

Modernisation de la rue Notre-Dame

Mémoire présenté au
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
9 janvier 2002

Moi et mon mari habitons le quartier Hochelaga-Maisonneuve. Ma mère a également passé toute son enfance dans Hochelaga-Maisonneuve et s'est mariée à l'Eglise Très-Saint-Nom-de-Jésus coin des rues PielX et Adam.

Nous avons assisté à presque toute la première partie de l'audience publique et nous avons visité le centre d'information du collectif en aménagement urbain sur la rue Sainte-Catherine. Nous avons également questionné les représentants du ministère des Transports.

Comme nous habitons le quartier, nous aimerions vous faire part de notre avis sur le projet et surtout de nos craintes. Nous croyons que notre point de vue peut faire une différence. Nous espérons que vous allez lire notre mémoire jusqu'au bout et que vous en tiendrez compte dans vos avis que vous allez remettre au ministre de l'environnement car nous y avons mis beaucoup d'énergie. Nous ne vous cacherons pas que nous avons demandé de l'aide pour rédiger notre mémoire car il s'agit d'un projet très complexe, surtout pour la section numéro 4 de notre mémoire.

1. Justification du projet

Pour nous, la situation actuelle est intolérable. Le réaménagement de la rue Notre-Dame est justifié, sans oublier le prolongement du boulevard l'Assomption, surtout que l'est de Montréal n'a reçu aucun investissement majeur en trente ans, pendant ce temps on a construit dans l'ouest de Montréal, à Laval, sur la Rive-Sud et sur la Rive-Nord.

Le projet est justifié pour régler la congestion, pour mettre en place des mesures pour les autobus et sortir les autos de transit des rues résidentielles quand la rue Notre-Dame est congestionnée, et s'il vous plait redonner à la rue Hochelaga (résidentiel et écoles) un caractère humain. La rue Hochelaga est actuellement une véritable autoroute. Le projet est aussi justifié car l'état actuel de la rue Notre-Dame est une honte pour la métropole et nous rappelle que les expropriations des années 70 ont été inutiles. Comme il est clair qu'il ne faut pas

ramener du monde le long d'une rue avec autant de camions, la seule façon de donner un sens aux dégâts des années 70 est de réaliser un corridor routier efficace et d'une grande beauté. Nous avons entendu des individus dire que la rue Notre-Dame va ressembler à l'autoroute Décarie. Nous avons aussi entendu le nouveau Maire de Montréal, monsieur Tremblay, dire à la télévision que Décarie est une erreur. Nous pensons que Décarie a de nombreux avantages (ça fonctionne mieux que les boulevards de la Ville à tout le moins, je vous invite à aller voir l'avenue du Parc en face du parc Jeanne-Mance!), et qu'il est possible d'éviter ses inconvénients, soient sa laideur, l'absence de mesures pour le transport en commun, l'absence de parcs, de mesures contre le bruit, etc. En somme, **Décarie, non ! Décarie avec un effort d'aménagement, oui tout de suite !**

Nous avons aussi entendu des individus parler beaucoup du futur pont vers Laval. Si nous avons bien compris, il ne faudrait pas faire Notre-Dame pour empêcher ce pont. Imaginez si le pont vers Laval se construit avec la rue Notre-Dame dans son état actuel, nous allons nous retrouver avec toutes les autos et tous les camions supplémentaires dans nos rue locales et résidentielles. Aux individus qui ne veulent pas de Notre-Dame pour empêcher la construction du pont vers Laval, nous disons : **nous ne voulons pas être les otages de ceux qui sont contre le nouveau pont vers Laval.**

2. Notre point de vue général

Le projet nous semble être enfin une préoccupation pour la vie en ville et pas seulement une route, une vision qui retient les bons côté des autoroutes réalisées dans les années 70 mais sans leurs inconvénients. Nous applaudissons. Nous sommes convaincus que cette manière de concevoir une route n'a certainement pas toujours été bien reçue par la vieille garde des ingénieurs du ministère des Transports, et il faut soutenir une telle initiative afin d'empêcher un retour aux anciennes manières de faire.

