Montréal, le 9 janvier 2002

Secrétaire du BAPE
À l'attention de : Anne-Lyne Boutin
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québbec) G1R 6A6

Objet : **Projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal**
Mémoire de Gilles Beaudry

Madame,

Il me fait plaisir de vous transmettre copie d'un mémoire à l'attention de la Commission concernant le projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal,

Veuillez accepter, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Gilles Beaudry

Gilles Beaudry
5005, AV Des Mélèzes
Montréal, (Québec) H1T 2H8

Téléphone : (514) 252-8827

1. Objet : Projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal par le ministère des Transports du Québec.

2. Présentation

Nous sommes un résident de longue date du quartier Maisonneuve et depuis 1980 du quartier voisin, Rosemont. Nous avons vécu à Montréal, à l'exception de deux périodes de dix années, pour fin de travail, à Laval et à Hull. Nous possédons une formation en génie, en urbanisme et en administration publique et une expérience de travail de près de quarante années comme ingénieur, urbaniste ou administrateur dans le secteur municipal. À la retraite depuis quelques années, nous nous impliquons dans le domaine communautaire.

3. Notre intérêt dans le projet.

Nous avons constaté au cours des années l'aggravation de la circulation sur la rue Notre-Dame, dans les quartiers Maisonneuve et Hochelaga, en raison de l'augmentation du nombres de véhicules et en particulier des camions.

L'annonce du projet de modernisation de la rue Notre-Dame fait espérer qu'une solution valable puisse être apportée, tant pour l'amélioration de la circulation que pour la sécurité et la tranquillité des quartiers limitrophes.

Lors d'une visite au Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve, nous avons pu examiner la maquette du projet et prendre connaissance des études et rapports disponibles. Nous avons consulté ensuite, à la bibliothèque Maisonneuve, une bonne partie du dossier soumis au BAPE dans le cadre de l'étude d'impact sur l'environnement. Nous avons alors pu constater l'immense travail de recherches et de concertation des nombreux intervenants dans le projet. Nous voulons apporter notre contribution, si minime soit- elle, à la réalisation du projet.

4. Le réseau autoroutier de la région de Montréal

Nous joignons, en annexe (1), copie d'un plan du MTQ montrant la période de construction du réseau autoroutier de la région de Montréal par décennie, à compter de 1961. On peut voir que sur l'île de Montréal, le réseau est-ouest, soit les autoroute 20 et 40, a été construit au plus tard entre 1961 et 1971 à l'exception du prolongement de l'autoroute 20 situé entre les autoroutes 15 et 25. Trois tronçons de cette dernière section ont été construits dans trois décennies différentes alors que le dernier tronçon est le projet de modernisation de la rue Notre-Dame proposé par le MTQ et présentement devant la Commission et dont la durée prévue de construction est de cinq années.
De plus, on constate à la lecture du plan que la partie ouest de l'île de Montréal est bien desservie en réseau autoroutier comparativement à la partie est .

5. Commentaires sur le projet

Afin d'éviter de décrire ici les caractéristiques du projet soumis , que la Commission connaît bien, nous incluons en annexe (2), la brochure de quatre pages préparée par le MTQ et intitulée « la modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal ...».
Nous désirons signaler l'approche innovatrice adoptée par les concepteurs du projet de modernisation de la rue Notre-Dame qui, au lieu de s'en tenir uniquement à l'aspect technique de la construction de la route, ont choisi une approche de planification globale et de mise en valeur des quartiers environnants .

Le résultat est un projet à deux volets bien arrimés l'un à l'autre. D'une part, sous le niveau du sol dans la partie urbanisée, sur une distance de 6,2 kilomètres, une route à accès contrôlés, à voies divisées, sans intersections ni feux de circulation, qui permet de répondre aux besoins de circulation des autos, des camions et des autobus pour les années futures, sans inconvénients majeurs pour la population environnante. D'autre part, au niveau du sol, le projet va bien au-delà de ce qui se fait généralement , en prenant charge de la constructions de nouvelles routes d'accès à la rue Notre-Dame, du réaménagement de certaines rues existantes et de toute une gamme d'équipements récréatifs, communautaires et patrimoniaux, en bonne partie en recouvrant environ 20% du corridor routier.

La réalisation du projet mettra fin à la saga de la rue Notre-Dame dont le traçé ou le type de route ont été remis en question, sans résultat, depuis quarante ans. La réalisation du projet permettra de compléter le réseau autoroutier dans l'est de l'île de Montréal et de favoriser le développement industriel et commercial dans les quartiers défavorisés de l'est de Montréal.

