

MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME

MÉMOIRE PRÉSENTÉ AU BAPE
DANS LE CADRE DU PROJET DE MODERNISATION
DE LA RUE NOTRE-DAME

PRÉSENTÉ PAR
MADAME DIANE LEMIEUX
DÉPUTÉE DE BOURGET

MONTREAL, LE 15 JANVIER 2002

PRÉSENTATION

Cela fait plus de 30 ans que les citoyens et citoyennes ainsi que les entreprises de l'Est de Montréal attendent une solution satisfaisante aux problèmes de circulation et d'aménagement qu'engendre le projet inachevé de la rue Notre-Dame.

En effet, la population des circonscriptions de Sainte-Marie-Saint-Jacques, d'Hochelaga-Maisonneuve et de Bourget subissent les inconvénients d'une absence de structures routières dans ce secteur.

Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame aura un impact majeur tant au plan économique que social pendant et après la réalisation des travaux. À titre de députée, je considère donc essentiel que le bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) soit informé des commentaires recueillis auprès des citoyens, des organismes, des entreprises ainsi que des travailleurs de ma circonscription.

Je vous ferai part des suggestions recueillies auprès des citoyens ainsi que de ma position sur l'ensemble du projet de modernisation de la rue Notre-Dame. De plus, j'estime nécessaire de déposer ce mémoire pour contrer une perception très présente chez les citoyens à l'effet que le projet est déjà en voie de réalisation. En effet, peu d'entre eux jugent nécessaire d'exprimer leur avis favorable, croyant le débat fait et entendu.

Pour bien comprendre les impacts du projet, il m'importe de bien situer les limites de ma circonscription. Bourget se situe à l'est du projet et ses limites sont les suivantes (voir annexe 1) :

Limite Ouest : Cour de triage du CN près de l'Assomption

Limite Sud : Le fleuve (activités portuaires et entreprises de la rue Notre-Dame)

Limite Nord : Boulevard Rosemont

Limite Est : Rue Mercier

Ce territoire représente le lieu de vie de plus de 35 000 citoyens et citoyennes. Par ailleurs, plus de 965 entreprises de moins de 100 employés et 41 entreprises de plus de 100 employés s'y sont établies.

1. UN PROJET URGENT ET ATTENDU

D'emblée, précisons que nous sommes heureux de constater que le ministère des Transports n'est pas uniquement préoccupé par un projet autoroutier, mais bien par un projet de mise en valeur et d'amélioration des quartiers. En fait, ce projet apparaît extrêmement soucieux de l'environnement et de l'histoire du milieu dans lequel il s'insère.

Le projet soumis est le fruit de nombreuses consultations et de préoccupations communes. Le résultat de ses consultations ont permis de :

- Mettre en valeur des sites patrimoniaux;
- Réserver de voies pour le transport en commun et les véhicules d'urgence;
- Diminuer la circulation de transit sur les rues résidentielles;
- Améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes;
- Rendre accessibles des parcs plus sécuritaires et mieux aménagés;
- Diminuer le bruit aux abords des rues résidentielles (santé publique);
- Ajouter une piste cyclable sécuritaire.

Sans aucun doute, ce projet mieux adapté aux nécessités de la vie industrielle, commerciale et communautaire aura un impact non négligeable sur l'accroissement de la qualité de vie dans les quartiers traversés par le boulevard Notre-Dame.

Dans son état actuel, la rue Notre-Dame cause des problèmes importants, et ce, depuis longtemps. La solution proposée paraît réaliste et satisfaisante pour nous. Pour cela, nous espérons que le BAPE appuiera favorablement le fondement de ce projet. Il est plus que temps que les quartiers visés disposent d'une infrastructure convenable et moderne. **Le statu quo est inacceptable.**

2. PROBLÉMATIQUES

Voici quelques exemples des conséquences actuelles de l'absence de projet de gestion de la circulation pour l'Est de Montréal.