Même si le projet nous semble être une bonne initiative, le projet n'est acceptable qu'aux conditions suivantes :

- Réduction de la place donnée à l'auto

Le projet doit prévoir vraiment une réduction de la circulation dans les rues locales comme Hochelaga, Viau, Saint-Clément, Davidson, Bourbonnière, etc. Il faut trouver un moyen pour que la Ville de Montréal s'associe au ministère, **de force s'il le faut, et accepter que les autos ont leur place sur des autoroutes et non pas sur des boulevards où les gens vivent!** Nous avons joint à notre mémoire un article paru dans la Presse de ce matin qui résume tout à fait notre point de vue. Les boulevards sont bien pire que les autoroutes ! La Ville devrait donc réaménager en même temps les rues mentionnées, dont prioritairement les

rues Dickson, Hochelaga, Viau, Saint-Clément. Le nombre de voies de circulation sur ces rues doit être réduit, et elles doivent être aménagées de façon plus humaines pour qu'il soit bon de vivre près de celles-ci et facile à traverser !

- Voies ferrées du CN

Entre le boulevard de l'Assomption et la rue Notre-Dame, le projet du ministère démolit des bâtiments industriels (fonderie d'acier) qui appartient à des américains. Pourquoi acheter des terrains d'une compagnie américaine quand on pourrait acheter un centre d'accueil qui prendrait l'argent pour le réinvestir sur l'île de Montréal pour le bien des personnes âgées ? Il ne s'agit pas de quelques centaines de dollars, mais de millions de dollars. Nous pensons que le projet devrait passer sur le centre d'accueil comme ce centre la dit lors des audiences.

- Nombre de voies pour les autos entre l'autoroute 25 et Notre-Dame

Pour ne pas attirer plus de monde de la banlieue, et laisser un peu de place sur Notre-Dame pour le monde d'Hochelaga-Maisonneuve, quelque part l'avenue Souigny doit avoir moins de voies que la rue Notre-Dame modernisée.

- Le pont vers Laval

Nous pensons que si on doit nécessairement vivre avec un pont vers Laval, la moindre des choses serait que la construction du pont commence 5 ans après la fin de la construction de Notre-Dame pour laisser à l'est de Montréal le temps de se développer avant que les terrains de la Rive-nord entrent en compétition avec Montréal.

3. Opposition

Nous avons assisté à presque toute la première partie de l'audience. Nous sommes probablement parmi les rares citoyens résidents d'Hochelaga-Maisonneuve qui ont assisté à l'audience. Nous avons entendu toute sorte de commentaires d'individus et de groupes.

Nous avons entendu une candidate municipale battue dans notre quartier qui continue sa campagne électorale. Elle a pourtant été battue, alors nous pensons qu'elle n'a pas à nous passer son programme électoral par la porte d'en arrière.

Nous avons entendu un ancien ministre de la métropole qui se préoccupe plus de sauver un règlement qu'il a appuyé étant conseiller municipal que du bien de la collectivité. Il n'a même pas parlé d'environnement. Est-ce que notre bien et notre qualité de vie passe après l'amour des règlements, même quand les règlements sont dépassés ? C'est si difficile d'avouer que les choses ont peut

être changé? Il ne faut pas s'accrocher à des idéaux s'ils ne sont plus à jour, surtout si ça ne va pas dans le sens du bien de la collectivité. De toute façon, un boulevard ou une autoroute, on s'en fout si le projet améliore le sort de l'est de Montréal. C'est quoi un boulevard à Montréal? Un boulevard à Montréal c'est en fait une autoroute mal foutue avec plein de nuisances impossibles à solutionner ! Voilà ce que c'est un boulevard ! Et le règlement dont on a parlé aux audiences, est-ce qu'il tient compte que depuis cette époque la Ville de Montréal a fait de Notre-Dame le principal axe de camions avec son règlement de camionnage?

