

Mémoire présenté au BAPE
par Louise Toupin et Jacques Keable
au sujet du projet de « modernisation »
de la rue Notre-Dame
10 janvier 2002

Les humains d'abord!

C'est en tant que résidents du quartier Hochelaga-Maisonneuve que nous sommes ici.

Nous habitons un bâtiment en co-propriété indivise.

Nous aimons notre quartier et, en conséquence, nous avons à coeur son évolution, autant sa revitalisation économique que la revitalisation de son tissu social. La population de notre quartier, d'ailleurs, tient tellement à ces objectifs qu'elle est active dans plus de 200 comités, groupes et organisations populaires diverses. C'est donc un quartier vivant, qui déploie des efforts exceptionnels pour se débarrasser de ses problèmes, bien connus, de pauvreté.

Or, le projet d'autoroute en tranchée, mis de l'avant par le ministère québécois des Transports, ne contribuera pas à améliorer les conditions du quartier, ni même à les maintenir: il les détériorera.

Ce n'est d'ailleurs pas pour rien que si on a pu voir, dans l'histoire, des populations se mobiliser pour réclamer l'aménagement d'un parc, la dépollution d'un cours d'eau ou la protection d'un bâtiment patrimonial, on n'a encore sans doute

jamais vu des gens se mobiliser spontanément pour exiger la construction d'une autoroute en tranchée dans leur voisinage!... Exiger que leur rue soit « *modernisée* » au point d'être transformée en autoroute creusée!

Le projet routier du Ministère est un simple projet de transport. Rien de plus. Son souci n'est pas d'améliorer la qualité de vie des populations traversées par le flot automobile, mais tout simplement d'améliorer la fluidité de la circulation. Et comme ce plan risque fort d'irriter la population du voisinage, le Ministère lui rajoute astucieusement quelques éléments décoratifs: on insistera plus sur un espace vert nouveau et une piste cyclable présumément améliorée que sur la tranchée de sept mètres de profondeur qui retire définitivement le fleuve à sa population riveraine. Un peu comme le vendeur de voitures d'occasion qui, pour éviter d'avoir à parler du moteur qui « *pompe* » l'huile, attire l'attention de l'acheteur naïf sur le brillant de la carrosserie et joue la surprise en faisant mine de découvrir, dans la valise, lui qui l'y a placé!, la soutane du propriétaire précédent, un vieux et tranquille vicaire de paroisse qui a évidemment toujours pris un soin jaloux de son carrosse...

Nous ne sommes absolument pas spécialistes en transport, mais nous sommes absolument convaincus du fait suivant: si une politique des transports digne de ce nom doit répondre aux besoins des automobilistes, elle ne doit toutefois pas se faire au prix de la destruction du tissu urbain des quartiers qu'elle affecte. Il nous semble à cet égard plus prudent, dans une perspective de développement durable, de protéger les êtres humains que de favoriser - ce qui constitue à notre avis une politique à courte vue - l'expansion quasi illimitée du domaine déjà vaste de l'automobile.

Cette thèse, nous ne sommes pas les premiers à la défendre. Elle a été très brillamment illustrée par Luc Ferrandez,

dans *Le Devoir* du 5 octobre dernier. Nous joignons d'ailleurs son texte en annexe à notre présent mémoire et nous y souscrivons totalement.

Nous trouvons, nous aussi, inadmissible que, trente ans après la triste expérience de la construction de l'autoroute Ville-Marie et du cauchemar social qu'elle a créée, le Ministère ressorte ses bulldozers et agisse, en réalité, comme si rien ne s'était passé, faisant de l'automobile et de son conducteur les princes de la Ville.

L'autoroute actuellement projetée traverserait des quartiers dont le nôtre, Hochelaga-Maisonneuve,

- densément peuplé;
- au tissu social, on le sait, fragile et vulnérable;
- qui affiche l'un des plus hauts taux de problèmes respiratoires;
- qui a été vidé d'une grande partie de ses activités commerciales et de son parc locatif lors des démolitions provoquées par le projet d'autoroute est-ouest il y a trente ans et qui ne s'en est jamais remis;
- et de plus - nous insistons sur ce point - un quartier situé en bordure de l'un des plus beaux fleuves du monde...

