

La modernisation de la rue Notre-Dame sera pour la renaissance
économique et social de l'Est de Montréal ce qu'est déjà
la réouverture du canal de Lachine pour la relance du Sud-Ouest.



Mémoire présenté au
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

par Pierre Bourque
Chef de l'opposition de la Ville de Montréal

Le 11 janvier 2002

En guise de préambule

L'entente historique, signée en 1997 par la Ville de Montréal et le gouvernement du Canada annonçant la réouverture du canal de Lachine sur une longueur de treize kilomètres, mettait fin à trente années de discussions et de tergiversations et créait la condition essentielle au développement harmonieux et structurel du Sud-Ouest de Montréal. Ce projet considérable, qui sera inauguré en mai prochain, représente l'élément unificateur de toute la démarche de planification urbaine et de relance économique du Sud-Ouest de Montréal. Mentionnons qu'il s'agit, comme dans le cas de la rue Notre-Dame, d'un projet complexe touchant plusieurs quartiers traditionnels de Montréal en phase de transition et de recherche d'une nouvelle vocation au sein de la Ville de Montréal.

Ce projet de 100 M \$, défrayé à part égale par la Ville de Montréal et le gouvernement du Canada, a déjà apporté des bénéfices considérables et permis une véritable renaissance de tout le Sud-Ouest de la ville. À titre d'exemple, suite aux travaux réalisés, sont nés des projets de nature industrielle, commerciale, résidentielle et environnementale qui déjà façonnent le paysage urbain renouvelé de ces anciens quartiers ouvriers de Montréal. Ainsi, la création de la Cité du Multimédia à l'est du canal, l'aménagement du bassin Peel qui relie maintenant le canal de Lachine au centre-ville, la conversion des anciens complexes industriels du Nordelec et de la Redpath, le réaménagement en parc du secteur des Seigneurs, la renaissance complète du marché Atwater et de ses abords, la prolongation du parc Georges-Étienne-Cartier jusqu'au canal de Lachine et le développement résidentiel de ses abords, l'aménagement du pont Monk reliant Ville Émard à Saint-Henri, le réaménagement du tunnel et de la rue Wellington, tous ces projets, de même que de multiples investissements privés et publics, sont des résultantes directes de la décision de réouvrir le canal de Lachine à des fins récréo-touristiques.

Cette réouverture aura donc été l'élément déclencheur et unitaire du développement harmonieux du Sud-Ouest de Montréal. La Ville de Montréal et le gouvernement du Canada se sont associés, tout au long de cette démarche, aux groupes communautaires et économiques du Sud-Ouest comme le Réso, les gens d'affaires et les différentes instances du gouvernement du Québec. Le Maire de Montréal aura été le garant de la promotion et du suivi de ce vaste projet.

La Ville de Montréal aura donc été l'initiateur de la renaissance des quartiers de Saint-Henri, de Petite-Bourgogne, de Pointe-Saint-Charles, de Émard et de Côte-Saint-Paul.

La modernisation de la rue Notre-Dame

En parallèle avec ces actions, l'administration que j'ai eu le privilège de diriger depuis 7 ans, a mis beaucoup d'emphase afin de sortir l'est de Montréal de son sous-développement chronique et pour redonner aux quartiers populaires de Saint-Jacques, de Sainte Marie, de Hochelaga-Maisonneuve et de Mercier un nouvel élan et une vocation basée sur une vision dynamique du 21^e siècle.

Le développement de l'Est de Montréal a été une priorité constante de notre administration et de multiples programmes ont été mis en place avec l'aide surtout du gouvernement du Québec et en concertation étroite avec les forces vives du milieu, les groupes populaires, les chambres de commerce et les intervenants sociaux économiques, comme le Port de Montréal dans le cas qui nous intéresse présentement.

À l'instar du canal de Lachine dans le Sud-Ouest, je considère que le projet de modernisation de la rue Notre-Dame, présenté par le ministère du Transport du gouvernement du Québec, devient l'élément stratégique et unificateur pour assurer un développement économique et social harmonieux pour tout l'Est de Montréal, et je m'explique.

