

MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)

Mémoire présenté par la

Corporation de développement de l'Est (CDEST)
Mandataire du CLD de Montréal dans Mercier/Hochelaga-Maisonneuve



Version du 10 janvier 2002

TABLE DES MATIÈRES

<i>TABLE DES MATIÈRES</i>	2
1. PRÉSENTATION DE LA CDEST, MANDATAIRE DU CLD DE MONTRÉAL	3
2. LA CDEST EST FAVORABLE AU PROJET DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS	3
3. LA MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME:	
UN PROJET MAJEUR POUR LE DÉVELOPPEMENT LOCAL	5
3.1 Une solution à un problème de transport	5
Un <i>statu quo</i> inacceptable	5
Amélioration des facteurs de localisation	6
Des accès pour les activités du Port de Montréal	7
Circulation et revitalisation dans Hochelaga-Maisonneuve	8
3.2 Des aménagements complémentaires stimulant la vocation récréotouristique	9
Consolidation des liens cyclables avec implantation de la “Route verte”	9
L’unification des parcs Morgan et Champêtre	10
3.3 La qualité de vie de la population locale	11
Réduction d’un déficit en espaces verts	11
Préserver la qualité de vie	12
4. CONCLUSION: L’URGENCE D’AGIR	13
<i>ANNEXE</i>	15

1. PRÉSENTATION DE LA CDEST, MANDATAIRE DU CLD DE MONTRÉAL

Les origines de la Corporation de développement de l'Est (CDEST) remontent à 1985 alors que des acteurs d'Hochelaga-Maisonneuve joignaient leurs efforts pour combattre la dégradation socio-économique de ce quartier populaire de Montréal. L'initiative devait donner naissance au Programme Action Revitalisation Hochelaga-Maisonneuve (PAR H-M) qui couvrait aussi l'Est de Montréal. En 1990, la CDEST concentrait son intervention dans Mercier/ Hochelaga-Maisonneuve et se donnait pour mission de soutenir la revitalisation économique et sociale de cet arrondissement de la ville de Montréal. En 1998, l'expertise et le savoir-faire de la Corporation en matière de développement local étaient reconnus par le fait qu'elle se voyait confier par le gouvernement du Québec les mandats du Centre local de développement (CLD) de Montréal sur son territoire d'intervention. Aussi, c'est avant tout sous l'angle de l'économie et de l'emploi, dans une perspective de développement local, qu'a été analysée la proposition de modernisation de la rue Notre-Dame du ministère des Transports du Québec.

2. LA CDEST EST FAVORABLE AU PROJET DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS

À l'occasion des *Audiences publiques locales* organisées en mai 2000 par le Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve, la Corporation de développement de l'Est (CDEST) a présenté un mémoire favorable à l'*Avis de projet* portant sur la modernisation de la rue Notre-Dame présenté par le ministère des Transports du Québec (voir annexe). Considérant la mission de la CDEST liée au soutien à la revitalisation économique et sociale de l'arrondissement Mercier / Hochelaga-Maisonneuve, c'est essentiellement sous l'angle de l'économie et de l'emploi, et dans une perspective locale, que le projet était alors analysé. La position de la CDEST se résumait ainsi:

La Corporation de développement de l'Est (CDEST), mandataire du CLD de Montréal pour la région administrative Mercier/Hochelaga-Maisonneuve, a pris connaissance du projet de modernisation de la rue Notre-Dame proposé par le ministère des Transports du Québec (MTQ). Suite à une analyse effectuée sous l'angle de l'économie et de l'emploi, conformément à sa mission de soutien au développement local, la CDEST est favorable au projet et privilégie le tracé de l'option CN. La modernisation de la rue Notre-Dame solutionnera un problème de transport et favorisera la rétention et la

création d'emplois en raison d'une meilleure desserte du territoire. Le projet aura des effets positifs sur la revitalisation urbaine et les aménagements complémentaires proposés consolideront la fonction récréotouristique. Il apparaît nécessaire que l'intervention projetée soit animée par la recherche d'un développement global et durable pour la communauté. Aussi, bien que le projet permette d'augmenter dans l'ensemble la superficie des espaces verts, la CDEST est d'avis que le ministère devra déployer toutes les mesures de protection et d'atténuation nécessaires afin de préserver la qualité de vie de la population locale.