À cet égard, d'ailleurs, avant de s'engager de manière irrémédiable dans l'actuel projet d'autoroute en tranchée, le ministère des Transports devrait revoir l'ensemble de la question du point de vue de la population, et plus particulièrement de la population riveraine, et repenser son projet en prenant en compte les avantages considérables qui découleraient d'un véritable accès au fleuve. Nous faisons nôtre cet extrait du texte de Luc Ferrandez qui écrit:

« Il faudrait au minimum pouvoir analyser les retombées pour le quartier et pour la ville

d'une ouverture significative d'Hochelaga-Maisonneuve sur le fleuve, voire seulement sur le port. Combien de logements pourrions-nous ajouter de part et d'autre de la rue Notre-Dame? Quelles seraient les conséquences sur l'activité commerciale de la rue Sainte-Catherine? Quels seraient les effets sur le taux de vacance des logements et la valeur des propriétés? Pourrions-nous, à partir de cette fenêtre sur le fleuve, faire un lien cyclable (ou autre) avec le Vieux-Port? Pourrions-nous relier ce lien à un autre lien en direction du Stade olympique et du Jardin Botanique? Pourrions-nous, à partir de ces axes, imaginer des solutions innovatrices pour revoir les transports en commun dans le sud du quartier et, du même coup, offrir aux touristes un accès au Stade et au Jardin qui passe par le quartier? Quels seraient les effets sur le tourisme? Quels seraient les effets sur l'emploi?... » (Fin de la citation.)

Et nous pourrions ajouter une dernière question, plus globale: quels seraient les effets sur la revitalisation du quartier et de son tissu social?

À ces questions pertinentes, il faut des réponses crédibles, pour peu que l'on juge que la qualité de vie des personnes vivant dans ce quartier est plus importante que la qualité de vie en voiture des automobilistes qui y circulent... et au moins aussi importante que la qualité de vie des banlieusards qui, dans leur quête d'air pur après leur journée de travail, se sauvent des pollutions de la ville vers leur air frais en nous laissant, au passage, les effluves de monoxyde de carbone que, très

précisément, en retenant leur respiration, ils fuient vers leur banlieue fleurie...

Comment combler les lacunes du projet du Ministère? En constituant très rapidement, comme le réclame à juste titre Luc Ferrandez que nous citons ici encore,

« une équipe chargée de déposer un projet dans les six mois qui inclurait une ou plusieurs ouvertures sur le fleuve, des projets d'habitation aux allures de front de mer et conçus pour attirer des familles de tous les niveaux de revenus ou des projets industriels modernes pour lesquels l'accès au port serait un atout. Composée d'architectes et d'urbanistes, de spécialistes des transports, d'experts en financement, d'experts en activités portuaires, d'analystes immobiliers, d'experts en tourisme et de représentants du quartier, cette équipe aurait tôt fait de démontrer qu'un quartier typique de Montréal a un potentiel de développement au moins aussi vaste que les projets d'inspiration hollywoodienne auxquels le gouvernement a donné sa confiance et proposé son appui financier. Si, dans ce quartier idéal, il est possible de faire passer un grand boulevard urbain, tant mieux! Mais c'est dans ce sens qu'il faut étudier la question des transports.

(Fin de la citation.)

En un mot comme en cent: La Ville et ses habitants d'abord, les transports ensuite. Pas l'inverse!

L'actuelle rue Notre-Dame pose problème en matière de circulation, tout le monde en convient, et il est du mandat du ministère des Transports de le régler. Nous n'avons, répétons-le, aucune espèce de prétention en cette matière. Ceci dit, comme nous ne sommes pas particulièrement masochistes, nous sommes de celles et ceux qui refusent d'être sacrifiés dans cette opération. Nous croyons, nous, au transport en commun, nous croyons aux trains dont jouissent les populations du sud, de l'ouest, du nord-ouest et du nord de Montréal, l'exception voyante étant l'est que l'on veut gratifier, en lieu et place d'un système de train, d'une simple voie réservée aux autobus sur cette nouvelle autoroute. C'est trop peu, beaucoup trop peu. Cela nous porte à croire, jusqu'à preuve du contraire, que le transport en commun ne fait pas, au ministère des Transports, l'objet d'une attention aussi soutenue que le transport automobile.

