

**PROJET DE MODERNISATION DE LA RUE NOTRE – DAME À MONTRÉAL
PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC**

DÉPÔT D'UN

MÉMOIRE

AUPRÈS DU

BAPE

PAR LE

COMITÉ PROMENADE BELLERIVE INC.

MONTRÉAL, LE JEUDI 17 JANVIER 2002

- **Comité Promenade Bellerive inc.**

9607, rue Bellerive

Montréal, Québec : H1H 3T2

a / s : M. Yoland Bergeron, président

TABLE DES MATIERES

- Introduction..... 3
- Problématique liée à la jonction Souigny / autoroute # 254
- Géométrie anachronique de l'autoroute # 25.....6
- Le Viabus reliant Repentigny au centre-ville.....7
- Conclusion.....9

Introduction

Le Comité Promenade Bellerive inc. tient à remercier le Ministre de l'Environnement du Québec, monsieur André Boisclair ainsi que le Bureau des audiences publiques sur l'environnement, (BAPE) de permettre aux citoyens de débattre publiquement du projet du Ministère des transports du Québec, concernant la modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal.

Par le passé, la construction d'autoroutes était synonyme de progrès. La population regardait impuissante les « bulldozers » modifier l'environnement du quartier de la Longue Pointe, en démolissant église, maisons et espaces verts et en laissant à la place une immense cicatrice nommée l'autoroute # 25.

Aujourd'hui, il est réconfortant de vous faire part de nos préoccupations, de nos solutions et de notre vision face aux projets du Ministère des Transports du Québec / M.T.Q.

Problématique de la jonction Souigny / autoroute # 25.

Situation actuelle

A la jonction de l'autoroute # 25, vers l'autoroute Souigny, les bretelles d'accès ont une voie de large. Mais dans la direction inverse, en direction Nord et Sud, nous retrouvons des bretelles entonnoirs de deux voies à une voie. En direction Est, vers les quartiers résidentiels de Longue – Pointe et de Tétraultville; il y a deux voies dont une sera attribuée au Viabus.

Depuis plusieurs années, les citoyens du quartier adjacent à cette jonction, s'interrogent sur le bien fondé d'une sortie d'autoroute en plein cœur du quartier, soit sur la rue résidentielle Souigny où l'on retrouve écoles, parcs, aréna et habitations.

Lors d'une consultation sur le schéma d'aménagement de la Ville de Montréal, des représentations furent adressées aux conseillers municipaux de l'époque, pour faire démolir les viaducs Souigny et ainsi récupérer les terrains disponibles afin de compléter la trame urbaine.

A cette époque, ces viaducs reliaient la rue Souigny, coin H.- Beaugrand à la rue Hochelaga près de Haig : leurs utilisations étaient négligeables. Mais, depuis le raccordement des viaducs à la demi-autoroute Souigny qui relie la rue H.- Beaugrand à la rue Dickson, nous avons remarqué un plus grand achalandage aux coins des rues H.- Beaugrand / Souigny, qui occasionne plus de confusions et de difficultés pour traverser cette intersection. Imaginez le scénario! Après un arrêt obligatoire sur Beaugrand direction Sud, vous devez traverser les cinq voies des viaducs Souigny, puis l'emprise ferroviaire du C.N. et finalement traverser la rue Dubuisson d'un seul trait. Cette problématique fut décriée par une résidente du secteur, l'an passé, lors d'un reportage télévisé de Radio Canada.

Circulation de transit actuelle

Aux heures de pointes le matin, plusieurs automobilistes transitent dans nos quartiers par les rues Dubuisson ou Souigny, entre les rues Georges V et H.- Beaugrand, de façon à éviter les feux de circulation de la rue Notre- Dame ou Sherbrooke et d'accéder à l'autoroute Souigny. Le soir le manège inverse se répète. Avons-nous besoin d'énumérer les inconvénients liés à cette pratique?

Circulation de transit anticipée

Evidemment, nous craignons que cette anomalie indésirable s'aggrave lorsque les travaux de modernisation de la rue Notre- Dame seront complétés.

