

Mémoire

Conseil pour le développement local et communautaire Hochelaga-Maisonneuve

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

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)

Janvier 2002

PRÉSENTATION DU CDLC HM

Le Conseil pour le développement local et communautaire d'Hochelaga-Maisonneuve (CDLC HM) représente près de trente groupes communautaires enracinés dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve. Nous sommes une instance de concertation multisectorielle locale de développement social. Nous sommes un organisme local par nos membres, notre approche et nos préoccupations. Notre base d'intervention est territoriale car elle correspond à l'un des quartiers sociologiques de Montréal et est multisectorielle car nos membres représentent l'ensemble des champs d'intervention des groupes communautaires du quartier.

Le Programme de soutien financier au développement social local ...Pour vivre Montréal en santé et la Politique de soutien au développement local et régional sont des moyens qui favorisent le développement local de manière concertée et solidaire en faisant valoir le communautaire comme un partenaire à part entière. Nous travaillons donc au mieux-être et au développement de la collectivité par l'action communautaire concertée comme approche privilégiée de développement socioéconomique et ce, en étroite collaboration avec les organismes communautaires et en partenariat avec l'ensemble des acteurs politiques et socioéconomiques du territoire, dont les regroupements communautaires, la CDEST, les secteurs public et parapublic, la ville de Montréal, le centre local de développement (CLD). Pour le milieu communautaire d'Hochelaga-Maisonneuve, s'investir dans le développement local dans une perspective de justice sociale et de développement global et durable de notre société c'est, entre autres, s'engager sur le terrain économique d'un point de vue social et s'affirmer comme acteur incontournable du développement local.

Nous favorisons l'accès à l'information autour des grands enjeux du développement et nous établissons des consensus quant aux priorités de développement de notre quartier tout en cherchant à maximiser nos capacités d'interventions individuelles et collectives. Dans cet esprit, nous développons des projets s'appuyant sur la valorisation des ressources, des compétences et des savoir-faire locaux et ce, en collaboration avec nos membres et nos partenaires et en référence à *La vision et l'approche communautaire du développement local* du CDLC HM.

Le public s'éveille à cette réalité que nous ne pourrons jamais, dans les limites d'une ville, accommoder tous les transports privés, au gré du désir, de la volonté, des caprices de chacun des conducteurs /.../ je pense qu'il va être de plus en plus difficile à la promotion du transport privé de faire la loi dans les villes. Je crois qu'une conscience collective est en train de se développer, de se définir et qu'elle va de plus en plus participer activement aux efforts des urbanistes.

Lucien Saulnier, président, Communauté urbaine de Montréal, dans Michel Régnier, *L'automobile*, série Urbanose, ONF, 1972.

Un espace à réaménager

La phase d'aménagement fonctionnaliste et moderniste, qui s'impose dans les villes nord-américaines, à Montréal comme partout, occasionne, au début des années 1970, la démolition de plus de 1 200 logements dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve. L'on planifie sur le tracé de la rue Notre-Dame une autoroute urbaine. Celle-ci doit répondre à la demande d'accélération de la mobilité personnelle et à la recherche d'une fluidité des déplacements des véhicules jusqu'au centre-ville de la ville de Montréal. L'autoroute n'a jamais été construite et l'on favorise l'implantation d'un boulevard urbain qui s'avère rapidement inadéquat. Cette artère n'est, de toute évidence, pas adaptée à une circulation automobile intense et au camionnage lourd qui l'emprunte. Elle est aujourd'hui utilisée comme voie rapide entre l'Est de Montréal et le centre-ville et est souvent congestionnée. L'émanation des gaz d'échappements, de poussières et le bruit qu'occasionne le passage des véhicules engendrent un stress supplémentaire pour les résidentEs qui vivent à proximité.