LA RUE DICKSON

La réalité quotidienne est intolérable pour les résidents de la rue Dickson au Nord de Souigny et de ses environs. Autrefois, la rue Dickson avait une vocation résidentielle. Or, depuis 1998, l'arrivée du tronçon Souigny a complètement changé la qualité de vie des résidents. Plus de 35 000 voitures, dont 4600 camions, circulent chaque jour sur la rue Dickson. Le niveau sonore atteint 70 décibels aux heures de pointe. Plusieurs citoyens ne peuvent plus s'asseoir sur leur balcon, ni même ouvrir leurs fenêtres, ceci sans compter la poussière soulevée par toute cette circulation.

En raison de la densité de la circulation et du peu de respect de la réglementation en vigueur par les automobilistes, il s'avère très dangereux pour les piétons de traverser la rue. La sécurité des résidents s'en trouve largement compromise, particulièrement pour ceux du côté Ouest qui doivent traverser la rue pour se rendre à l'Église, à l'école, à l'épicerie ou aux centres de loisirs.

Il est aussi très difficile pour les résidents de quitter leur domicile en période de pointe. Pour sortir de leur stationnement, il leur faut être patients et quelque peu téméraires. De plus, les véhicules d'urgence peuvent difficilement avoir accès aux résidences.

Lors de périodes de congestion sur la rue Dickson, un débordement de la circulation se fait sur d'autres rues résidentielles du quartier.

Au sud de la rue Dickson, la congestion constante aux heures de pointe compromet la sécurité des 1000 employés de l'usine CAMCO (voir annexes 2 et 3). En effet, l'usine située à l'Est de la rue Dickson, au coin Notre-Dame, possède un stationnement situé à l'Ouest. Les employés doivent donc emprunter l'intersection Dickson et Notre-Dame. Depuis 1998, plusieurs accidents impliquant piétons et véhicules y ont été enregistrés.

LES ENTREPRISES

D'après le recensement des établissements et de l'emploi à Montréal (REEM), la circonscription de Bourget compte plus de 23 000 emplois dans les secteurs institutionnels, industriels, des services aux entreprises et des services personnels qui sont également affectés par la congestion sur la rue Notre-Dame, à savoir :

- Préoccupations des entreprises quant à leur développement futur (impossibilité de prendre de l'expansion puisqu'il y a sursaturation des voies existantes. Voir annexe 4 et 5);
- Pour les entreprises, augmentation des coûts de livraison et du temps de déplacement qui ont un effet direct sur leur compétitivité.
- Effets secondaires négatifs (retard fréquent, augmentation du stress, etc.) entraînant des pertes de revenus.

RECOMMANDATIONS

Considérant que :

- par la voix d'une pétition, plus de 150 résidents et résidentes de la rue Dickson ont fait part à la Commission de leur désir de voir ce projet se réaliser.
- des séances d'information et de consultation tenues auprès d'entreprises, de citoyens et d'organismes ont révélé un appui au projet du ministère des Transports, avec des modifications.

PISTE CYCLABLE

- Nous appuyons la demande de la Société d'animation de la Promenade Bellerive afin que soient réalisés des aménagements cyclables reliant la Promenade Bellerive à la piste située aux abords de Souigny. Cette démarche permettrait d'intégrer les attraits des quartiers Hochelaga-Maisonneuve et Mercier au reste du réseau cyclable montréalais. Il faut donc profiter de ces travaux pour compléter le réseau. De plus, il est important de préserver la piste cyclable existante sur Notre-Dame afin de ne pas pénaliser les travailleurs qui utilisent ce moyen de transport.

LA RUE DICKSON

- Prolonger le mur antibruit du côté Nord de Souigny jusqu'à la rue Dickson.
- S'assurer également qu'il n'y ait aucune perte de service de transport en commun (autobus 22) sur Dickson après les travaux.
- Relier Monsabré à Dickson en contournant le jardin communautaire afin de ne pas faire de Dickson un cul-de-sac au nord de Souigny.
- Prévoir un accès supplémentaire : La section de la rue Dickson comprise entre de Souigny et Notre-Dame a une longueur de près d'un kilomètre à l'intérieur du parc industriel. Il y a présentement deux grandes entreprises, soit la Fonderie canadienne d'Acier (CFS), qui compte plus ou moins 100 employés, ainsi que CAMCO, qui compte plus ou moins 1000 employés. Le secteur comprend également les services d'approvisionnement de la ville de Montréal (environ 260 employés). Une recommandation a été émise lors de notre rencontre avec les dirigeants de la compagnie CAMCO : ***lors de situations d'urgences, il serait important qu'une autre rue donne accès au parc industriel Dickson, que ce soit grâce au prolongement de la rue Ontario ou de l'Assomption à Dickson.*** Ce prolongement répondrait aux attentes de CAMCO ainsi qu'aux impératifs de développement futur du secteur, car il reste encore plus de trois millions de pieds carrés à occuper.