Lorsque la bretelle de l'autoroute Souigny, direction #25 Nord vers l'autoroute #40, sera congestionnée le soir; il y aura réduction de la largeur de la chaussée de deux voies à une. Nous craignons, que les automobilistes fatigués d'attendre, traverseront le viaduc Souigny vers H.- Beaugrand afin d'utiliser les rues du quartier pour contourner le bouchon et ainsi accéder facilement à la voie de service, direction Nord ou à la rue Sherbrooke.

De plus, puisqu'il n'y a pas de sortie reliant l'autoroute Souigny à la voie de service, direction Sud de l'autoroute # 25; les automobilistes n'ont d'autre choix que d'emprunter le viaduc Souigny, coin H.- Beaugrand et d'utiliser, de nouveau, les rues de nos quartiers.

Enfin, puisqu'il n'y a pas d'accès à l'autoroute Souigny, à partir de la voie de service, direction Nord de l'autoroute # 25; les automobilistes n'ont d'autre choix que d'emprunter le viaduc Souigny, coin H.- Beaugrand; en utilisant encore les rues de nos quartiers.

Solutions

Puisque, les terrains réservés dans les années 60, à l'Est de la rue H.-Beaugrand, pour relier le viaduc Souigny à la rue Hochelaga, ne sont plus disponibles car présentement occupés par des coopératives d'habitations, nous demandons au M.T.Q. d'étudier la possibilité de réutiliser ses terrains au Sud d' Hochelaga face à l' hôpital Louis - H. Lafontaine pour y ajouter une entrée de service, entre l'autoroute Souigny, direction ouest et le boulevard Hochelaga.

Nous demandons également au M.T.Q. d'étudier, pour l'autoroute Souigny, direction Est; la possibilité d'ajouter une sortie, direction Sud près du viaduc Tellier, afin d'accéder à la voie de service, direction Sud de l'autoroute # 25 vers la rue Notre- Dame.

Au nom du gros bon sens, pour des raisons et de sécurité de quiétude; nous demandons que les viaducs Souigny près de H.- Beaugrand, soient interdit à la circulation, en attendant leur démolition dans un avenir prochain.

Géométrie anachronique de l'autoroute # 25

Voies de service, coté Est de la #25, de Notre- Dame à Hochelaga, direction Nord

De la rue Notre- Dame jusqu'à l'autoroute métropolitaine # 40; la voie de service Est de la #25 est bordée d'un mur anti-bruit érigé depuis peu, qui la sépare des quartiers résidentiels adjacents jusqu'à la rue Hochelaga. Cette dernière est interdite aux camions en direction Est mais ne l'est pas en direction Ouest. Toutefois, les camions ne peuvent s'y rendre, le plan de camionnage de la ville de Montréal l'interdit sur la voie de service Sud/ Nord à partir de Notre- Dame. Le plan oblige les véhicules lourds à utiliser la rue Notre- Dame, 24 heures par jour, du tunnel L.-H.- Lafontaine, à travers les quartiers résidentiels, de Longue Pointe et de Tétraultville, jusqu'à la rue Lakefield dans la zone industrielle de Montréal-Est où ils sont interdits de 19h à 7h .Notons au passage qu'il n'y a pas de mur anti- bruit sur Notre- Dame. Notons également que les voies de service Sud/Nord et Nord/Sud sont côte à côte sur ce tronçon et que les camions sont permis du Nord au Sud, mais non l'inverse.

De plus, les camions en provenance du tunnel L.-H.- Lafontaine, qui désirent emprunter la rue Sherbrooke- Est (route provinciale # 138), sont obligés de rebrousser chemin par le viaduc Tellier et d'utiliser la rue Notre- Dame et ce, 24h/24h .