Depuis quelques années, quand les téléromans se déroulent dans un milieu délabré, pauvre ou violent, c'est dans Hochelaga-Maisonneuve que l'on vient tourner les images et que l'on installe les personnages. Un cinéaste a même choisi pour titre de son film, dur et violent, le nom Hochelaga! C'est là un motif de gloire dont le quartier est volontiers disposé à se passer.

Aujourd'hui, c'est d'un nouveau souffle que le quartier a besoin, et certainement pas d'une autoroute. Le quartier ne peut pas régresser, ne peut pas, non plus, se contenter de maintenir sa situation actuelle, laquelle est déplorable, tout le monde le sait: il doit, et c'est vital, progresser. Or, nous ne voyons vraiment pas comment une autoroute en tranchée, même si on appelle cela, pudiquement, une « *modernisation de rue* », qui coupera définitivement le quartier du fleuve, dévaluera les maisons du voisinage et engendrera forcément un environnement physiquement et socialement peu enviable, pourrait contribuer à améliorer la qualité de vie du quartier. Il suffit, à titre d'exemple, et il y en a hélas d'autres, de passer à Rimouski pour voir

comment a été sauvagement détériorée une ville que le ministère des Transports a complètement coupée de son fleuve par la création attristante du boulevard René-Lepage, juste en bordure du fleuve!

Il est renversant de voir que plus d'un quart de siècle plus tard, on songe à reproduire les mêmes bêtises, pour ne pas dire les mêmes drames, encore et toujours au profit des vendeurs de béton et au détriment des citoyens qui les paient de leurs impôts! Surtout qu'un peu partout ailleurs et ici même au Québec, on tente de corriger les abus passés du béton. À Québec même, on s'interroge sur les correctifs majeurs à apporter à l'autoroute Dufferin qui coupe la basse-ville en deux et laisse une balafre dans un quartier comme par hasard populaire tout au moins au moment où cette erreur d'urbanisme a été commise! À Québec encore, on songe au réaménagement du « *boulevard urbain* » Champlain qui a cette curieuse caractéristique de réserver la bordure du fleuve aux automobilistes...

Il est de bon ton, chez les agents immobiliers et les autorités municipales, de dire que le quartier Hochelaga-Maisonneuve est un futur Plateau Mont-Royal! Pense-t-on sérieusement que les éventuels résidents seraient intéressés à venir s'installer à côté d'un « *nouveau boulevard Décarie* »? Qu'arriverait-il au Plateau, par exemple, si le Ministère décidait d'ainsi « *moderniser la rue Mont-Royal* »? À Westmount si, en tranchée, on « *modernisait la rue Sherbrooke ouest* »? À Lachine, si on « *modernisait le boulevard Saint-Joseph* », le chemin du bord du fleuve? On sait ce qui arriverait: on assisterait à un lobbying très efficace, à des campagnes de presse, à des colères noires. Et si jamais la « *modernisation* » avait lieu quand même, on verrait les Mercedes fuir Lachine, Westmount, le Plateau et tous les Outremont!... Est-ce qu'il se pourrait qu'étant donné qu'il y a moins de Mercedes dans Hochelaga-Maisonneuve, le Ministère s'y sente plus puissant et plus arrogant?

Nous partageons les mêmes vœux que les gens de la *Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve*, comme exprimés par son porte-parole Normand Robert, dans *La Presse* du 5 décembre dernier et nous citons:

« Nous voulons un quartier pour ceux et celles qui l'habitent et qui y marchent. Nous voulons une véritable solution pour assurer la renaissance de ce quartier, dont la riche histoire se reflète à travers son architecture et le caractère sympathique de ses résidents. Nous voulons un quartier où il fait bon vivre. »

Puis tant qu'à y être, osons la question: Vous-mêmes, madame et messieurs les commissaires, viendriez-vous vous installer, avec votre famille, en bordure d'une autoroute?

En attendant votre réponse, nous vous remercions de nous avoir entendus et souhaitons ardemment que vous rameniez le ministère des Transports à la raison...

Parce que ce « *nouveau boulevard Décarie dans l'est* » dont on nous menace ne constituera pas le coup de barre dont notre quartier a besoin, mais bel et bien plutôt quelque chose comme son coup de grâce.

Ont appuyé ce mémoire, les personnes suivantes:

Lise Lantek,
 Danielle Blouin,
 Nadine Gaudreault,
 Claude Parceux,
 Maryse Gaudreault,
 Guy Rochette