois plus grandes villes canadiennes (Vancouver, Toronto, Montréal) conclut qu'au rythme où les émissions progressent, il faudra en 2010 un objectif de réduction de 17% dans la RMRM¹⁴ pour atteindre l'objectif de Kyoto ». Ajoutons qu'en adhérant au protocole de Kyoto, le Québec a accepté de réduire de 6% ses GES par rapport à ses émissions de 1990. Ce n'est sûrement pas en construisant des autoroutes que cet objectif sera atteint¹⁵.

¹⁰ Développement durable étant « un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs. Deux concepts sont inhérents à cette notion: le *concept de besoins* et plus particulièrement de besoins essentiels des plus démunis, à qui il convient d'accorder la plus grande priorité, et *l'idée des limitations* que l'état de nos technologies et de notre organisation sociale imposent sur la capacité de l'environnement à répondre aux besoins actuels et à venir ». La commission mondiale sur l'environnement et le développement (Rapport Buntland), *Notre avenir à tous*, Publications du Québec et Éditions du fleuve, Montréal, 1988, p.51.

¹¹ Conseil régional de l'environnement de Montréal, *Documents de référence pour la rédaction des mémoires concernant le projet Notre-Dame*, décembre 2001, p.6.

¹² A ce propos, notons que « si les tendances se maintiennent, près de 300 000 voitures s'ajouteront au parc automobile de la région métropolitaine entre 1997 et 2007 ». (AMT, *Plan stratégique de développement du transport métropolitain*, novembre 1997, p.2)

¹³ Gaz à effet de serre

¹⁴ Région métropolitaine de recensement de Montréal

¹⁵ Source : *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal*, juin 2001, p.57.

3- EN GUISE DE CONCLUSION : NOS SUGGESTIONS

Voici donc, exposés en quelques brefs paragraphes, l'ensemble de nos arguments justifiant notre opposition au projet de modernisation de la rue Notre-Dame tel que proposé par le MTQ.

Selon nous, c'est un projet passéiste, fait à la gloire de l'automobile, au détriment de la ville centre, de l'environnement et de l'esthétique urbain (élément malheureusement peu considéré dans tout ce débat).

Cela dit, nous le répétons, nous sommes conscient des problèmes de circulation inhérents à la rue Notre-Dame. Tout comme nous admettons qu'une partie de ce problème est liée au camionnage. Une modernisation est donc nécessaire : dans une certaine mesure, le développement industriel de l'Est de Montréal et du port de Montréal en dépend. Le MTQ a certes été à l'écoute des besoins des résidents dans l'élaboration de sa proposition finale. Mais aussi séduisant soit-il aux yeux de certains, il n'en demeure pas moins que c'est là un projet qui ne va pas au-delà du court terme.

Mais que faire exactement?

Dans un éditorial de La Presse, Michèle Ouimet posait les questions suivantes, à notre avis fondamentales : « Que faire alors? Doit-on construire un grand boulevard à six voies? Pourra-t-il régler les problèmes de circulation? Respectera-t-il les gens du quartier qui ont peur du bruit? Peut-on conserver les éléments intéressants de l'autoroute, c'est-à-dire les espaces verts, et les intégrer à un boulevard qui coûtera moins cher et qui défigurera moins la ville? »¹⁶

D'un autre côté, dans son rapport des audiences publiques locales, le Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve faisait valoir plusieurs éléments à partir desquels devait se faire la modernisation de la rue Notre-Dame. Ces éléments sont : la pollution sonore (notamment des véhicules lourds); la reconstruction de liens entre la partie sud de Notre-Dame et le reste du quartier; l'amélioration de la desserte routière du port; les liens entre le quartier et la rue Notre-Dame modernisée (ou la question de quartiers résidentiels déversoirs)¹⁷. Notons que le Collectif, après maints changements proposés au MTQ et en partie intégrés à la proposition finale, a avalisé le projet de transformation de Notre-Dame en autoroute en tranchée.