Voies de service, coté Est de la # 25, d' Hochelaga à Sherbrooke

L' architecture excentrique, de type spaghetti, de l'autoroute # 25, entre les viaducs Tellier et Hochelaga, a contraint ses concepteurs à des acrobaties surjectives (sauts- de- crapaud). Ainsi la permutation de la voie de service, Nord / Sud, du coté Ouest de la # 25, vers son coté Est, a pour conséquence d'occuper le double de l'emprise, normalement dévolue à une voie de service. C'est pourquoi à la hauteur d'Hochelaga, la voie de service, Sud / Nord, devient la rue Curateau. Une rue résidentielle interdite aux camions, bordée à l'Est par des cottages et par le mur anti- bruit à l'Ouest. De l'autre coté du mur se trouve la voie de service, Nord / Sud qui enjambe la # 25 vers Hochelaga.

Solution

Prolonger le tracé de la voie de service, Nord / Sud, du coté Ouest de la # 25, jusqu'à la rue Hochelaga, en longeant les terrains de l'hôpital L.-H.- Lafontaine. Eliminer le viaduc au Nord d'Hochelaga et ainsi, réutiliser l'ancienne voie de service, Nord / Sud, pour le trafic Sud / Nord. Cette modification permettrait le camionnage de la rue Notre- Dame jusqu'à l'entrée de l'autoroute # 25, au nord de Sherbrooke.

Projet Viabus de l'Agence Métropolitaine de Transport

Ce projet parallèle à la réfection de la rue Notre- Dame, dépasse de loin les limites du projet du M.T.Q. Le circuit – express, devant relié Repentigny au centre- ville, doit emprunter la voie de chemin de fer du Canadien National, de l'Est de Montréal jusqu'à la rue Beaugrand. Puis sur voie réservée, le Viabus aura accès à l'autoroute Souigny via le fameux viaduc Souigny qui enjambe l'autoroute # 25.

Nous nous interrogeons sur la nécessité d'utiliser la voie du C.N. dans nos quartiers. Parallèle aux rues Dubuisson et Souigny, de Georges-V et à H.- Beaugrand; la servitude du C.N., dont une seule voie ferrée est utilisée de temps à autre, est traversée par six rues, Nord / Sud, sur une distance d'environ deux kilomètres. La distance, entre les traverses de chemin de fer, est inégale d'une intersection à l'autre. De Beaugrand à Lebrun, il y a 0.7 km; de Lebrun à Des Ormeaux, 0.3 km; de Desormeaux à Pierre- Bernard, 0.3 km; et enfin 0.8km, de Pierre- Bernard à Hector.

Avec le temps, plusieurs sentiers piétonniers sont apparus au gré des besoins de la population. De part et d'autre de la voie ferrée, ces traverses, bien qu'interdites par le C.N. qui décline toutes responsabilités, semblent être acceptées par la Ville de Montréal qui, pour les sécuriser, interdit le stationnement des deux cotés de l'emprise, face à ces chemins d'écoliers.

Questions

- 1 - Si le Viabus emprunte la servitude du C.N., y aura -t- il tout au long du tracé une clôture interdisant aux piétons de traverser l'emprise?
- 2 - Si oui, y aura -t- il addition de traverses routières, à mi- chemin entre Hector et Pierre- Bernard, de même que pour Lebrun et H.-Beaugrand?
- 3 - Y aura -t- il des passerelles, enjambant la voie du C.N. et celle du Viabus afin de relier les quartiers?
- 4 - Puisque la voie du C. N. est peu utilisée, la venue du Viabus et possiblement d'autres autobus, n'engendreront-ils pas des nuisances et des pollutions supplémentaires dans nos quartiers?
- 5 - Y aura -t- il des mesures de mitigation prévues au projet, telles que des talus aménagés de part et d'autre de l'emprise?
- 6 - Les intersections seront-elles munies de feux de circulation ou de barrières, afin de donner la priorité au Viabus?
- 7 - Devra-t-on avoir recours à des brigadiers aux intersections pour guider les écoliers?

- 8 - Puisque les véhicules rouleront sur des pneumatiques, sur quelle largeur l'emprise sera-t-elle pavée?
- 9 - L'hiver, la chaussée devra être déblayée; la neige sera-t-elle ramassée?
- 10 - Les opérations de déneigement sont un mal nécessaire certes. Mais le bruit généré par le matériel lourd, utilisé souvent de nuit dans nos quartiers, ne risque-t-il pas de perturber d'avantage la quiétude des résidents du secteur?
- 11 - Malheureusement, puisque le Viabus n'utilisera pas le rail, l'épandage d'abrasifs tels que le sel et la pierre concassée sera-t-il nécessaire?
- 12 - Et avec le va- et- vient des véhicules sur les abrasifs; y aura-t-il plus de poussières en suspension dans l'air?

