

**Mémoire sur le****Projet de modernisation de la rue Notre-Dame  
du ministère des Transports****par****Madame Louise Harel****Députée de Hochelaga-Maisonneuve,****Ministre d'État aux Affaires municipales et à la Métropole****Présenté au Bureau d'audiences publiques  
sur l'environnement****Le 10 janvier 2002****(PRIORITÉ À L'ALLOCUTION PRONONCÉE)**

## Historique

Je m'adresse à vous ce soir à plusieurs titres, citoyenne et résidente de la rue Bennett, députée, depuis vingt et un ans, du comté de Hochelaga-Maisonneuve et ministre responsable de la Métropole.

Mon intérêt pour le dossier de la rue Notre-Dame remonte aux années 1970, en tant que militante du Front commun contre l'autoroute est-ouest. Cette expérience fut pour moi l'occasion d'un premier contact avec la population de l'Est de Montréal alors que je prenais la mesure de sa détermination à préserver son milieu de vie.

Le projet inachevé a entraîné, au début de 1972, la démolition de plus de 1200 logements situés au sud de l'actuelle rue Notre-Dame. Cette opération de démolition a eu pour conséquence le déracinement de milliers de familles d'un quartier qu'elles habitaient, certaines depuis des générations. Elle nous prive encore aujourd'hui d'un patrimoine bâti d'une grande valeur. Rappelons-nous du magnifique couvent Hochelaga, qui se situait au coin des rues Joliette et Notre-Dame, et qui a été démoli en 1971.

De cette période sont nés cependant les instruments démocratiques de consultation avec lesquels nous pouvons aujourd'hui cheminer pour mettre en place des infrastructures urbaines majeures, dans le respect des collectivités. Suite aux consultations de la *Commission d'audiences publiques populaires sur l'autoroute est-ouest*, en 1971, et à la contestation qui en résultera, un gouvernement du Parti Québécois modifiera la Loi sur l'expropriation, adoptera la première Loi sur la qualité de l'environnement et créera le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

Faisant suite à la mise en place du Collectif en aménagement urbain en 1982 et à la *Commission de consultation populaire sur l'aménagement du boulevard Ville-Marie*, le ministre des Transports de l'époque, monsieur Michel Clair,

présentait un premier projet de revitalisation des abords de la rue Notre-Dame, lequel comprenait 400 logements sociaux, une piste cyclable, des espaces verts et un talus anti-bruit. Il s'agissait d'une tentative de réparation du grave préjudice subi par la population du quartier Hochelaga-Maisonneuve dix ans auparavant.

De la controverse des années 70, s'est dégagé un processus démocratique qui allait changer la manière de prendre des décisions en matière d'aménagement urbain au Québec. Les améliorations significatives apportées au projet, depuis 1996, démontrent la présence dynamique et la collaboration des résidents du quartier Hochelaga-Maisonneuve et le souci de répondre aux préoccupations exprimées à maintes occasions par le milieu.

J'aimerais souligner la contribution inestimable du Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve, qui a travaillé avec rigueur, pendant les deux dernières décennies. Comme eux, j'ai choisi de faire primer un projet qui favorise la qualité de vie de mes concitoyens et concitoyennes de Hochelaga-Maisonneuve comme de tout "le bas de la ville" de Montréal. La mobilisation des intervenants, à l'initiative du Collectif, durant les cinq dernières années aura grandement aidé le ministère des Transports à élaborer un projet qui apporte des améliorations majeures au milieu de vie des résidents des quartiers Centre-Sud, Hochelaga-Maisonneuve et Mercier-Ouest. C'est un travail magistral de concertation qui s'est effectué entre les organismes, les institutions locales et les chargés de projet du ministère des Transports, à qui je rends hommage ce soir.

### **Le statut quo inacceptable**

À la fin de chacune des présentations, des soirées d'information, des réunions de consultation auxquelles il m'a été donné d'assister, au cours des deux dernières années, la question lancinante des citoyens a toujours été *quand ?*

Quand, enfin, allez-vous commencer ces travaux et quand pouvons-nous espérer qu'ils soient terminés?

Ce projet marque, notamment, une nouvelle étape vers la réparation d'une blessure vieille de 30 ans et la revitalisation de tout un quartier qui aura refusé de se résigner. Toutes les alternatives auront été passionnément discutées, au cours de ces vingt ans, entre autres alternatives, celle de détourner la circulation des véhicules lourds sur la route du Port de Montréal.