Il y a déjà trente ans que l'on discute de la possibilité d'un lien rapide pour relier le centre-ville de Montréal à partir de l'est en empruntant l'axe de la rue Notre-Dame. Ces trente années ont vu malheureusement le déclin des quartiers anciens de Sainte-Marie et de Hochelaga-Maisonneuve et l'appauvrissement industriel, social, économique et environnemental de ces quartiers si importants dans la composante montréalaise.

Les efforts des dernières années ont permis une relance notable de ces quartiers, et il est important de mentionner les résultats déjà obtenus. En effet, grâce à une collaboration étroite avec les forces vives du milieu, la Ville de Montréal, avec l'aide du gouvernement du Québec, a mis en place une multitude de programmes qui ont permis la réalisation de projets importants dans ces quartiers.

Ainsi dans le **quartier Sainte-Marie**, à l'est de la rue Papineau jusqu'à la rue Moreau, nous assistons au réaménagement de l'entrée du pont Jacques-Cartier en espace vert de prestige et à celui de l'ensemble des terrains vacants situés autour de l'édifice de Radio-Canada et le long de la rue De Lorimier.

De plus, ce quartier a connu une amélioration sensible de son patrimoine résidentiel et de ses équipements de parcs et de loisirs, de même qu'une revitalisation bien amorcée des rues Sainte-Catherine et Ontario, une consolidation du pôle industriel de la rue Bercy et une préservation des espaces verts au sud de la rue Notre-Dame face à l'île Sainte-Hélène

Dans le **quartier Hochelaga**, un effort considérable a été fait pour faciliter la renaissance du caractère résidentiel du quartier par la relocalisation des usines Lavo vers l'est à Rivière-des-Prairies, l'élimination de la voie ferrée dans le centre du quartier, l'aide à la réalisation de nombreux projets résidentiels, la renaissance commerciale de la rue Ontario, l'aménagement planifié de la place Valois, la création d'un grand nombre de parcs de quartier et la préservation du patrimoine historique.

Au niveau du **quartier Maisonneuve**, les efforts ont porté sur le réaménagement complet du marché Maisonneuve et de ses abords, le développement résidentiel et l'aménagement de nouveaux parcs, de lieux sportifs et récréatifs (piscine Maisonneuve), d'un lien entre le quartier et le parc Olympique, plus au Nord, l'arrivée d'un nouveau CLSC et de nouvelles entreprises industrielles, modernes et dynamiques et ce, sans oublier l'arrivée prochaine du Théâtre sans Fil et la présence de plusieurs institutions culturelles.

Plus à l'est, dans le **quartier Mercier**, d'importants efforts ont été faits pour donner une vocation aux immenses terrains industriels abandonnés autour de la rue Dickson (projet de la Cité de la logistique) et pour solutionner les nombreux problèmes urbains tels que l'expropriation des résidences sur les rues Caty et Bruneau, l'aménagement du couloir Souigny à partir de l'autoroute 25, la mise en place de murs anti-bruit le long de la rue Curateau, la transformation de la rue Hochelaga, à l'est de la rue Honoré-Beaugrand, en artère commerciale à desserte locale, et, enfin, l'extraordinaire aménagement au sud de la rue Notre-Dame de la promenade Bellerive. Tous ces projets, alliés à un important développement résidentiel et à la consolidation des installations de l'armée canadienne de Longue-Pointe, ont permis à ce quartier montréalais de conserver son dynamisme traditionnel.

D'autre part, l'autre composante essentielle de l'est de Montréal est la présence stratégique du Port de Montréal comme premier pôle de développement économique du sud-est de la ville. Le Port de Montréal a entrepris des travaux majeurs d'investissement de l'ordre de 200 M \$ pour adapter ses installations au besoin d'un port de calibre international du 21^e siècle ; ces travaux s'effectuent principalement au sud de la rue Notre-Dame à partir du pont Jacques-Cartier vers l'est jusqu'aux limites actuelles du quartier de Pointe-aux-Trembles.

Le Port de Montréal est devenu le 1^{er} port à conteneurs de l'est de l'Amérique du Nord et participe activement avec Montréal international, les gouvernements du Québec et du Canada et la Ville de Montréal à la mise en place d'une Cité de la logistique sur les terrains industriels situés au nord de la rue Notre-Dame et à l'est de la rue Dickson. La présence du Port de Montréal exige un accès à un système de transport intermodal efficace et l'aménagement de la rue Notre-Dame répond à ce besoin.