Épilogue : Nous sommes étonnés que le Viabus suivra, grosso-modo, l'emprise actuelle de la voie ferrée qui elle rejoint la municipalité de Repentigny. Pourquoi n'a-t-on pas proposé, avec le même trajet Montréal -Repentigny, un train léger sur rail qui serait la vocation naturelle du prolongement en surface du métro pour tout l'Est de l'île de Montréal et de ses banlieues immédiates? D'autant plus, dans les plans initiaux du Métro de Montréal, la ligne No 8 était prévue sur l'emprise de la voie ferrée Souigny, entre la bouche de métro Radisson et l'Est de l'île de Montréal.

PROPOSITIONS

Considérant les répercussions potentielles du projet de Viabus, telles que présentées, tant pour la qualité de vie du milieu que pour la santé humaine elle-même; nous suggérons que le Viabus en provenance de Repentigny, sur l'emprise du C.N., emprunte la rue Notre-Dame à partir de la rue Lakefield. En plus, l'instauration d'une voie réservée sur Notre-Dame offrirait une plus grande visibilité du service Viabus. La rue Notre-Dame est déjà le terminus de plusieurs circuits Nord/Sud, qui assurent le relais à l'express # 410 vers le centre- ville de Montréal.

Si la suggestion d'instaurer une voie réservée sur la rue Notre-Dame, entre la rue Lakefield et le tunnel L.-H.-Lafontaine n'est pas retenue, nous réitérons une demande acheminée au service de la circulation de Montréal, lors du dépôt de notre mémoire sur le plan de camionnage de 1999 (qui lui, demandait de lever l'interdiction du stationnement sur la rue Notre- Dame aux heures de pointe, de 8h à 9h30 du coté nord; et de 16h à 18h30 du coté sud, tous les jours de la semaine, afin de permettre le stationnement tant pour les résidents que pour les commerçants du quartier).

En ce qui concerne l'emprise, partiellement désaffectée et utilisée du C.N., nous renouvelons une demande déjà acheminée aux conseillers municipaux:

- qui était d'étudier son potentiel récréo-touristique et
- qui était d'aménager les lieux et de voir à leur entretien.

Cette zone en friche, au cœur de nos quartiers, a bien plus des allures de parc linéaire, offrant une vue imprenable sur le centre-ville et ses gratte-ciel.

CONCLUSION

Dans sa forme actuelle, le projet du M.T.Q. se contente de raccorder l'autoroute Souigny à l'autoroute # 25, respectant en gros les plans des années 1960, sans apporter d'améliorations à la configuration déficiente du réseau actuel. Cet état de chose pose de multiples problèmes tant pour les usagers que pour les résidents des environs. Pire encore, la situation risque fort de s'aggraver. Nous y voyons déjà dans nos quartiers le débordement des véhicules qui traverseront, entre autres, les fameux viaducs Souigny, près de la rue H.-Beaugrand.

Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame vise à compléter celui de l'autoroute #25, en attente depuis plus de 35 années. Considérant l'évolution spectaculaire du transport sur notre réseau routier; nous croyons opportun de bonifier le présent projet, afin de répondre aux besoins réels que vivent au quotidien les usagers du transport en commun, les automobilistes, camionneurs et les résidents de nos quartiers bordant l'autoroute # 25.

- 30 -

p.-j. : Lettre adressée au Ministre de l'Environnement du Québec, monsieur André Boisclair et datée du 07 novembre 2001 .