C'est une chimère! De la pensée magique! Je le dis en toute modestie parce que j'y ai cru moi aussi ; à ma décharge, je dois dire que c'était il y a longtemps. D'abord, au sud du boulevard Métropolitain, le seul axe permis par la Ville de Montréal au transport par camion, 24 heures par jour, 7 jours par semaine, 365 jours par année est celui de la rue Notre-Dame – je ne demande pas qu'il en soit autrement, de crainte des effets de débordement dans les rues résidentielles et commerciales voisines. Bien au contraire, je demande de canaliser ce transport par camion, y compris celui des matières dangereuses, sur Notre-Dame.

Déjà, les chiffres qui m'ont été fournis m'indiquent des déplacements de 10 000 à 14 000 camions par jour, dont ceux d'environ 1000 camions par jour induits par l'activité portuaire.

À la hauteur de mon quartier, entre Pie-IX et Fullum, il faut circuler sur cette route du Port, à deux voies étroites, coincées entre un enchevêtrement de rails et de quais de déchargement, pour comprendre à quel point le simple objectif d'y canaliser le camionnage généré par l'activité portuaire (1000 camions par jour) est déjà un objectif considérable.

Et que faut-il faire des 10 000 à 12 000 autres camions des entreprises, telles CAMCO, Catelli, Sucre Lantic, Matco, Coca-Cola, Weston, Metro et combien d'autres, dont ceux qui pourraient circuler à la suite de l'implantation souhaitée

de la Cité de la Logistique et la revitalisation des immenses terrains industriels désaffectés le long d'un boulevard de l'Assomption enfin aménagé.

Il faudrait avoir bien peu d'ambition pour le développement de l'Est de Montréal pour souhaiter moins de camionnage ou une diminution du transport ferroviaire en croissance, grâce au Port de Montréal.

### **Gestion de la circulation**

À la demande des citoyens, le projet soumis par le ministère des Transports prévoit l'accès au quartier Hochelaga-Maisonneuve à deux intersections seulement, soit le boulevard Pie-IX et la rue Alphonse-D.-Roy, ce qui restreint les débordements indésirables à travers les rues résidentielles. De plus, contrairement à une autoroute, la voie rapide Notre-Dame ne sera pas bordée de voies de service, mais de voies de dessertes pour accommoder une circulation restreinte, à destination du quartier.

Les rues Viau et St-Clément retrouvent leur caractère résidentiel. Les rues Bourbonnière et Davidson ne sont ouvertes que sur la voie de desserte, ce qui permettra la diminution de la circulation de transit.

Le projet contribue à faire du quartier Hochelaga-Maisonneuve un milieu de vie plus sécuritaire, moins bruyant et moins pollué. La diminution du nombre de véhicules lourds et de l'achalandage indésirable dans le quartier aura un impact important sur la qualité de vie de toute la population et permettra de poursuivre une revitalisation urbaine bien amorcée.

## **Valorisation du transport en commun**

Tout projet de réaménagement d'une grande artère urbaine doit intégrer des mesures qui favorisent le transport en commun. Le projet propose des voies réservées pour les autobus dans chaque direction. Ces voies comportent des tronçons en sites propres qui favorisent l'accès des autobus aux points de transferts et assurent une vitesse normale tout au long du trajet.

L'Agence métropolitaine de transport a par ailleurs proposé un projet de *Viabus* desservant notamment la ville de Repentigny et le quartier Pointe-aux-Trembles. Il est essentiel que le projet de *Viabus* soit bonifié par l'ajout de dessertes dans les secteurs plus à l'ouest tels Hochelaga-Maisonneuve et les quartiers voisins.

## **Sécurité publique**

La configuration actuelle de la rue Notre-Dame, avec ses multiples intersections et points de livraisons industriels, entrave la circulation des véhicules d'urgence. L'encombrement des heures de pointe fait perdre un temps précieux, dans des situations où chaque seconde compte.

Une circulation devenue plus fluide et prévisible facilitera les déplacements des véhicules d'urgence, qui auront de plus accès aux voies réservées et en site propre. Les déplacements d'urgence seront effectués de façon beaucoup plus sécuritaire. Le projet offre même un lien direct et rapide entre le centre-ville et l'hôpital Maisonneuve-Rosemont.

## **Pollution sonore et qualité de l'air**

De plus, la route étant en dépression et construite de matériaux de qualité, les abords de la rue Notre-Dame profiteront d'une réduction des vibrations et du bruit environnant. Le niveau sonore sera réduit, notamment dans les secteurs les plus lourds. Bien que l'atténuation du bruit ne soit pas totale, elle sera durable.