Nous avons entendu un fonctionnaire de la communauté urbaine de Montréal qui nous a expliqué que dans son règlement, c'est écrit « boulevard » et que pour lui il est clair que le projet du MTQ est une « autoroute », et que ça signifie donc encore des délais. Combien de fois faudra-t-il dire qu'on s'en fout ! Une grosse route avec 14 000 camions ou une autoroute.. c'est du pareil au même.. c'est déjà une autoroute pour nous.. et ça ne sera jamais l'avenue Bernard à Outremont et c'est tant mieux. On veut pas perdre les emplois industriels de l'est. Les jeunes ont mieux à faire que de tous finir serveurs dans des restaurants à Outremont. Est-ce que quelqu'un va le dire au fonctionnaire de la CUM qu'il est déconnecté de notre réalité?

On entendu du monde demander des logements le long de Notre-Dame! Faut vraiment être fou pour obliger du monde à vivre là ! C'est à se demander si la Ville ne pense qu'aux revenus des taxes en voulant transformer le sud des quartiers Sainte-Marie et Hochelaga-Maisonneuve en « faubourg Québec » ou en « Longueuil sur le fleuve » Allez voir faubourg Québec, c'est une barrière sociale entre le fleuve et nous. C'est pire qu'une route ou une autoroute. **À preuve, les itinérants qui se logeaient en plein faubourg Québec sous le pont de la rue Notre-Dame, là où ça croise la rue Amherst, ont été délogés dès les premiers jours de l'entrée en fonction du nouveau Maire, en plein mois de janvier.** Nous ne voulons pas de condo entre nous et le fleuve, avec du monde qui vont avoir honte de notre quartier. On ne veut pas de logements sociaux le long d'un boulevard invivable, nous méritons mieux que ça. C'est déjà invivable actuellement sur des boulevards et des rues comme Pie-IX, Hochelaga, Saint-Michel, etc. Il serait intéressant de savoir combien d'autos et de camions circulent sur ces rues. C'est invivable et il y a certainement passablement moins d'autos qu'actuellement sur la rue Notre-Dame.

Nous ne voulons pas entendre parler de conformité à des règlements pour lesquels nous n'avons jamais été consultés. Nous voulons une amélioration de la rue Notre-Dame, et le ministère a le courage et la volonté d'intervenir.

Nous savons bien que nous ne sommes que deux citoyens. Nous ne sommes pas des spécialistes, des élus, ni un groupe. Nous ne sommes que deux personnes. Nous avons bien pensé devenir nous aussi un groupe, puisque nous sommes deux, et nous donner un nom pompeux. Mais finalement, nous, notre « Table », on a décidé de la garder dans notre cuisine !

4. Modifications

- Porte Faubourg Québec :

Dans les documents du ministère des Transports, il est dit que nous avons le choix de laisser la station de pompage Craig sous le pont Jacques-Cartier ou de la déménager. Nous croyons qu'il n'est pas brillant de dépenser des millions pour laisser cet édifice sous le pont, si avec le même argent on peut la déplacer un peu et la rénover pour que du monde puisse s'en servir enfin. Faudrait vérifier si c'est vraiment impossible de le déplacer et ce qu'il peut y avoir d'intéressant en dessous du bâtiment avant de dépenser de l'argent.

- Porte Sainte-Marie :

Nous avons vu la proposition de faire une zone pour les oiseaux qui est presque inaccessible près de la rue Iberville. Nous croyons que ça serait mieux de la déplacer sur le terrain vacant situé entre les rues Notre-Dame, Bercy, Sainte-Catherine et la voie du CP, là où passe la piste cyclable. Ce terrain, qui appartient aussi au gouvernement, est plus près du parc Joe-Monferrand et quand on arrive de l'ouest sur la rue Sainte-Catherine on le verrait très bien. On pourrait même y aménager une place. Et à la place de la zone pour les oiseaux, on pourrait y mettre les réservoirs de mélasse dont Lallemant a encore besoin, ou bien des commerces question d'animer le nouveau parc.

- Porte Hochelaga :

Là, nous ne comprenons vraiment pas. Pourquoi le parc ne recouvre pas toute la largeur de la nouvelle route entre Davidson et Dézéry?