(CDEST, *Mémoire "La modernisation de la rue Notre-Dame"*, Audiences publiques locales, mai 2000, p. 2)

Les nouvelles consultations tenues sous l'égide du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) suite au mandat donné le 24 octobre 2001 par le ministre de l'Environnement fournissent à la CDEST l'occasion d'actualiser son analyse du projet à la lumière des nouvelles informations communiquées par le MTQ. Ainsi, les documents déposés par le ministère dans le cadre des audiences du BAPE ont été consultés et des visites ont été effectuées au Centre d'information du projet dans les bureaux du Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve.

Les informations complémentaires officielles communiquées depuis mai 2000 sur la modernisation de la rue Notre-Dame ont permis à la CDEST d'actualiser son analyse et de réaffirmer son appui au projet du ministère des Transports. D'une manière générale, la CDEST se réjouit que la solution au problème de transport avancée par le ministère repose sur une approche dite de "projet urbain" visant à intégrer des aménagements complémentaires aux infrastructures routières. La perspective d'équité sociale guidant la planification du ministère des Transports dans ce projet devrait se traduire non seulement par des avantages pour les utilisateurs des infrastructures de transport, mais aussi par des gains importants en équipements et aménagements susceptibles d'améliorer la qualité de vie de la communauté locale. C'est pourquoi le projet nous apparaît favoriser un développement global et durable pour l'Est de Montréal.

3. LA MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME: UN PROJET MAJEUR POUR LE DÉVELOPPEMENT LOCAL

Dans son analyse de la proposition du MTQ et la formulation de son opinion devant le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement sur différents aspects du projet qui intéressent la mission de la CDEST, il nous apparaît utile de souligner les principaux éléments de la position initiale de la Corporation exprimée dans le mémoire déposé lors des audiences locales de mai 2000 et joint en annexe. Ce rappel est suivi par des encadrés présentant des opinions, commentaires et souhaits exprimant la position actualisée de la CDEST sur le projet faisant l'objet de la consultation du BAPE.

3.1 Une solution à un problème de transport

Un *statu quo* inacceptable

- Il est nécessaire de réaliser les travaux de raccordement des autoroutes 720 et 25 tout en respectant l'histoire industrielle et sociale du territoire visé et la qualité de vie de la population qui l'habite (CDEST, mai 2000).

➤ Le projet apparaît toujours une réponse adéquate au besoin stratégique de raccordement des autoroutes 720 et 25 pour la vitalité de l'Est de Montréal. La perspective d'efficacité économique est confirmée par les estimations du MTQ voulant que 70 % des déplacements sur la nouvelle infrastructure se destineront à l'Est de Montréal (*Étude d'impact sur l'environnement*, p. 18).

- Entre les variantes ou options de tracés envisagées initialement par le MTQ entre Dickson et Viau, la CDEST favorise l'option utilisant une partie de l'emprise des voies ferrées du Canadien National (option CN) qui minimise les impacts négatifs sur les installations des entreprises existantes (CDEST, mai 2000).

- Le tracé par les voies du CN favorisera une meilleure desserte locale, un lien d'accès direct au port de Montréal, la mise en valeur des terrains à vocation industrielle et commerciale du secteur. Ce tracé prévoit la réalisation d'aménagements complémentaires intéressants (parc linéaire et piste cyclable) (CDEST, mai 2000).

- L'étude d'impact du MTQ retient la variante de tracé dite "CSF" passant entre la gare de triage du CN et les installations de la Canadian Steel Foundry. Ce tracé permet toujours une réelle valorisation foncière en raison de la prolongation du boulevard de l'Assomption entre Hochelaga et Notre-Dame et des accès prévus à la porte Viau.
- La variante CSF élimine le parc linéaire planifié dans l'option CN entre Souigny et Notre-Dame. Ce choix signifie une perte au niveau des espaces verts et l'abandon des aménagements cyclables en site propre qui lui étaient associés. L'alternative proposée n'apparaît pas de qualité comparable.
- Le fait de privilégier l'option CSF permet cependant d'aménager des espaces verts à la porte Viau, notamment le long de la rue Sainte-Catherine, de préserver le Centre de soins prolongés et de créer une place valorisant le portique de la Vickers.
- La variante du CN nous apparaît en définitive celle qui offre le plus d'avantages et nous continuons à la prioriser.