Bien que la valeur de ces dits éléments soit incontestable, une autoroute en tranchée ne nous semble pas être la solution idéale, loin de là. Avec l'afflux d'autos qui en découlera, le bruit sera probablement plus grand. Il risque en plus d'être intensifié par les parois de l'autoroute qui en feront une caisse de résonance. Et que dire des liens entre les deux « rives » de l'autoroute? Peut-on vraiment prétendre qu'ils seront raffermis par ces plaques de béton paysagers (qui doivent en théorie aussi agir de plancher anti-bruit)? Nous en doutons fortement. Nous y voyons plutôt une immense tranchée qui fera barrière entre les quelques parcs du côté sud de Notre-Dame, le fleuve et les quartiers résidentiels.

Alors, à nouveau, que faire exactement?

Soyons imaginatif! Pourquoi ne pas s'inspirer d'autres villes, tant nord-américaines qu'européennes, qui ont fait des efforts concrets pour limiter la place de l'automobile. A ce propos, le cas de Portland en Oregon est célèbre : destruction d'une autoroute et son remplacement par

¹⁶ « Une nouvelle balafre », *La Presse*, 5 décembre 2001

¹⁷ Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve, *Rapport des audiences publiques locales – Partie III – Recommandations des commissaires « La qualité de vie, un choix incontournable »*, juin 2000.

un parc linéaire; diminution des places de stationnement; amélioration notable du réseau de transport en commun; incitatifs pour encourager l'utilisation du transport en commun...

Selon nous, la modernisation de la rue Notre-Dame devrait se faire sur ces nouvelles façons de voir le développement de la ville. On pourra de la sorte véritablement parler de développement durable et de respect de l'environnement. Oublions donc cette tranchée autoroutière!

Alors, dans ce cas, reprenons un à un ces critères du Collectif cités plus haut, auxquels nous nous permettons d'ajouter certains éléments d'une proposition de modernisation de Notre-Dame élaborée par le CRE. A cela, nous nous devons de rappeler certaines préoccupations de citoyens du quartier Centre-Sud, à savoir : ajout d'espaces verts; l'importance de l'accès au fleuve; la diminution du bruit causé par la circulation automobile et des camions; diminution de la circulation dans le quartier¹⁸. De l'ensemble pourrait se dégager une autre option pour la modernisation de la rue Notre-Dame.

- **La pollution sonore (notamment des véhicules lourds).** Pourquoi ne pas faire de Notre-Dame une véritable voie pour le transport en commun avec une double voie réservée pour le transport en commun et de l'espace pour un éventuel système léger sur rail? Et pourquoi ne pas encourager par des mesures concrètes le co-voiturage? Ce sera d'autant moins d'autos et, par ricochet, de pollution sonore. Qu'en est-il par ailleurs du transport des travailleurs vers les industries de l'Est? A cet effet, un Centre de gestion des déplacements de l'Est n'a-t-il pas été mis en place récemment pour trouver des solutions de transport en commun en vue d'améliorer l'accessibilité des travailleurs aux nombreux parcs industriels du territoire?¹⁹ Or, de telles initiatives ne rendent-elles pas en partie caduque un projet tel que celui de l'autoroute Notre-Dame? Certes, malgré tout, il y aura encore du bruit. Pourquoi ne pas alors aménager de véritables talus paysagers et adopter d'autres solutions qui ont déjà fait leur preuve pour « couper » le bruit (au niveau architectural par exemple)? Pistes cyclables et sentiers pour piétons devraient évidemment faire partie des futurs aménagements.
- **La reconstruction de liens entre la partie sud de Notre-Dame et le reste du quartier.** Dans sa proposition, le MTQ aménage par-dessus la tranchée d'immenses plaques de béton permettant de relier les « rives » sud et nord de Notre-Dame : des parcs du côté nord sont ainsi reliés à des espaces verts situés au sud. Or, de tels liens doivent être conçus : il en va de la beauté et de la qualité de vie des quartiers que traverse Notre-Dame. Il en va aussi de l'accès au fleuve et de la mise en valeur d'éléments architecturaux historiques (la station de pompage Craig et la caserne de pompier Létourneux en font partie). Mais comment faire? Ne peut-on pas faire en sorte qu'à ces endroits (il y en a deux tout au plus : les parcs Champêtre et Bellerive), il y ait un surbaissement de la rue Notre-Dame? Aux intersections, des passages sécuritaires pour les piétons et les cyclistes seraient aménagés.
- **L'amélioration de la desserte routière du port.** A ce propos, le Collectif propose « que les sorties du port [vers Notre-Dame] soient contrôlées de telle sorte que les voies routières appartenant au port soient davantage utilisées par le port »²⁰. C'est là une proposition qui