De plus, entre la rue Davidson et la rue Joliette, la bande de végétation est très étroite. Pour laisser plus de verdure et animer la rue Sainte-Catherine, ne serait-il pas possible que la piste cyclable à partir du parc Dézéry (de l'ouest vers l'est) bifurque vers le nord en longeant la caserne de pompier, longe ensuite la rue Sainte-Catherine (côté sud) pour redescendre le long de Notre-Dame par la rue Nicolet, ou même mieux, par la rue Jeanne-D'Arc au travers du centre d'information touristique? Ça permettrait d'animer un peu la rue Sainte-Catherine dans le secteur le plus triste actuellement et de faire passer la piste par un autre parc devant des HLM au coin de la rue Joliette.

- Porte Maisonneuve :

Ce secteur est beaucoup plus réussi ! Nous avons vu le petit film du ministère et il est clair que le ministère propose une grande perspective qui va aller du marché Maisonneuve jusqu'au port. Actuellement, il y a un kiosque dans le parc

Morgan. Ce kiosque est situé sur une petite butte qui cache le parc Morgan depuis la rue Sainte-Catherine, ce qui fait que le trou (terrain de jeux pour enfants) derrière le kiosque (côté nord, entre le kiosque et la rue Notre-Dame) est une vraie trappe dangereuse l'été et surtout le soir. De plus, ce kiosque va bloquer la vue. Imaginez, si il n'y avait pas ce kiosque, on pourrait voir tout le parc jusqu'aux limites du port depuis la rue Sainte-Catherine, ce qui serait plus sécuritaire. C'est pourquoi nous vous demandons de déplacer le kiosque entre les deux bassins d'eau que le ministère propose et d'enlever la butte sur laquelle il est actuellement placé.

- Porte Viau :

Il est clair que la route qui passerait à la place des voies ferrées du CN est préférable! Le ministère a expliqué qu'il n'y a pas de différence entre passer sur les voies ferrées ou sur la fonderie pour les gens de la rue Vimont! Ça n'a pas de sens de laisser le foyer de personnes âgées là, que le projet de la rue Notre-Dame se fasse ou pas. En plus, si nous avons bien compris, ça permettrait de faire la piste cyclable complète d'est en ouest.

5. Financement et coûts

Nous croyons que le projet est plus cher que ce qui est annoncé. Alors nous désirons des garanties que tout va être réalisé, et qu'on ne coupera pas dans la qualité des aménagements. **Et si on augmente le coût des travaux routiers, on veut qu'on augmente dans la même proportion les investissements dans les parcs et les autres aménagements non-routiers afin que le % du projet qui va aux aménagements urbains et à la qualité de vie demeure identique!**

6. Organisation de la réalisation du projet

De par le passé, le ministère des Transports a montré ses limites à faire des beaux projets à Montréal. C'est généralement gros, laid, en béton, juste pour les autos et plein de bretelles impossible à traverser pour les piétons. On dirait que ce n'est jamais assez compliqué pour eux! Pourquoi faire simple quand on peut être compliqué.

Avec le projet de la rue Notre-Dame, ça semble différent, mais il est difficile de croire ce ministère en regardant le passé. Nous avons des doutes. Pourquoi leur faire confiance. Le ministère doit donc rendre des comptes afin que le projet ne change pas en cours de route, et ça devrait être une équipe qui ne fait que ça, et non pas une équipe éparpillé à travailler sur plein d'autres projets. Entre nous et cette équipe, il ne devrait pas y avoir des dizaines de petits patrons et d'intermédiaires, et une organisation que personne ne réussit à comprendre.

Nous voulons quelque chose de simple et savoir qui décide vraiment, et surtout nous voulons dans cette équipe du monde qui connaît le quartier et le comprend.

Nous voulons aussi que ceux qui nous vendent le projet continuent à nous rendre des comptes, à savoir si le projet est construit tel qu'on nous l'annonce.

7. Après les travaux

Il faut que le ministère garantisse de l'argent pour vérifier après coup si tout est correct et comme c'était prévu dans les études.

Merci

Madame Denise Lacoursière
Résidente d'Hochelaga-Maisonneuve

L'étalement urbain n'est pas une tragédie



PIERRE DESROCHERS

L'auteur est directeur de la recherche à l'Institut économique de Montréal.