Amélioration des facteurs de localisation

- Le raccordement des autoroutes 720 et 25 aura des effets positifs sur les facteurs de localisation des activités industrielles et commerciales. De meilleures conditions de circulation routière pour le transport des marchandises et le déplacement des personnes hausseront l'attrait des terrains vacants ou sous-utilisés qui présentent actuellement un potentiel de développement (Centre d'affaires Dickson, parc industriel Moreau et aire de Rouen). Cet attrait pourrait se traduire par l'implantation d'entreprises génératrices d'emplois et favorisera la rétention et le développement d'entreprises existantes et donc le maintien et la création d'emplois chez celles-ci (CDEST, mai 2000).
- Les travaux d'amélioration des infrastructures routières serviront le développement de la fonction divertissement annoncée pour le Parc olympique qui verra son accessibilité accrue.

L'amélioration de l'accès routier ne peut qu'aider la réalisation des différents projets qui se traduiront par la création d'emplois et des retombées dans le reste d'Hochelaga-Maisonneuve en raison de la proximité d'une offre récréotouristique et culturelle de quartier en mesure de rejoindre la clientèle du Parc olympique (CDEST, mai 2000).

- Le MTQ devra veiller à réduire les impacts négatifs sur les entreprises et commerces pendant la durée des travaux qui doivent s'étendre sur quelques années.
- Le Parc olympique sera plus accessible en raison du prolongement du boulevard l'Assomption et de l'accès par Pie IX.
- Les avantages du projet de modernisation (gains de fluidité pour la circulation et accessibilité accrue pour les secteurs industriels) ne devront toutefois pas être réduits par des mesures réglementaires visant à restreindre les types de marchandises autorisées à circuler sur les nouvelles infrastructures (les matières dangereuses par exemple).

Des accès pour les activités du Port de Montréal

- Les aménagements proposés par le ministère des Transports amélioreront la desserte du port. Cette solution permettra aussi une plus grande utilisation du réseau intérieur du port de Montréal, de mieux canaliser les camions vers le réseau autoroutier et donc de réduire la circulation sur le réseau local (CDEST, mai 2000).

- La construction de liens avec la voie de circulation interne du port permettra des accès directs sans intersection entre les installations portuaires et les autoroutes 25, 20 et 40 pour les camions.
- Les aménagements des intersections de la "Porte Viau" et le prolongement du corridor routier Souigny et de l'Assomption canaliseront les camions et devraient réduire la circulation lourde dans les rues de dessertes locales. Il conviendra toutefois d'interdire le transit des camions sur certaines artères (St-Clément et Viau par exemple) pour assurer la préservation du caractère résidentiel que le projet du MTQ vise à redonner à ce secteur.

Circulation et revitalisation dans Hochelaga-Maisonneuve

- Les nouvelles infrastructures signifieront des accès plus nombreux et donc une meilleure intégration du quartier au reste de l'agglomération montréalaise. Le projet apparaît pouvoir contribuer aux efforts de revitalisation du quartier par une accessibilité accrue aux commerces dans la portion sud du quartier Hochelaga-Maisonneuve (CDEST, mai 2000).
- Une meilleure liaison du quartier Hochelaga-Maisonneuve avec le reste du réseau routier montréalais apparaît pouvoir engendrer à la fois un accroissement de la population et une diversification de sa composition socio-économique. Cette situation stimulera la rénovation urbaine et générera de l'achalandage dans les commerces locaux (CDEST, mai 2000).