SECTEUR SOULIGNY/HONORÉ-BEAUGRAND

- Plusieurs citoyens de la rue Madeleine-Huguenin nous ont fait part des problèmes de bruit dans le secteur Honoré-Beaugrand et Souigny depuis l'ouverture des voies rapides sur Souigny (il n'y a pas de mur anti-bruit au delà de Currateau). Nous souhaitons que le BAPE évalue la pertinence de construire un mur antibruit.
- Les citoyens craignent une augmentation de la circulation sur Honoré-Beaugrand, ce qui diminuerait encore leur sécurité aux abords de la rue. Par conséquent, ils demandent l'installation d'un panneau d'arrêt à l'intersection Madeleine-Huguenin et Honoré-Beaugrand.

BINGO

- Plusieurs organismes communautaires pourraient subir des pertes financières en raison de l'expropriation du Bingo Hochelaga. Nous demandons au BAPE de s'assurer que cette expropriation se fasse sans pertes financières pour les organismes.

BOULEVARD L'ASSOMPTION

- Nous demandons au BAPE d'étudier la possibilité de construire un tunnel sur le boulevard L'Assomption afin d'éviter la création d'un passage à niveau.
- Puisqu'il y aura une augmentation de la circulation sur la rue L'Assomption, nous demandons au BAPE de s'assurer qu'à l'intersection de Sherbrooke et de L'Assomption, des feux prioritaires soient installés pour améliorer la sécurité des usagers.

VARIANTES CN ET CSF

- Par ailleurs, il m'apparaît important de prendre position en faveur de la variante CN, car avec la variante CSF, le trafic ferroviaire se trouverait perturbé pour une durée d'au moins trois à quatre mois. Les conséquences négatives de cette variante pour les entreprises sont nombreuses, notamment un manque d'approvisionnement entraînant des pertes d'emplois et de contrats.

IMPACTS/SURVEILLANCE

- S'assurer que la voie réservée pour le transport en commun ne soit pas uniquement utilisée par des autobus express, mais également par des autobus desservant les quartiers bordant le projet Notre-Dame et par les autobus de la STM.
- Mettre en place rapidement des mesures adéquates de transport en commun pendant toute la durée des travaux.
- Veiller à réduire les impacts négatifs sur les entreprises et les commerces pendant toute la durée des travaux et mettre en place des mesures pour réduire le bruit pendant la construction.
- Mettre sur place un comité de surveillance indépendant du ministère pour s'assurer du respect de ses engagements et d'un contrôle efficace du chantier.

CONCLUSION

« La volonté de traiter le dossier avec des partenaires locaux teinte la nature des relations et le ministère fait preuve de bonne foi en incluant dans ses plans l'ensemble des préoccupations du milieu et va même un peu plus loin qu'on l'aurait d'abord cru. Il s'agit donc d'un changement de culture important dans les échanges entre le gouvernement et le milieu. »¹

Une occasion d'agir

Mémoire du CLSC Hochelaga-Maisonneuve

Il m'apparaît important de soumettre à l'attention du BAPE le rapport final *d'évaluation de la satisfaction de la population riveraine des aménagements effectués par le ministère des Transports du Québec dans le cadre du projet de l'avenue Souigny.*