L'EXPANSION DU périmètre urbain est aussi ancienne que la croissance des villes. Toronto et Montréal ne font pas exception. Les deux métropoles canadiennes comptaient moins de 500 000 habitants. Il y a un siècle, tandis qu'elles regroupent aujourd'hui respectivement plus de cinq et plus de trois millions d'habitants. Il est donc normal que le périmètre urbanisé de ces villes ait augmenté et qu'avec la prospérité économique du dernier siècle l'on observe un nombre toujours croissant de demeures unifamiliales entourées d'un peu de verdure, car c'est ce que souhaitent la majorité des gens.

L'étalement urbain est cependant accusé d'être la cause de tous les maux de notre début de siècle, du sacage des terres agricoles au dépeuplement des villes centrales, en passant par le réchauffement de la planète, l'accroissement des inégalités et l'obésité des Nord-Américains. L'expansion de la banlieue n'a cependant rien d'une tragédie.

Agriculture

Tout d'abord, la croissance urbaine ne menace pas notre approvisionnement agricole et la qualité de notre environnement, car on produit aujourd'hui beaucoup plus sur un même lopin de terre qu'il y a quelques décennies à peine. Par exemple, les rendements cerealiers ont augmenté en moyenne de plus de 150 % depuis les années 1950 et, en tenant compte de l'inflation, le prix moyen de la nourriture est aujourd'hui le tiers de ce qu'il était à cette époque. Le résultat de ces gains de productivité, c'est que l'étalement urbain n'a eu aucun effet sur le volume de superficies boisées en Amérique du Nord, car plusieurs exploitations agricoles, qui ne donnaient que des rendements médiocres, sont redevenues des forêts.

L'expansion des banlieues n'est pas non plus un jeu à somme nulle qui se fait au détriment des quartiers centraux. Il suffit de voir à quel point les promoteurs d'empressement de construire des développements résidentiels et des commerces de détail dans les zones libres des villes centrales canadiennes dès que l'on modifie les règles de zonage pour s'en convaincre. (Le cas des villes américaines est plus complexe, notamment en raison de la criminalité, de la médiocrité des écoles publiques et de certaines réglementations environnementales qui découragent l'utilisation des anciens terrains industriels.)

L'automobile

La principale cible des opposants à l'étalement urbain est cependant la préférence très nette de la majorité des consommateurs pour l'automobile comme mode de transport. Enceinte là, l'observation des faits permet de nuancer certaines idées reçues.

> Premièrement, l'augmentation du nombre d'automobiles n'entraîne pas automatiquement une détérioration de la qualité de l'air de nos villes, car la technologie des voitures est bien plus importante que leur nombre. Malgré une augmentation considérable du nombre d'automobiles depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, la qualité de l'air des métropoles d'Amérique du Nord s'est considérablement améliorée pendant cette période.

> Deuxièmement, le niveau de pollution émis par une voiture dépend davantage de la nature des déplacements que de la distance. Une autoroute achalandée, mais où les véhicules circulent à une vitesse élevée et constante, cause beaucoup moins de pollution qu'une artère urbaine où les véhicules roulent moins vite et s'arrêtent fréquemment. Paradoxalement, la construction d'autoroutes supplémentaires rendant la circulation plus fluide peut réduire la pollution automobile.

» Troisièmement, plusieurs entreprises se sont relocalisées près du domicile banlieusard de leurs employés. Le résultat, c'est que le temps requis en moyenne par les Nord-Américains pour faire la navette entre leur domicile et leur lieu de travail n'a pas augmenté au cours des dernières décennies.

Plusieurs intervenants proposent d'adopter des mesures draconiennes pour contrer l'étalement urbain. Il leur appartient toutefois de prouver que les choix résidentiels d'une majorité de consommateurs sont véritablement une tragédie plutôt qu'une maladie imaginaire.

*1) Les chiffres utilisés dans ce texte sont tirés de données officielles qu'on peut retrouver dans le récent livre de Bjorn Lomborg, *The Skeptical Environmentalist* (Cambridge University Press, 2001).*

DEMAIN : Pour une stratégie nationale d'investissement urbain.



« L'augmentation du nombre d'automobiles n'entraîne pas automatiquement une détérioration de la qualité de l'air de nos villes », suggère l'auteur.