- Contrairement au concept annoncé dans l'*Avis de projet*, la proposition n'est plus un boulevard urbain mais une autoroute encaissée entre les voies du CP à l'ouest et le futur prolongement du boulevard de l'Assomption. Toutefois, même dans cette perspective, les aménagements routiers proposés apparaissent pouvoir assurer une bonne intégration du quartier Hochelaga-Maisonneuve au reste de l'agglomération montréalaise.
- La reconfiguration des déplacements associée à la nouvelle infrastructure projetée doit se traduire par une diminution de la circulation dans le quartier, en particulier sur Sherbrooke, Hochelaga, Pie IX et St-Clément, du fait d'une canalisation vers le réseau supérieur et l'élimination de l'effet de débordement sur Notre-Dame. Cette situation contribuera à l'amélioration de la qualité de vie et donc à l'attraction du quartier.
- Les aménagements prévus pour le transport en commun (voies réservées et baies pour les arrêts) accroîtront l'accessibilité par la portion sud du quartier Hochelaga-Maisonneuve soit par de nouvelles lignes express ou par de meilleurs transferts vers le métro passant au nord.
- Les importants aménagements réalisés dans la perspective du "projet urbain" contribueront à la mise en valeur du quartier et amélioreront son image.
- La volonté de rétablir plusieurs accès vers la nouvelle infrastructure à partir de rues actuellement en tourne-bridges soulève cependant des questions sur l'impact de la circulation induite sur la fonction résidentielle et la sécurité des cyclistes qui emprunteront la piste prévue.
- L'optimisation de la dimension des dalles prévues aux portes Hochelaga, Maisonneuve et Viau devrait permettre de maximiser les espaces verts et les aménagements récréatifs.

3.2 Des aménagements complémentaires stimulant la vocation récréotouristique

Le récréotourisme est une importante avenue de développement local identifiée par les intervenants préoccupés par l'état de l'économie et de l'emploi dans l'arrondissement Mercier/Hochelaga-Maisonneuve. Les aménagements complémentaires associés à la perspective de "projet urbain" prévus dans la proposition de modernisation de la rue Notre-Dame contribueront à la consolidation de la vocation récréotouristique comme activité structurante pour le milieu local.

Consolidation des liens cyclables avec implantation de la "Route verte"

- Les propositions d'aménagements cyclables associées au projet de modernisation de la rue Notre-Dame amélioreront sensiblement la situation actuelle. Les aménagements cyclables comprenant la réalisation d'une halte dans l'ancienne tonnellerie "St. Lawrence Sugar" sur la rue Notre-Dame favoriseront leur désignation comme itinéraire de la "Route verte". Ces réalisations feront de Mercier/ Hochelaga-Maisonneuve une véritable porte d'entrée cyclable de Montréal pour ce réseau pan-québécois actuellement en voie de concrétisation (CDEST, mai 2000).
- Le nouveau lien cyclable devra être bien intégré au réseau local et comporter une signalisation adéquate facilitant la fréquentation des différents attraits (CDEST, mai 2000).

- La CDEST appuie la demande de la Société d'animation de la Promenade Bellerive qui souhaite des aménagements cyclables permettant de franchir l'autoroute 25 afin de relier les quartiers Hochelaga-Maisonneuve et Mercier et d'intégrer leurs différents attraits au reste du réseau cyclable montréalais. Les partenaires locaux devraient être associés à la conception des aménagements répondant le mieux aux besoins identifiés.
- La piste cyclable projetée fera partie de la "Route verte". Cette désignation signifie une signalisation intégrée, une excellente visibilité dans les publications intéressant le récréotourisme et donc la venue de visiteurs.
- Les aménagements cyclistes en direction ouest dans le prolongement de l'avenue de Souigny passant par la place du Marché pour rejoindre ensuite l'axe Notre-Dame par la piste de la rue Bennett ont l'avantage de passer au coeur du quartier Hochelaga-Maisonneuve. Toutefois, ce scénario implique l'abandon d'un parc linéaire avec piste cyclable en site propre prévu avec l'option CN. Le choix de tracé définitif et l'élaboration du concept d'aménagement devra ici aussi se faire en consultation avec les partenaires locaux, en particulier Tourisme Hochelaga-Maisonneuve.

- Entre la porte Viau et la rue Alphonse D.-Roy, le lien cyclable traversera plusieurs artères dont Viau, Pie IX et Bourbonnière. En plus de poser des problèmes de sécurité, cette proposition diminue la qualité et l'attrait du lien cyclable. À cet égard, il serait souhaitable d'aménager des passages souterrains là où la circulation routière le justifie.
- La signalisation touristique prévue apparaît favoriser l'identification des services et attraits locaux. Les partenaires locaux devraient être associés au développement du concept et à l'implantation de la signalisation.