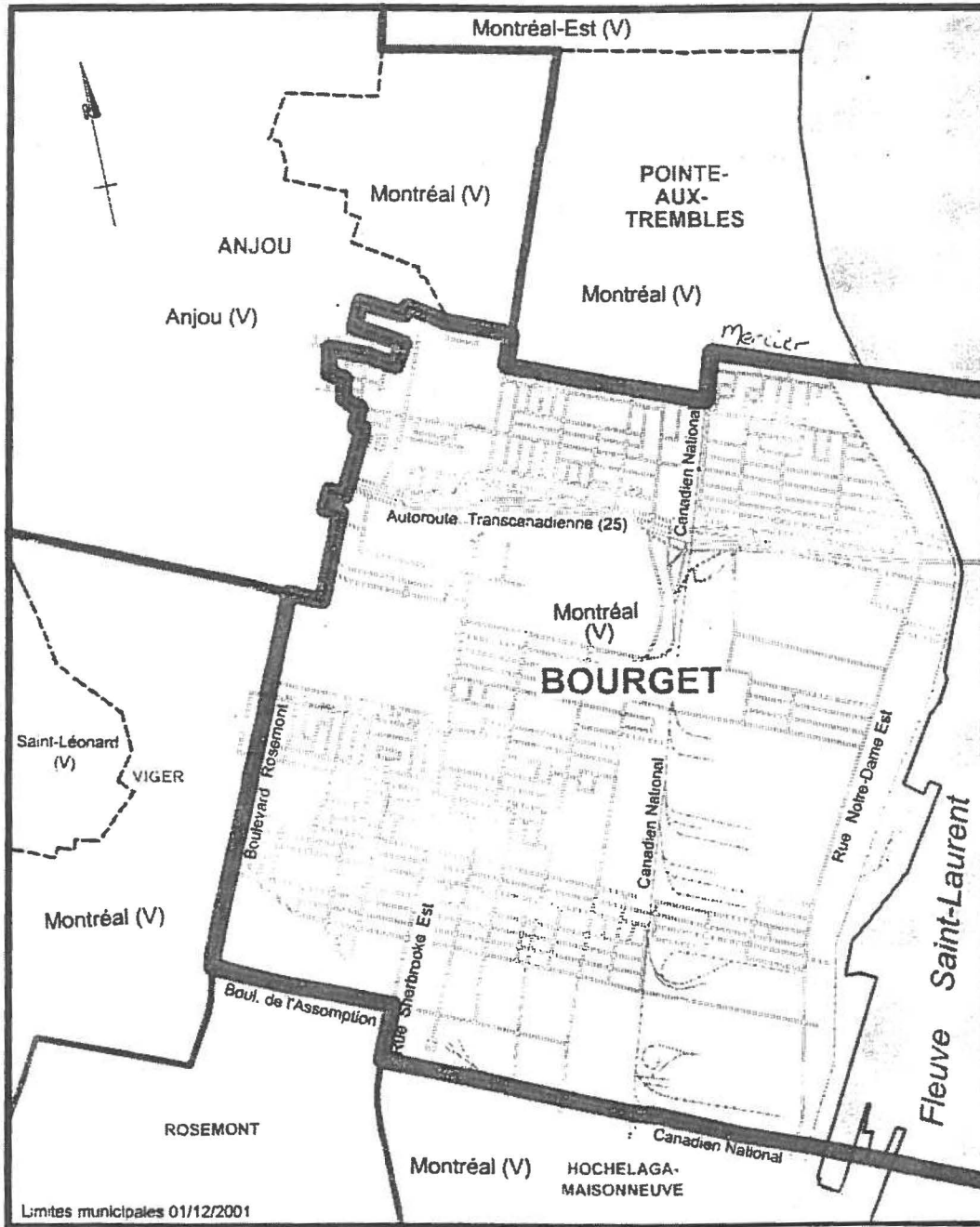
Il témoigne de tout le chemin parcouru par le ministère relativement à l'élaboration de projets d'aménagement en zone urbaine.

Le ministère des Transports a établi clairement, tant en ce qui a trait à la collaboration avec le milieu qu'à la réalisation du projet lui-même, qu'il entend être des plus respectueux et vigilants face à l'aménagement urbain.

Partant de cette expérience fort positive, le projet de modernisation de la rue Notre-Dame représente un outil de développement social et économique de grande valeur pour l'Est de Montréal.

¹ *Une occasion d'agir.* Mémoire présenté par le conseil d'administration du CLSC Hochelaga-Maisonneuve dans le cadre des audiences publiques locales sur le réaménagement de la rue Notre-Dame, 6 mai 2000, page 5.

