

Madame Michèle Ouimet,

[Michele.ouimet@lapresse.ca](mailto:Michele.ouimet@lapresse.ca)

Votre éditorial de l'édition du 5 décembre 2001 de La Presse intitulé "Une nouvelle balafre" me fait réagir et m'empêche de rester muet. Bien qu'il soit de votre ressort de vous positionner comme éditorialiste, j'aimerais rectifier certains faits qui me semblent erronés.

Je dois d'abord préciser qu'en tant qu'organisateur communautaire, ayant par surcroît une formation universitaire en biologie (M.sc.), je ne suis pas un vendeur d'autoroute! Je suis plutôt à la recherche d'avenues de développement qui appuieraient les nombreux efforts qui ont été déployés depuis une quinzaine d'années en vue de permettre une amélioration sensible de la qualité du cadre de vie du quartier Hochelaga-Maisonneuve. Il faut dire à cet égard que plusieurs intervenants locaux ont compris depuis longtemps que l'action concertée des organisations permettait d'envisager une certaine revitalisation de ce quartier qui a connu plus que sa part de misère.

Alors je m'indigne quand vous utilisez des clichés pour décrire le projet de modernisation de la rue Notre-Dame qui est proposé par le ministère des Transports. Je ne suis pas gêné de parler d'une autoroute encaissée (la A-720) pour être plus clair et plus lucide, mais toute comparaison avec l'autoroute Décarie doit s'arrêter là.

L'autoroute Décarie a coupé en deux une trame urbaine qui était autrefois continue. L'autoroute Décarie compte six voies en tranchée plus deux voies de service et une voie pour du stationnement dans chacune des directions plus des bretelles d'accès ou des sorties qui ont souvent deux voies de large. L'emprise de Décarie varie entre 12 et 16 voies. De plus, ce tronçon autoroutier se situe entre les deux plus importants nœuds routiers du Québec tout entier: au sud, il y a l'échangeur Turcot où le lien se fait avec le pont Champlain, l'autoroute Bonaventure puis avec l'autoroute 20 d'une part et d'autre part, il y a au nord, l'échangeur Décarie qui est le carrefour de l'autoroute 40, de l'autoroute A-520 (Côte-de-Liesse) et de l'autoroute 15 vers les Laurentides. On parle donc ici du trafic le plus dense qui soit dans la région métropolitaine. On ne retrouve aucune de ces conditions sur Notre-Dame. Alors, tous ceux qui tentent de faire croire à la population que la situation pourrait devenir semblable sur le tronçon de l'autoroute A-720 qui passera à l'extrême sud de notre quartier font en sorte de leurrer les gens.

Vous visez aussi à discréditer le promoteur en disant que ceux qui avaient planifié le "boulevard Décarie", puisque c'est bien comme ça qu'on l'appelait à l'époque, s'étaient gourés parce qu'ils avaient évalué que la circulation y serait de 90 000 véhicules alors qu'elle est en fait de 160 000 quotidiennement. Je me sens obligé de vous dire qu'au début des années '60 les "penseurs de Décarie" ne disposaient probablement que d'une règle à calculer pour "prédire l'avenir" et que moi personnellement à cette même époque, j'étais convaincu, comme petit garçon, que l'an 2000 serait l'ère de la science fiction et que les voitures ne toucheraient même plus le sol! Alors, si les scientifiques de l'époque ne se sont trompés que dans un rapport inférieur à deux pour un sur une période de 35 ans, je dois dire que ça me rassure.

Le projet du MTQ qui nous préoccupe a été conçu par des ingénieurs qui ne peuvent plus travailler sans contrainte comme ils le faisaient avant. Durant les années '80 j'ai eu à subir le

mépris des professionnels du MTQ comme intervenant de quartier quand j'ai acheminé le point de vue du milieu sur ce dossier. Ce fut très humiliant d'être traité de haut et de sentir que nos propositions, qui, soit dit en passant, ressemblaient beaucoup à nos points de vue d'aujourd'hui, n'étaient pas reçues sérieusement.

Mais les temps changent et les cultures d'organisation aussi. Nous sommes maintenant capables d'être accueillis comme des interlocuteurs crédibles, notamment parce que nous sommes associés depuis très longtemps au développement de notre milieu et que nos points de vue sont perçus comme étant réalistes par les décideurs et leurs équipes. Alors, quand il est possible de se parler et de prendre en considération les objectifs poursuivis par tous les acteurs concernés, il est possible d'arriver au développement de projets qui convergent. Il y a eu dans notre quartier une démarche exemplaire de concertation et de consultation sur ce dossier qui nous préoccupe depuis tant d'années. Jamais nous n'avons sacrifié notre indépendance d'esprit pour nous plier à des propositions du MTQ. Nous avons des racines militantes et nous y tenons! Alors, quand vous réduisez dans votre éditorial la position du milieu à quelques mots qui laissent croire que nous n'avons considéré que la peur du bruit, c'est toute une démarche de concertation des acteurs majeurs du quartier que vous rendez bien maigrement en disant que le projet du MTQ reste inacceptable!