COMITÉ PROMENADE inc. : Parc Bellerive
9607, rue Bellerive, Mtl, Qc: H1L 3T2
- Yoland Bergeron, président: 514.354.6157

Montréal, le 07 novembre 2001

Monsieur André Boisclair
Ministre de l'Environnement du Québec
Edifice Marie-Guyart: 30ième étage
675, bd René-Lévesque Est; Québec, Qc: G1R 5V7

Objet: Demande d'une audience publique [BAPE] sur le projet de
"modernisation de la rue Notre-Dame Est à Montréal du MTQ"

Monsieur André Boisclair,

Evidemment, en regard de l'objet en rubrique, nous savons tous qu'il s'agit d'un doux euphémisme pour nommé le prolongement de l'autoroute Ville-Marie [la 725, l'axe ouest vers l'est]. Enfin, peu importe le nom actuel: "modernisation de la rue Notre-Dame Est".

Le Ministre des Transports du Québec, monsieur Guy Chevrette, "qui n'est pas né de la dernière pluie", sait très bien que le projet mérite toute une chirurgie esthétique ["lifting"] comme couloir urbain presque autoroutier puisque, lui-même vous demande de tenir des audiences publiques du Bureau de l'Environnement [BAPE] afin d'humaniser le dit projet pour le rendre plus polyvalent: et qui doit répondre aux aspirations des divers besoins des réels acteurs socio-économiques de la société montréalaise, particulièrement et pour une fois - après une aussi longue attente - celle de l'Est de Montréal :

- 1.- L'acteur, tel que les Autorités du Port de Montréal qui doit faire plus que sa part pour soulager le transit interne et extérieur des cargos chargés de caissons ["Containers/Conteneurs"] de 5, 10, 15 et 20 tonnes en utilisant :
 - le plus possible: son réseau ferroviaire hautement négligé;
 - le plus possible son propre réseau routier atrophié, paralysé et négligé depuis des années et qui est parallèle à son réseau ferroviaire;
 - que le Port de Montréal met "ses culottes" pour faire le tri des cargos chargés de caissons dont 80 à 90% de ceux-ci doivent transiter par camions-à-fardier-s simple, double et même triple pour se rendre sur la rive-sud du Grand Montréal métropolitain, particulièrement à Contrecoeur .
 - enfin, la sécurité du pont-tunnel L.-H. Lafontaine est réellement à haut risque avec la présence de plus en plus envahissante avec les opérations mécanisées de transbordement des caissons de 5, 10, 15 et 20 tonnes si près du tunnel reposant sur le fond du Fleuve Saint-Laurent :
 - la définition de transbordement est bien de "faire passer d'un bord, i.e., d'un cargo à l'autre à un wagon plat à l'autre et/ou à un train routier à l'autre [camion lourd à multiple fardiers] les dits caissons;
 - l'important et imposant affréteur Cast en prend tout à son aise avec ses opérations hautement mécanisées de transbordement décrites ci-haut :