L'unification des parcs Morgan et Champêtre

- Les aménagements esquissés dans la proposition du ministère des Transports offriront une véritable solution de continuité pour l'axe récréotouristique qui s'organise actuellement à partir de la place du Marché, en particulier en autorisant le franchissement de la véritable barrière que constitue aujourd'hui la rue Notre-Dame et en ouvrant une véritable fenêtre sur le fleuve de manière à créer un pôle attractif dans le sud du quartier (CDEST, mai 2000).
- En dépit des contraintes techniques, le projet d'encaissement du futur boulevard Ville-Marie et de réunification des parcs devrait examiner toutes les solutions capables de préserver l'intégrité de la caserne Létourneux ayant une valeur patrimoniale reconnue (CDEST, mai 2000).
- La réunification des parcs Morgan et Champêtre exigera, encore ici, une concertation des différents intervenants, en particulier avec la Ville de Montréal, pour planifier et organiser une cohabitation harmonieuse dans le parc Champêtre des fonctions sportives et récréotouristiques (CDEST, mai 2000).

- Le déplacement des fonctions sportives sur des terrains à acquérir situés à l'est des limites de l'actuel parc Champêtre offre une solution adéquate à la cohabitation harmonieuse avec les fonctions récréotouristiques.
- La porte Maisonneuve permet une mise en valeur de la Caserne Létourneux.
- Les propositions d'aménagement (esplanade, talus-glissoire-belvédère et plan d'eau) créeront un point d'attraction renforçant et prolongeant de manière significative l'axe Morgan depuis le secteur du marché Maisonneuve jusqu'aux limites du port.
- Le programme de surveillance archéologique et de mise en valeur des éléments patrimoniaux actuels tout comme des éventuelles découvertes contribueront à enrichir l'offre récréotouristique du quartier. À cet égard, les organismes locaux sectoriels devront être associés à la réalisation de ce volet du projet.
- Les données du MTQ montrent une réduction de la superficie totale des parcs Morgan et Champêtre d'environ 30 %. Toutefois, cette réduction quantitative apparaît compensée par la qualité associée au réaménagement majeur envisagé et l'intégration à l'axe Morgan.
- Les résultats de la concertation avec la Ville de Montréal permettront de juger de la faisabilité de l'ensemble des aménagements proposés à la porte Maisonneuve.

3.3 La qualité de vie de la population locale

Bien que la mission de soutien au développement local de la CDEST conduise à envisager le projet de modernisation de la rue Notre-Dame d'abord sous l'angle de l'économie et de l'emploi, la Corporation demeure sensible aux effets de cette intervention majeure en milieu urbain sur la qualité de vie de la population locale. C'est pourquoi les indéniables avantages du projet sur le plan de l'économie et de l'emploi ne peuvent être les seules considérations à retenir dans l'analyse de la proposition du ministère des Transports.

Réduction d'un déficit en espaces verts

- Les aménagements complémentaires du projet viendront améliorer l'actuel réseau vert du territoire traversé par la nouvelle voie de circulation et contribueront à réduire l'actuel déficit local en espaces verts (CDEST, mai 2000).

- Les données communiquées par le MTQ démontrent aujourd'hui une perte quantitative nette de l'ordre de 22 000 m² en espaces verts. On note toutefois que cette perte s'explique par une réduction des bandes gazonnées (60 000 m²) mais une augmentation de la superficie des parcs (près de 30 000m²) et la création de places actuellement inexistantes (8 300 m²). Dans l'ensemble, le projet apparaît une nette amélioration à l'égard des espaces verts autant au niveau de la qualité des aménagements que de leur distribution le long de l'infrastructure routière.

Préserver la qualité de vie

- Il apparaît indispensable que le ministère cherche à minimiser les nuisances associées au passage en milieu urbain d'une infrastructure de transport comme celle proposée. Par conséquent, la conception finale du projet devrait intégrer les mesures d'atténuation et de protection efficaces non seulement sur le site même des aménagements, mais aussi dans les zones d'habitations. Finalement, la planification et l'exécution des travaux devront porter une attention particulière aux résidents et aux commerçants du sud du quartier Hochelaga-Maisonneuve, notamment sur la rue Sainte-Catherine (CDEST, mai 2000).