Enfin, la réalisation du projet aidera à lever l'incertitude des citoyens quant à l'avenir de leurs quartiers et favorisera l'émergence d'un nouveau climat de confiance et de fierté chez la population qui retrouvera une partie de ses racines.

6. Conclusion et recommandation

Nous croyons que le projet de modernisation de la rue Notre-Dame est bien conçu dans son ensemble, innovateur, et qu'il répond bien aux besoins des citoyens de la nouvelle ville de Montréal et aussi à ceux des quartiers limitrophes et qu'en conséquence il devrait être approuvé. C'est un projet porteur d'avenir.

Suite aux consultations en cours, il est probable que des ajustements devront être apportés. La période de préparation des plans de construction est propice à la révision des plans préliminaires et il n'y a pas lieu de retarder l'approbation du projet pour autant.

De grâce, ne commentons pas l'erreur de retarder à nouveau la réalisation d'un projet essentiel pour toute la communauté.

Gilles Beaudry

Préparé par : Gilles Beaudry

Le 9 janvier 2002

p.j.

Les coûts

Le coût total de réalisation du projet est évalué à 263 000 000 $. Ce montant comprend :

- 145 000 000 $ pour les travaux routiers;
- 40 000 000 $ pour la réalisation d'éléments de mise en valeur des quartiers (parcs, corridor patrimonial, panoramas, piste cyclable et piétonnière);
- 9 000 000 $ pour la mise en œuvre de mesures de gestion du bruit et des poussières pendant les travaux;
- 23 000 000 $ pour les mesures de gestion de la circulation pendant les travaux;
- 46 000 000 $ pour les imprévus.

Un défi de taille

La réalisation de tels travaux qui devraient s'échelonner sur cinq ans, constitue un véritable défi pour le Ministère en matière de gestion de la circulation, du bruit, de la poussière et de modification du paysage.

Soucieux de maintenir la qualité de vie des résidants des quartiers limitrophes, le ministère des Transports mettra en œuvre des mesures qui permettront d'atténuer ou de contrôler à la source les effets négatifs des travaux et d'assurer un suivi de l'ensemble du projet.

Transports Québec

Quelques données sur les utilisateurs de la rue Notre-Dame

- Actuellement, le nombre de véhicules empruntant la rue Notre-Dame chaque jour varie de 52 000 (à l'intersection Viau) à 87 000 (à l'intersection d'Iberville), dont plus de 16 p. 100 de camions.
- 65 p. 100 de ces usagers viennent de l'île de Montréal.
- Après la réalisation du projet, le nombre de véhicules empruntant la rue Notre-Dame devrait varier de 89 600 (à l'intersection Viau) à 109 000 (à l'intersection d'Iberville) par jour.
- Grâce au projet, le nombre de véhicules utilisant les artères locales devrait diminuer de plus de 20 000 par jour.

Pour toute information additionnelle ou pour nous faire part de vos commentaires ou questions, communiquez avec nous.

Ministère des Transports du Québec
Direction de l'Île-de-Montréal
Case postale 395, Montréal (Québec) H4Z 1J2
Téléphone : (514) 873-7781 • Télécopieur : (514) 864-3867
Courriel : dtim.commentaires @mtq.gouv.qc.ca

Modernisation de la rue Notre-DMme à Montréal par le ministère des Transports
Montréal AUD6211 06 057

LA MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME À MONTRÉAL...

... un projet qui s'inscrit dans un milieu urbain dynamique et complexe qui nécessite la réalisation d'un plan d'ensemble favorisant une mise en valeur globale des quartiers en bordure de la rue Notre-Dame.

Situation actuelle sur la rue Notre-Dame face au parc Bellerive.

L'actuelle rue Notre-Dame, entre la rue Papineau et la rue Dickson, génère de nombreux problèmes de circulation routière et de qualité de vie dans les quartiers limitrophes. Divers problèmes affectent particulièrement la population des quartiers Centre-Sud, Hochelaga-Maisonneuve et Mercier : débordements de circulation dans les rues résidentielles aux heures de pointe, sécurité publique, bruit et accessibilité aux espaces verts.

Ces problèmes dépassent le seul secteur du transport routier et exigent une intervention plus large. Aussi, le ministère des Transports a-t-il opté pour une approche de mise en valeur globale qui résout les problèmes de transport sur les plans local et régional et qui permet d'améliorer la qualité de l'environnement, la qualité de vie en bordure de la rue Notre-Dame, la sécurité ainsi que la fonctionnalité de la rue Notre-Dame. Ce projet représente également une opportunité de soutenir l'activité économique de l'est de Montréal.

