

PROJET DE MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME

Audiences du BAPE

*Mémoire présenté par Christiane Plamondon et François Aubry
Janvier 2002*

Nous habitons actuellement dans le quartier Mile-End. En octobre dernier, nous avons acquis un quadruplex dans le quartier Maisonneuve, sur l'avenue Aird entre les rues Sainte-Catherine et Notre-Dame (zone qui serait touchée par les réaménagements lors des phases 3 et 5 du plan de modernisation). Nous prévoyons nous établir dans cet immeuble de l'avenue Aird au plus tard le 1^{er} juillet 2002.

Au départ, nous avons choisi le quartier Maisonneuve pour ces raisons :

- L'harmonie architecturale des immeubles et le cachet historique du quartier ;
- Le prix encore abordable des immeubles ;
- Les efforts de revitalisation du quartier (programmes de subventions instaurés par Montréal et Québec pour soutenir la rénovation des logements et l'avènement de propriétaires-occupants ; projets d'aménagement d'installations culturelles et récréatives en divers endroits des secteurs Hochelaga et Maisonneuve ; aménagement de la rue Notre-Dame) ;
- La proximité d'un théâtre offrant une programmation intéressante (théâtre Denise-Pelletier) et l'avènement projeté d'autres organismes culturels ;
- Le dynamisme du quartier sur le plan de la vie communautaire.

Nous tenions à exprimer notre avis aux audiences du BAPE parce que la réalisation du projet (ou sa non-réalisation) aura des conséquences importantes sur la qualité de vie des résidentes et résidants, dont nous serons très bientôt. Nous voulions aussi faire part de nos commentaires, de nos préoccupations et de nos suggestions sur des aspects précis du projet.

Avis général sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame

Nous savons que ce projet, tel qu'il est présenté, résulte d'une période de réflexion, de consultation et d'analyse qui s'est échelonnée sur quelques années. Les avis de la population et de plusieurs organisations ont été pris en compte, ce qui lui confère une crédibilité certaine.

Plus qu'une nouvelle construction routière, le projet prévoit des aménagements qui corrigeront des problèmes connus depuis longtemps et qui auront un impact positif sur plusieurs autres aspects de la vie collective :

- Amélioration de la fluidité de la circulation sur Notre-Dame par l'ajout de voies, dont certaines sont réservées au transport collectif ;
- Réduction du bruit et de la poussière en provenance de la rue Notre-Dame en raison de son encaissement ;
- Détournement du camionnage vers les artères principales et réduction significative de la circulation automobile dans les rues résidentielles aux heures de pointe ;
- Amélioration de la sécurité des piétons, des cyclistes et des automobilistes ;
- Aménagement et agrandissement de parcs (actuellement, il manque cruellement d'espaces verts) ;
- Mise en place d'installations récréatives, dont une piste cyclable ;
- Plantation d'arbres et d'autres végétations ;
- Mise en valeur du patrimoine architectural et soutien aux activités culturelles ;
- Rehaussement du paysage urbain.

Enfin, tous ces nouveaux aménagements augmenteront certainement l'impact des programmes de revitalisation déjà en vigueur. Il est en effet permis d'envisager qu'un plus grand nombre de ménages appartenant à la classe moyenne seront incités à s'installer dans ces quartiers, ce qui aura un effet de levier dont bénéficiera une population financièrement moins nantie.

Ainsi, considérée dans son ensemble, la proposition d'aménagement de la rue Notre-Dame relèverait selon nous la qualité de vie de la population qui réside dans ces quartiers.

L'encaissement de la rue Notre-Dame

Comme l'encaissement de la rue Notre-Dame est l'un des aspects les plus controversés du projet, nous aimerions formuler un **commentaire** sur cette question. En plus d'amenuiser considérablement les problèmes liés à la pollution sonore et atmosphérique, cette option était, selon nous, la plus riche en possibilités d'aménagements complémentaires et la plus susceptible de rehausser le paysage urbain.

Quant aux autres solutions envisagées, on retient que le tunnel serait très coûteux à construire et à entretenir et ne résoudrait pas toutes les difficultés liées à la gestion du camionnage, particulièrement le transport des matières dangereuses. Une autre proposition — celle d'un boulevard urbain plus étroit et bordé de larges trottoirs — laisse perplexe car elle ne veut pas résoudre les problèmes de circulation et de pollution. Enfin, peut-on imaginer qu'il serait agréable de s'adonner à la randonnée pédestre sur une rue Notre-Dame aménagée selon ce modèle, parmi les embouteillages, le monoxyde de carbone et les grondements des gros transporteurs ?