¹⁸ Comité autoroute Ville-Marie de la *Table d'aménagement du Centre-Sud* (coordonnée par Alerte Centre-Sud et la CDEC Centre-Sud/Plateau Mont-Royal).

¹⁹ « Centre de gestion des déplacements de l'Est - Des transports, du travail! » *L'Édition*, décembre 2001.

²⁰ *Ibid*, p. 11.

nous apparaît tout à fait appropriée. Mais pourquoi ne pas en plus envisager une voie pour les camions, située au sud de Notre-Dame?

- **Les liens entre le quartier et la rue Notre-Dame modernisée (ou la question de quartiers résidentiels déversoirs).** Les accès aux quartiers résidentiels devraient être limités au minimum. L'aménagement de rues en « tourne- bride », comme c'est le cas en ce moment, est recommandé. Quant aux camions qui, arrivant de Notre-Dame ou s'y rendant, passent par le quartier Centre-Sud, des solutions concrètes devront être envisagées.

Cela dit, plusieurs questions demeurent à notre sens sans réponse. Ainsi :

- En quoi la transformation de la rue Notre-Dame en autoroute va-t-elle véritablement aider le développement économique de l'est de Montréal? Sur quoi repose exactement ce postulat? Ne faudrait-il pas plutôt avoir un plan d'ensemble pour la relance et la consolidation du développement économique de l'est de Montréal, dont ferait entre autres partie la modernisation de certaines artères? Par ailleurs, n'est-il pas légitime de craindre que « l'autoroute » Notre-Dame et l'éventuel prolongement de la 25 provoquent un exode des entreprises vers les banlieues? Ce qui nous amène à cette dernière question : a-t-on démontré que le système autoroutier construit dans la région montréalaise pendant les 30 dernières années a vraiment avantage le développement économique de l'île de Montréal? Autrement dit, ne peut-on pas poser comme hypothèse que l'ensemble de ces autoroutes ont surtout profité aux banlieues nord et sud, tant résidentielles qu'industrielles?
- Qu'en est-il maintenant de l'accès au fleuve? En fait, il semble que l'ensemble du projet repose sur l'idée que les activités portuaires vont demeurer à jamais telles qu'elles sont et là où elles sont. Mais est-ce vraiment le cas? Qu'arrivera-t-il si certaines des parties du port ou son ensemble se libéraient (ce que nous ne souhaitons certes pas), permettant de la sorte des développements (commerciaux, résidentiels, industriels) le long du fleuve? Notre-Dame en autoroute deviendrait alors une gigantesque barrière entre deux parties d'un même quartier...
- Enfin, nous avons quelques interrogations à propos du camionnage dans Centre-Sud. Est-ce que la modernisation de Notre-Dame va réellement diminuer le nombre de camions qui passent dans Centre-Sud? Par ailleurs, ne pourrait-on pas remettre en question le passage des camions transportant des matières dangereuses dans le pont-tunnel? Un accident de l'un de ces camions dans le pont-tunnel est certes extrêmement inquiétant. Mais en même temps, on parle peu des répercussions qu'aurait un tel accident dans un quartier résidentiel où vivent des dizaines de milliers de personnes. Ne faudrait-il pas se pencher sur cette question?

Bref, nous croyons sincèrement qu'il est possible de moderniser la rue Notre-Dame. Sans en faire une autoroute en tranchée, bien sûr. Mais tout en tenant compte des préoccupations tant des citoyens que des industries.

Le défi est grand, complexe, mais cependant réalisable.