En résumé, les quartiers décrits ci-dessus doivent continuer leur épanouissement tout en permettant à leurs citoyens un accès au centre-ville tandis que les citoyens des quartiers situés plus à l'est de l'île de Montréal, comme Pointe-aux-Trembles, Rivière-des-Prairies, Anjou, de même que les résidents de Repentigny, comme ceux de l'est de l'Île Jésus, ont aussi un besoin essentiel de se rattacher au centre-ville via un système de transport collectif ou véhiculaire rapide et efficace. Tous ces facteurs combinés convergent vers la rue Notre-Dame et sa modernisation.

Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame, présenté par le ministère des Transports, a fait l'objet d'études par plusieurs services municipaux (développement économique et urbain, parcs, loisirs et espaces verts, travaux publics et environnement) depuis plus de trois ans et a reçu l'aval du comité exécutif dans son orientation générale en décembre 1999.

L'administration que j'ai dirigée pendant sept ans a suivi ce projet de très près et a travaillé en étroite collaboration avec tous les partenaires du milieu (gouvernement du Québec, Port de Montréal, Chambre de commerce, Pro-Est, groupes de citoyens) afin que ce projet structurant débouche sur un développement harmonieux et durable des **quartiers est de Montréal**, tout en desservant l'extrémité est de l'île et les couronnes extérieures de l'île qui ont besoin d'un accès rapide au centre-ville.

Le projet présenté est donc fort complexe car il doit intégrer toutes les composantes de la vie urbaine à savoir : la consolidation du tissu résidentiel des quartiers traditionnels et la qualité de vie des citoyens résidant dans ces mêmes quartiers, la fluidité nécessaire de la circulation tant sur le plan des réseaux de l'automobile et de camionnage que de l'amélioration du transport collectif, la mise en place de nouveaux réseaux cyclable et piétonnier pour l'ensemble des résidents de l'est, la consolidation des activités portuaires au sud de la rue Notre-Dame avec les outils appropriés de développement pour l'avenir, la préservation des sites à caractère patrimonial et historique et enfin, ce qui est très important, un accès pour les citoyens des quartiers de l'est au fleuve par l'aménagement de parcs au-dessus d'une rue Notre-Dame réaménagée et permettant ainsi, pour la première fois, un accès aux espaces riverains du fleuve.

C'est ainsi que le projet ministériel, largement modifié et amélioré au fil des mois, est passé de 150 M \$ à 265 M.\$ car il a intégré la très grande majorité des demandes et requêtes initiées soit par la Ville de Montréal, le gouvernement du Québec ou les nombreux intervenants du milieu.

LE MOMENT EST DONC ARRIVÉ AUJOURD'HUI D'AGIR.

C'est pourquoi au nom du parti Équipe Bourque - Vision Montréal, que j'ai l'honneur de diriger, et au nom des conseillers municipaux élus par toute la population limitrophe à ce vaste projet et en concertation avec tous les groupes socio-économiques de l'est de Montréal, j'ai le plaisir d'approuver le projet présenté par le gouvernement du Québec et je demande sa mise en oeuvre dans les meilleurs délais.

L'Est de Montréal ne peut attendre plus longtemps car son développement social, économique et environnemental est tributaire de la réalisation de ce projet dans les meilleurs délais.

La nouvelle administration municipale, qui n'a jamais été impliquée dans les études, les analyses et les consultations de ce projet, causerait un tort considérable au développement économique de l'Est si elle empêchait la réalisation rapide de ce projet. Notre parti, avec l'aide des citoyens des quartiers desservis par la rue Notre-Dame qui nous ont largement fait confiance lors du scrutin de novembre 2001 et de concert avec tous les groupes socio-économiques de l'Est, se battra farouchement pour que ce projet voit le jour dès cette année.

De plus, je rappelle que les conseils d'arrondissement de Ville-Marie et de Mercier - Hochelaga - Maisonneuve, directement impliqués dans ce dossier, ont appuyé la réalisation du projet présenté par le ministère des Transports du Québec.