Ajoutons que le choix d'une autoroute encaissée a certainement été fait en tenant compte des caractéristiques de ce secteur urbain et avec l'intention d'en tirer le meilleur

parti possible. En effet, il s'agit de quartiers résidentiels qu'une artère de circulation coupe d'une zone d'activités portuaires et industrielles qui longe le fleuve. Cette configuration ne permet pas d'imaginer, du moins à moyenne échéance, la création de nombreuses et vastes ouvertures sur le Saint-Laurent.

L'ouverture de l'avenue Aird (zone de la porte Viau)

Notre maison est située sur un tronçon de rue actuellement en cul-de-sac où peu de voitures circulent. Elle est aussi suffisamment éloignée de la rue Notre-Dame pour que le bruit ne soit pas gênant. Or, le plan d'aménagement prévoit d'utiliser l'avenue Sicard et d'ouvrir l'avenue Aird pour la prolonger en viaduc afin de donner un accès au parc Champêtre à la population locale (ce à quoi nous ne nous opposons nullement). Voici quelles sont nos **préoccupations** :

- Est-on certain qu'un flot important d'automobiles et, pire encore, que des camions n'emprunteront pas ces avenues pour d'autres objectifs que le parc Champêtre ? A-t-on prévu une signalisation interdisant le camionnage sur ces voies ?
- D'après les plans dont nous disposons, il est difficile de comprendre où aboutiront les automobiles qui auront emprunté le viaduc (le parc Champêtre du côté ouest ; un terrain vague du côté est). A-t-on prévu d'aménager une aire de stationnement sur ce terrain vague ? Sinon, pourquoi pratiquer une ouverture qui pourrait compromettre la tranquillité de deux tronçons de rues qui n'ont jamais connu l'achalandage ?
- Pourrait-on replanter des arbres au bout de l'avenue Aird, du côté ouest, après que ces aménagements seront achevés ? Nous en avons actuellement, mais aucun arbre n'apparaît sur les photos de simulation du projet disponibles sur le site Web.

L'échéancier de réalisation

La qualité du projet de modernisation de la rue Notre-Dame repose en grande partie sur l'aménagement de nombreuses composantes complémentaires au projet principal : la reconstruction de la rue Notre-Dame. Or, nous espérons que ce projet puisse être réalisé dans son intégralité selon le budget prévu. Nous craignons cependant que l'argent manque avant la fin des travaux. Enfin, nous trouvons que le terme de l'échéancier, soit 2006, est très éloigné. Nous avançons ces **suggestions** :

- Effectuer simultanément les phases 1 et 5 des travaux, car la phase 5 comporte des aménagements complémentaires considérables et coûteux (dallage réunissant les parcs Morgan et Champêtre ; agrandissement et aménagement de ces parcs) ;
- Si la première suggestion ne peut être mise en application, raccourcir tout de même l'échéancier d'une année.

Le transport collectif

Plusieurs ont déjà exprimé le souhait que la réalisation de ce projet soit aussi l'occasion d'améliorer le transport collectif dans le secteur sud des quartiers touchés par les aménagements. En effet, ce service laisse beaucoup à désirer présentement. En sachant que ces décisions ne relèvent pas entièrement du ministère des Transports, nous formulons tout de même la **suggestion** d'augmenter la fréquence des autobus et de faire profiter la population de la ligne express de l'AMT qui reliera Repentigny au Centre-Ville en passant par la rue Notre-Dame.

Budget alloué à des correctifs après l'achèvement des travaux

Comme il est difficile d'évaluer tous les impacts d'un projet de cette envergure d'après des plans, des projections sur papier et des simulations, nous appuyons une **suggestion** qui a déjà été formulée : réserver 1 % du budget de réalisation du projet pour effectuer des améliorations et des correctifs aux aménagement après l'achèvement des travaux.

Commentaire final

Nous souhaitons vivement que ce projet voie le jour et qu'il soit réalisé en tenant compte des préoccupations et des meilleures propositions d'amélioration qui auront été formulées dans le cadre des audiences du BAPE.

Christiane Plamondon, rédactrice pigiste

François Aubry, économiste et chercheur à l'UQÀM