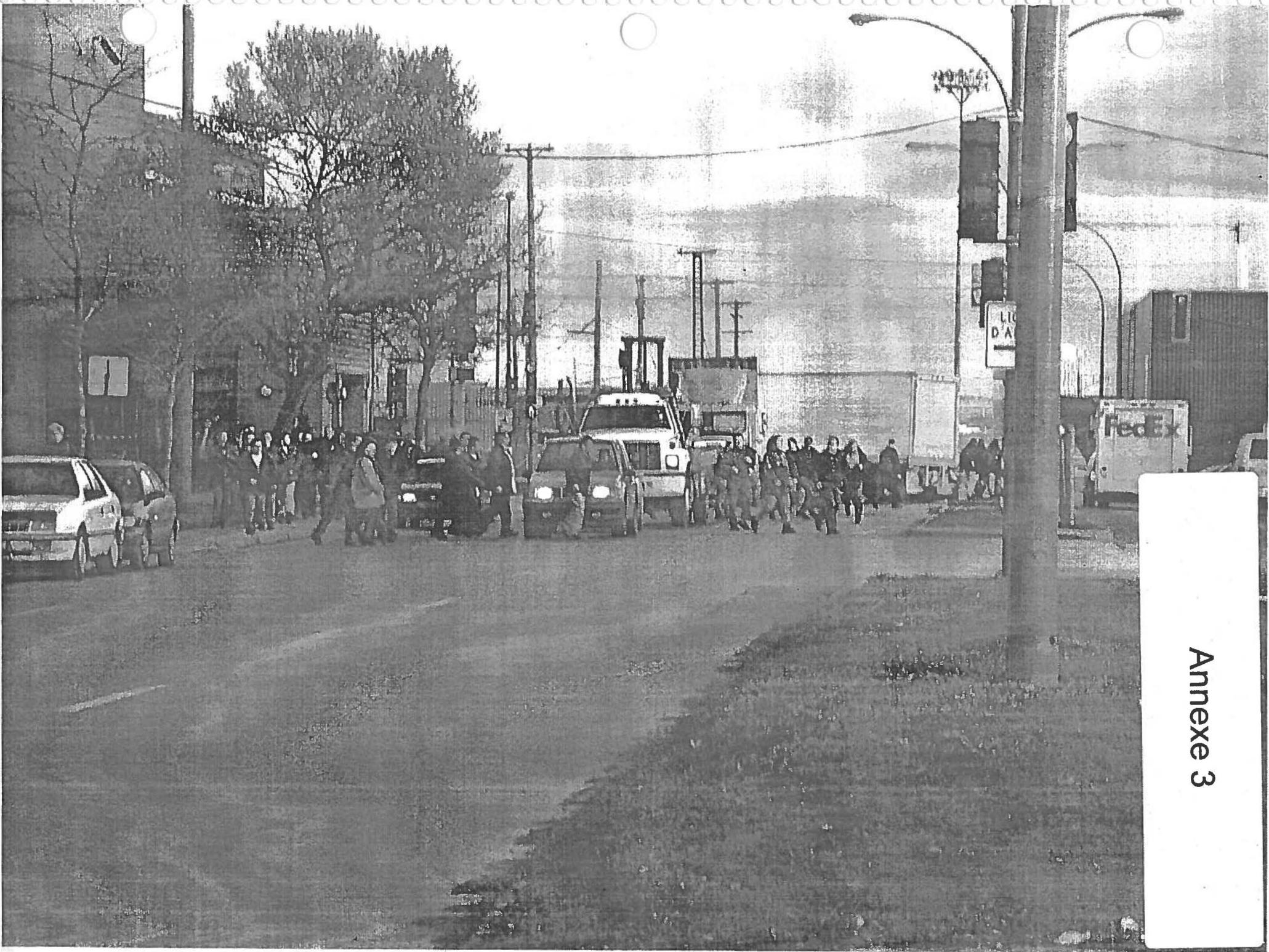
Annexe 1



Source : Directeur général des élections



Annexe 2



Annexe 3



Annexe 4



Annexe 5