- les autorités Port de Montréal et le Ministère des Transports du Québec, premier responsable du pont-tunnel L.-H. Lafontaine ont le devoir pressant de voir avec la Cie Cast à la sécurité du tunnel comme tel, eu égard à la réelle possibilité - lors du transbordement de caissons - qu'un ou des caissons glissent d'un cargo directement dans le Fleuve lors d'une fausse manœuvre: s'il fallait qu'un ou des caissons aillent frapper un tronçon du tunnel, vous imaginez la tragédie ?
 - de plus, le parc aménagé qui existait comme toit pour la sortie du tunnel [en tranchée], au sud de la rue Notre-Dame Est, à la jonction de l'autoroute 25 Nord avec ses bretelles d'accès, a complètement disparu pour faire place à un vrai stationnement lourd: en plus des véhicules privés pour le personnel du pont-tunnel L.-H. Lafontaine, on trouve maintenant aussi les trains routiers chargés de caissons des affréteurs, particulièrement de la Cie Cast qui s'y garent. Est-ce que le MTQ s'est assuré de la sécurité de la portée du toit de la sortie en tranchée du tunnel L.-H. Lafontaine ? qui cache dans ses étages souterrains les salles à turbines à l'huile lourde et à batteries industrielles en cas d'une panne d'électricité, ainsi que les salles d'opérations du tunnel lui-même : surveillance et entretien très techniques et sophistiqués par le personnel qualifié du MTQ .
 - Epilogue: Ah! si les Autorités du Port de Montréal prenaient réellement ses responsabilités en regard de ses propres activités portuaires; nous sommes sûrs que le MTQ aurait, comme résultat tangible, un net allègement du transport lourd, via les camions à multiple fardiers qui démolissent littéralement nos actuelles autoroutes, routes et rues urbaines, particulièrement sur la rue Notre-Dame à l'Est de la 25 Nord .
- 2.- L'acteur principal, tel que le MTQ doit tenir compte des vives critiques constructives encourues par :
- le RRSSYM et l'AMT: transport nouveau, tel que le Train Rapide et léger/TRL électrifié, i.e., en autres, le métro de surface pour l'Est de Montréal à partir de l'autoroute 25 Nord en utilisant à bon escient une partie de l'emprise de la route ferroviaire et ses rues parallèles, appelées Souigny :
 - le Centre de recherche en transports urbains de l'U. de M. pourrait être mis à contribution par le MTQ, si utilisé à l'international, pour cibler divers scénarios mariant la route/boulevard, le rail existant, le TRL électrifié et tout particulièrement les accès Est de l'autoroute 25 Nord à partir de la sortie sud de la rue actuelle de la rue Notre-Dame Est et surtout ses répercussions sur les rues urbaines situées à l'Est de la 25 Nord ;
 - le Ministère de la Sécurité publique: manque de données pour le transport des matières dangereuses;
 - la Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve et le Conseil régional de l'environnement de Montréal dont notre Comité Promenade inc.- Parc Bellerive fait partie :
 - voir ci-joint, notre Mémoire daté du 03 novembre 1999, concernant tout le réseautage du camionnage à l'Est de la 25 Nord dans la grille des rues urbaines de Tétreauville et vers la grande zone industrielle de l'Est de Montréal, en pleine expansion actuellement;
 - Enfin, le Ministère des Affaires municipales et de la Métropole/MAMM recommande au MTQ de tenir compte encore :
 - " Qu'en ajoutant deux voies aux quatre voies existantes en plus d'un tronçon de voies réservées pour les transports en commun [ex: le TRL électrifié que Comité Promenade inc.- Parc Bellerive recommande]; comment il peut

prétendre privilégier l'utilisation de modes de transport à haut rendement énergétique au détriment de l'utilisation de l'automobile et des camions" ;

- le MAMM ajoute comme conclusion: " Il est difficile de bien saisir comment un projet [routier] qui augmente les débits de circulation et la vitesse [le projet routier pourrait] diminuer ou laisser inchangés les déplacements en automobiles des couronnes nord et sud sur l'île de Montréal, lesquelles se sont développées et continuent de se développer en grande partie grâce à l'automobile [et des lourds camions] " .

Conclusion :

Nous nous réjouissons grandement de la décision du Ministre des Transports du Québec, monsieur Guy Chevrette qui vous demande avec force, monsieur André Boisclair, des audiences publiques du BAPE sur son projet de " modernisation de la rue Notre-Dame Est à Montréal".

Nous nous joignons ardemment, le Comité Promenade inc. Parc Bellerive, à la tenue des audiences publiques du BAPE que nous vous recommandons par la présente demande .

Nous savons, monsieur André Boisclair, les lourdes responsabilités que vous avez puisque votre Ministère, par sa vocation horizontale d'activité environnementale et forcément politique, touche presque tous les Ministères qui ont de larges⁺ importants horizons socio-économiques . Malgré tout, ceux-ci doivent passer sous vos "foudres ministérielles" pour assurer le bien durable de toute la collectivité québécoise : en autres, eaux, mines, forêts boréales et du sud, et particulièrement l'agriculture trop industrielle aujourd'hui avec son droit légal de produire mais durablement pour l'avenir .

Nous avons confiance en vous monsieur le Ministre André Boisclair et nous savons que "Paris ne s'est pas fait en un jour" : et que rien ne peut se faire sans le temps voulu .

Agréer, monsieur André Boisclair, l'expression de notre haute estime;

YB/cb



Roland Bergeron, président
Comité Promenade inc. - Parc Bellerive