De plus, le flot continu des véhicules produit moins d'émanations toxiques que la circulation entrecoupée d'arrêts et de départs, comme celle d'un boulevard urbain avec de nombreuses intersections.

## **Sécurité**

La sécurité des piétons, des personnes à mobilité réduite et des cyclistes est bonifiée. Ces personnes n'auront plus à courir de risques pour se déplacer autant sur la piste cyclable que pour accéder aux différents parcs se trouvant au sud de la rue Notre-Dame.

Cette bonification s'effectue par la construction de dalles-parcs et de viaducs qui enjambreront la voie rapide et permettront d'éviter l'exposition directe des citoyens à la circulation de la rue Notre-Dame. Les personnes à mobilité réduite pourront avoir accès en toute sécurité à des endroits qui leur sont actuellement impossibles à fréquenter.

Il faut maximiser la superficie des espaces couverts. Je pense en particulier à la Porte Hochelaga, au belvédère face au Square Dézéry et à la rue Darling. Ces espaces piétonniers sans barrières routières, qui doublent la superficie des espaces verts accessibles, ont un impact positif à tous égards pour la population.

## **Piste cyclable et piétonnière**

Les citoyens bénéficieront d'une piste cyclable et piétonnière réaménagée, qui sera intégrée au réseau national de la *Route verte*. Elle deviendra un véritable parcours récréo-touristique grâce à la mise en place, le long du trajet, une signalisation patrimoniale et historique. Cyclistes et promeneurs trouveront sur leur chemin des aires d'interprétation telles la Tonnellerie et l'aire d'interprétation de la Porte Hochelaga. Cette nouvelle piste incitera à la promenade à vélo et la randonnée pédestre.

Pour les inconditionnels du vélo, ceux qui vont au travail à vélo, se sera la fin d'un vrai cauchemar : leurs déplacements se feront en surface et le nombre de croisements avec les rues locales sera restreint par l'élimination de plusieurs intersections.

## **Pôle récréo-touristique et culturel**

Le projet met en valeur plusieurs des attraits du quartier Hochelaga-Maisonneuve. Outre les accès et avantages offerts par la piste cyclable (signalisation, Tonnellerie, aires d'interprétation), pensons à la réunification, tant attendue, des parcs Morgan et Champêtre, la construction de dalles-parcs, et à l'accès à des belvédères permettant une vue sur les activités du Port et le fleuve Saint-Laurent. De plus, la Caserne Létourneux accueillera le siège social et les ateliers du Théâtre Sans fil. Le parc Dézéry sera lui aussi réaménagé et profitera d'un belvédère comprenant une aire touristique.

Tout cela constitue une bouffée d'espace vert dans un quartier très densément peuplé (5,87 mètres carrés d'espace vert par personne alors que l'on en retrouve 8,53 mètres carrés à Montréal).

## **Chantier**

Le mise en chantier du tronçon de la rue Notre-Dame longeant le quartier Hochelaga-Maisonneuve, lors de la cinquième et dernière phase des travaux, sera celle qui exigera le plus grand nombre de mesures préventives face aux nuisances générées par sa réalisation.

En effet, cette phase demandera la construction de trois viaducs (Alphonse-D.-Roy, Jeanne-d'Arc et Pie-IX) et de deux dalles-parcs (Parc Morgan et Dézéry). De plus le tronçon entraînera des travaux d'excavation sur toute sa longueur.

Les défis sont très nombreux : contrôler les débordements dans le quartier, garantir un accès aux industries situées au sud de la rue Notre-Dame et minimiser les impacts négatifs pour les résidents du secteur (poussière, bruit, santé et sécurité).

Le ministère des Transports doit faire connaître avant leur mise en place les mesures qui seront prises pour gérer ces impacts négatifs. Un comité de suivi composé d'experts et de citoyens doit être mis en place au cours de ce vaste chantier.

## **Conclusion**

Les populations des quartiers Hochelaga-Maisonneuve, Centre-Sud et Mercier-Ouest bénéficient d'un effort de revitalisation sans précédent dans le cadre de ce projet qui bénéficie au développement et à la croissance économique de l'Est.

Une évidence s'impose, l'état de la rue Notre-Dame est incompatible avec l'environnement résidentiel, commercial et industriel de l'Est de Montréal. Cet axe qui a toujours été au cœur de l'activité économique de l'Est de Montréal est un témoin de l'adversité et du déclin dont l'Est a souffert.

Le projet qui est présentement soumis est le fruit d'un long processus de concertation et a été conçu comme un outil de revitalisation.