Les problèmes identifiés

par le ministère des Transports et les citoyens

- Circulation routière
- Transport en commun
- Déplacements piétonniers et cyclistes
- Qualité de vie et du milieu
- Environnement
- Sécurité publique

Transports Québec

La solution proposée

Voici les principaux éléments de la solution proposée par le ministère des Transports.

- Encaisser la rue Notre-Dame sous le niveau du sol sur une distance d'environ 6 kilomètres et aménager plus de 1,2 kilomètre d'espaces-parcs au-dessus du corridor routier.
- Élargir la rue Notre-Dame en y ajoutant une voie dans chaque direction.
- Aménager des voies réservées aux autobus.
- Éliminer des feux de circulation sur la rue Notre-Dame à l'ouest de la rue Viau et sur l'avenue Souligny.
- Interdire le camionnage de transit et redonner un caractère local aux artères Dickson, Viau, Saint-Clément, Bourbonnière, Davidson et Frontenac à proximité de la rue Notre-Dame.
- Prolonger l'avenue Souligny sur une distance d'environ 3,6 kilomètres et la raccorder à la rue Notre-Dame.
- Transformer la rue Dickson en cul-de-sac de part et d'autre de l'avenue Souligny.
- Prolonger le boulevard de l'Assomption jusqu'à la rue Notre-Dame.
- Réaménager la piste cyclable et les sentiers piétonniers.
- Réaménager et agrandir des parcs et créer de nouveaux lieux publics.
- Aménager des belvédères mettant en valeur les panoramas des activités portuaires, du fleuve et du centre-ville.
- Créer un corridor d'interprétation patrimoniale.

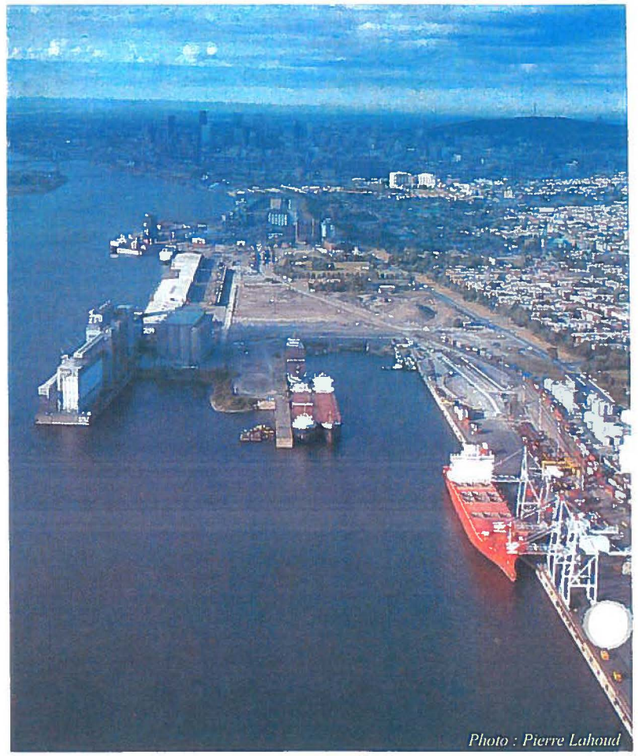


Photo : Pierre Lahoud

Les répercussions prévues du projet

Les répercussions sur la circulation et la sécurité publique

- Diminution de la densité de circulation sur les rues municipales, tant nord-sud que est-ouest.
- Mise en œuvre de mesures flexibles favorables au transport en commun.
- Capacité d'intervention plus rapide des véhicules d'urgence.

Les répercussions sur la santé humaine

- Diminution significative, le jour et la nuit, du niveau de bruit tout au long de la rue Notre-Dame.
- Diminution des risques de collisions frontales et d'incidents impliquant des piétons ou des cyclistes aux intersections.

Les répercussions sur la qualité de vie et du milieu

- Amélioration du cadre de vie et du paysage en bordure de la rue Notre-Dame.
- Accroissement du nombre d'équipements récréatifs et touristiques.
- Agrandissement de parcs (Viau, Morgan-Champêtre, Dézéry et Bellerive).
- Mise en valeur du patrimoine et de l'histoire des quartiers limitrophes.
- Création de belvédères offrant des panoramas du fleuve, des activités portuaires et du centre-ville.