De plus, vous mentionnez que l'idée ne fait pas l'unanimité et que la population de Hochelaga-Maisonneuve est profondément divisée. Il serait intéressant de mesurer le pouls de la population. Le Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve, dans le but de rendre disponible et accessible l'information sur le projet, a ouvert un centre d'information où il est possible de consulter sept jours par semaine les documents de l'étude d'impact et de visualiser le projet grâce à une maquette fabriquée sur place qui fait plus de 64 pieds de longueur et qui facilite grandement la compréhension du projet. Depuis un peu plus de trois semaines, 633 personnes sont passées pour se renseigner. De celles-là, il a été constaté qu'une très large majorité (plus de 75%) est en faveur du projet. Il y a bien sûr des intervenants et des citoyens du quartier qui sont inquiets et d'autres qui sont contre. Certains de ceux-là disent appartenir à une structure associative qui porte le nom de Table d'aménagement du quartier. J'émet des doutes quant à la forme légale de cette organisation et je me demande à qui ses porte-parole sont redevables.

Vous nous dites également dans votre texte que la construction d'une telle autoroute va rendre le fleuve pratiquement inaccessible. Le fleuve Saint-Laurent est important pour les gens du quartier. L'actuel projet du MTQ intègre une revendication portée depuis '94 à l'effet d'ériger un promontoire à la limite du parc Champêtre qui permettrait de s'élever plus haut que les hangars du port de Montréal pour ainsi voir le fleuve, la rive-sud, les collines montréalaises, les îles de Boucherville, les bateaux dans le port et les activités portuaires. L'administration portuaire a même donné son accord pour être partenaire du milieu dans ce projet en s'associant à l'installation de panneaux d'interprétation. Il est impossible de faire abstraction de l'existence des activités du port. Vous pourrez dire à ceux qui pensent que le port va déménager que c'est un discours dont on entendait déjà parler il y a 25 ans et que si c'est le cas nous serons encore présents pour revendiquer notre part du gâteau! Ça fait vingt ans cette année que nous revendiquons que les parcs Morgan et Champêtre, qui sont situés de part et d'autre de l'actuelle rue Notre-Dame, soient réunifiés de plein pied à la largeur entière du parc Morgan (335 pieds) en abaissant la chaussée. Nous voulons nous réapproprier le parc Champêtre, qui est le plus grand des espaces verts du

quartier quoique inaccessible parce qu'il est trop dangereux de traverser la rue Notre-Dame actuelle et surtout nous caressons un rêve depuis longtemps d'avoir une fenêtre sur le fleuve.

Vous écrivez également que de grandes villes nord-américaines investissent des milliards pour se débarrasser d'autoroutes. Mais auriez-vous oublié de regarder l'ensemble de la situation? Quand on parle de tant de dépenses c'est généralement qu'il y a eu d'autres infrastructures pour remplacer celles qui sont défectives. Alors quelles sont-elles? Et seriez-vous en train de dire que les grandes villes sont toutes capables de gérer leur économie de la même manière et que la circulation sur route est une espèce en voie d'extinction?

Je crois au contraire que dans le dossier qui nous concerne il faut savoir reconnaître les pas qui vont dans la bonne direction. Il s'agit d'une première pour le MTQ de travailler en concertation avec un milieu pour définir les objectifs à atteindre en élaborant un projet majeur d'infrastructure routière. On a tenté de réduire les nuisances pour le milieu avoisinant, d'améliorer au niveau régional la desserte en transport en commun en prévoyant des voies en sites propres qui seront réservées aux autobus et enfin d'améliorer les interactions avec le milieu en intégrant au projet des éléments significatifs de mise en valeur du patrimoine et de développement d'espaces verts. Il faut donc souligner la ténacité de ce milieu qui a su maintenir une pression constante sur tous les gouvernements pour les forcer à agir correctement dans ce dossier. Le jour où ces installations seront complétées nous ne serons donc pas en deuil mais en train d'organiser une immense fête pour célébrer la vigilance, la persévérance et la fierté des gens de Hochelaga-Maisonneuve.

En conclusion, nous sommes devant une situation où différents intérêts sont en jeu. Un quartier de l'Est de Montréal qui d'une part subit depuis plus de trente ans les affres d'une plaie laissée béante par des démolitions sauvages et qui par conséquent semble donner comme signal qu'il est possible d'abandonner certains secteurs anciens de la ville et d'autre part un projet qui a su rassembler les principaux acteurs de développement local pour enfin pouvoir tourner l'horrible page de cette tranche d'histoire. Mais il y a aussi d'autres intervenants au débat qui ont choisi de mener une lutte contre le projet du MTQ. Moi, comme intervenant de quartier, je trouve alors qu'il devient plus pertinent d'analyser les motivations qui conduisent ces derniers à agir de la sorte plutôt que d'écouter leur message.

Jean Rouleau  
Organisateur communautaire  
CLSC Hochelaga-Maisonneuve