- Le choix de construire une infrastructure en dépression devrait améliorer la qualité de vie par rapport à la situation actuelle pour un débit comparable.
- Il conviendra de protéger les habitations qui seront au voisinage immédiat de la route temporaire aménagée pendant la durée des travaux. Les écrans temporaires actuellement conditionnels devraient être intégrés aux devis.
- La création de comités de "résolution de problèmes" est une initiative heureuse. En plus d'experts, il s'agira de s'assurer de la présence sur ces comités de représentants de résidents locaux et d'organismes existants déjà reconnus dans leur communauté.
- Selon les études du MTQ, une fois les travaux complétés, les aménagements devraient réduire le niveau sonore actuel, notamment pendant la nuit. Le programme de suivi devra intégrer les éventuelles mesures d'atténuation, notamment suite aux conclusions de l'étude en cours sur les matières particulières.
- La CDEST est préoccupée par l'augmentation anticipée par le MTQ de contaminants (monoxyde de carbone, dioxyde d'azote, composés organiques volatils, particules et ozone troposphérique) le long de la rue Notre-Dame et de l'effet de ceux-ci sur la santé de la population. Même si le MTQ utilise les termes "négligeables", "faibles dépassements" ou "n'augmenteront probablement pas", il appert que les études réalisées à ce jour ne permettent pas toujours de bien prévoir ce qui se passera vraiment, d'où la nécessité des programmes de surveillance et de suivi déjà prévus par le MTQ.

- Le budget actuel du projet ne permet pas de juger de l'importance des programmes de surveillance à toutes les phases (plans et devis, construction, exploitation et entretien) et de suivi.

4. CONCLUSION: L'URGENCE D'AGIR

Après plus de 30 ans d'un *statu quo* de plus en plus inacceptable, la modernisation de la rue Notre-Dame proposée par le ministère des Transports est un projet majeur d'intervention en milieu urbain qui contribuera au développement local de l'arrondissement Mercier/Hochelaga-Maisonneuve. En effet, le projet est porteur d'améliorations concrètes qui vont au-delà de la seule question de transport.

L'accessibilité routière accrue pour les fonctions industrielle, commerciale et portuaire, tout comme les aménagements complémentaires favorables au développement du secteur récréotouristique, stimuleront l'économie locale et auront un impact sur l'amélioration du niveau de vie. La bonification du réseau pédestre et cyclable tout comme l'augmentation de la superficie en espaces verts bordant la nouvelle infrastructure routière et une intégration aux parcs existants signifie une amélioration du cadre de vie. Enfin, la synergie entre les effets d'accessibilité, de création et de rétention d'emplois, de revitalisation urbaine et de plus grande mixité au sein de la population produiront une amélioration du milieu de vie.

Par ses différents aspects, le projet de modernisation de la rue Notre-Dame proposé par le ministère des Transports concourra au développement global et durable de Mercier/ Hochelaga-Maisonneuve. C'est pourquoi la CDEST souhaite qu'il soit réalisé dès que possible (CDEST, mai 2000).

Vingt mois plus tard, la CDEST voit toujours dans le projet de modernisation de la rue Notre-Dame une occasion unique pour consolider les efforts de revitalisation de l'Est de Montréal, et en particulier dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve, premier touché par l'immense cicatrice urbaine présente depuis le début des années 1970. Nous estimons néanmoins ce projet perfectible, d'où le mémoire que nous présentons aujourd'hui et les préoccupations qui continuent de nous animer.

Nous voulons profiter de cette occasion pour souligner la solidarité qui anime l'ensemble des intervenants sociaux, communautaires et économiques locaux: à travers une démarche conduite par le Collectif en aménagement urbain depuis plus de deux ans, c'est l'ensemble des forces vives d'un territoire qui exprime ainsi sa volonté de se mettre au diapason du développement de Montréal et l'urgence qu'il y a d'agir.

ANNEXE

MÉMOIRE DÉPOSÉ PAR LA CDEST

DANS LE CADRE DES AUDIENCES PUBLIQUES LOCALES (MAI 2000)