Le ministère des Transports a procédé à une évaluation environnementale du projet de modernisation de la rue Notre-Dame en conformité avec la directive du ministère de l'Environnement. Pour plus d'information, vous pouvez consulter l'étude d'impact sur l'environnement du projet dans le site Internet du ministère des Transports à l'adresse suivante : http://www.mtq.gouv.qc.ca/regions/montreal/notredame/

Les quartiers

Le ministère des Transports a consulté les citoyens et ses partenaires afin de mieux répondre aux attentes de la population. Le projet proposé se subdivise en six secteurs appelés « portes ». Chacune de ces six portes sera enrichie par la création de nouveaux lieux publics

PORTE « FAUBOURG QUÉBEC »

Ce secteur sera constitué d'un lieu public entourant l'ancienne station de pompage Craig, en continuité du projet de l'esplanade des Patriotes. L'espace ainsi créé mettra en valeur le pont Jacques-Cartier.

PORTE « SAINTE-MARIE »

Ce secteur sera composé de différents lieux publics dont :

- l'esplanade des Patriotes mettra en valeur l'ensemble historique du Pied-du-Courant et le monument aux Patriotes retrouvera son emplacement initial;
- le square Parthenais sera recréé approximativement dans son emplacement initial;
- le parc Bellerive sera agrandi et comprendra un belvédère.

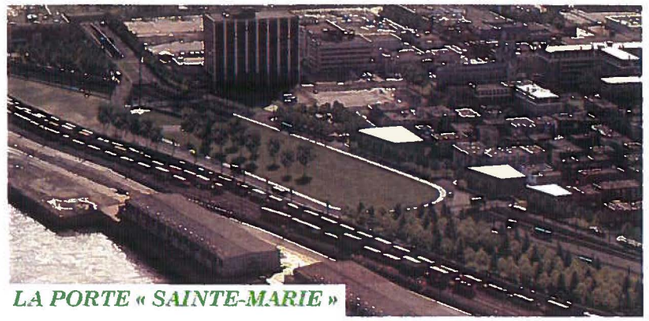
LA PORTE « MAISONNEUVE »

PORTE « HOCHELAGA »

L'agrandissement du square Dézéry permettra d'y aménager un belvédère offrant une vue sur les activités portuaires, le fleuve et le centre-ville. Le belvédère servira également d'écran antibruit. L'ensemble des équipements du square sera maintenu.

PORTE «VIAU »

Les travaux à la porte « Viau » comprennent l'agrandissement de la bande verte en bordure de la rue Notre-Dame et sa transformation en espace récréatif. Cet aménagement permettra également de créer un espace patrimonial en rappelant la présence des installations de la compagnie Vickers en y installant le portique principal de l'édifice administratif de l'entreprise.



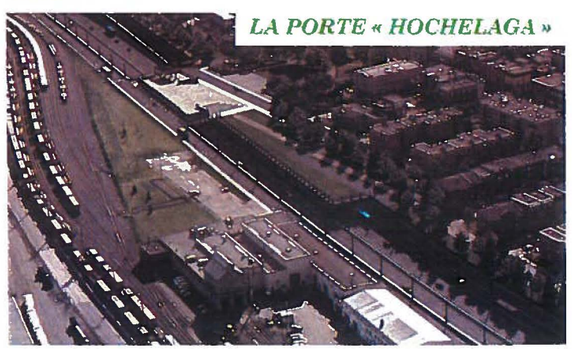
LA PORTE « SAINTE-MARIE »

PORTE « MAISONNEUVE »

La porte « Maisonneuve » sera le lieu de travaux d'aménagement de grands ensembles dont :

- l'agrandissement du parc Morgan vers le sud, jusqu'aux limites du port de Montréal, permettant ainsi de le relier au parc Champêtre et d'y accéder sans avoir de rue à traverser;
- le déplacement du parc Champêtre et de ses équipements sportifs vers l'est;
- la création de la place de la Tonnellerie et l'aménagement de l'esplanade Maisonneuve en bordure de la rue Notre-Dame.

PORTE « MONTRÉAL »

Située dans le prolongement vers l'ouest de l'actuelle rue Souligny, la porte « Montréal » offrira un panorama de la ville, du mont Royal, des pyramides olympiques, du silo à grain du port de Montréal ainsi que du marché Maisonneuve et soulignera la présence de la base militaire de Longue-Pointe.

LA PORTE « HOCHELAGA »