Le ministère du Transport présente le projet de modernisation de la rue Notre-Dame comme étant la construction d'un boulevard en tranchée de six voies séparées par un terre-plein. Selon nous, il ne s'agit pas d'un boulevard urbain mais d'une autoroute encaissée privilégiant une mobilité maximale en éliminant les moyens de contrôle du trafic tels que les feux de circulation, les intersections,

Qualité de vie des résidentEs

Une meilleure gestion de la circulation atténuera la congestion, accroîtra la fiabilité du réseau routier et contribuera à améliorer la qualité de vie des résidentEs des zones contiguës à la rue Notre-Dame. Cependant, la conception du ministère devra intégrer des mesures d'atténuation et de protection efficaces afin de limiter les nuisances engendrées par les usagers de la rue Notre-Dame. La phase de construction sera la période où les perturbations inhérentes à un tel chantier seront les plus importantes pour les résidentEs du sud du quartier Hochelaga-Maisonneuve. Nous recommandons que le ministère prévoit des mesures pour atténuer le bruit, les poussières et la pollution durant les travaux et que la population, puisse avoir accès à de l'information sur l'avancement des travaux et les inconvénients qu'ils devront subir.

Séquence des travaux

Selon le ministère des Transports, la réalisation du projet exige un minimum de quatre années de travaux et comprend cinq phases distinctes qui tiennent compte des délais liés au processus d'acquisition et de libération de l'emprise, ainsi que de relocalisation préalable des services d'utilité publique. La construction du tronçon entre les rues Viau et Alphonse-D. Roy est la cinquième phase des travaux. Nous recommandons que la première phase des travaux soit ce tronçon de 2,5 kilomètres qui relie l'extrémité est à l'extrémité ouest du quartier. Nous craignons que les coûts de dépassement qui peuvent survenir dans chacune des quatre premières phases proposées dans l'échéancier du ministère viennent diminuer les sommes prévues pour les aménagements complémentaires qui sont planifiées pour le tronçon d'Hochelaga-Maisonneuve. Nous voulons que ces aménagements soient rapidement disponibles à la population du quartier et qu'ils contribuent, le plus tôt possible, à la consolidation de la vocation récréotouristique de certains secteurs et à la réhabilitation de terrains trop longtemps laissés en friche.

Encaissement de la rue Notre-Dame

Le réaménagement de la rue Notre-Dame augmentera considérablement le nombre de véhicules qui utilise quotidiennement cette rue. Ceci devrait diminuer la circulation de transit au cœur du quartier pour l'orienter vers cette rue. L'élimination de feux de circulation

sur la rue Notre-Dame devrait atténuer la densité du bruit et diminuer la pollution de l'air. Le choix de réaménager en dépression environ six kilomètres de la rue, soit de l'extrémité est à l'extrémité ouest du quartier, permettra, sans doute, d'atteindre cet objectif. Afin de maximiser ce choix, nous recommandons que le ministère porte une attention particulière aux autres mesures d'atténuation du bruit tels que l'implantation d'écrans végétaux, le revêtement de la chaussée ainsi que le traitement des surfaces des parois d'encaissement de la rue.

Espaces-parcs

Vous prévoyez l'aménagement de plus de 1,2 kilomètre d'espaces-parcs au-dessus du corridor routier dans les endroits les plus sensibles. Nous vous recommandons, afin de maximiser les aménagements d'espaces verts et de réduire les nuisances, d'élargir les espaces-parcs et d'installer d'autres espaces-parcs et ce, en respectant les normes en vigueur. Nous pourrions ainsi requalifier le maximum de la friche urbaine périphérique à la rue Notre-Dame. Ainsi, une plus grande partie du front fluvial au sud de la rue Notre-Dame sera requalifiée en espace collectif. Pour atteindre cet objectif, nous devons maximiser la potentialité de requalification du côté Nord de la rue Notre-Dame.

Transport en commun

Nous recommandons que les aménagements prévus pour le transport en commun incluent des interfaces entre le réseau local d'autobus et le transport en commun circulant sur la rue Notre-Dame près des échangeurs routiers du boulevard Pie IX et de la rue Alphonse-D. Roy. Nous recommandons d'évaluer la possibilité d'établir un lien similaire à l'échangeur routier de la rue Viau.

Corridor routier

Le projet du ministère ajoute une voie par direction, donnant un total de trois voies par direction, séparées par un terre-plein central infranchissable auxquelles d'ajoutent des accotements aménagés pour les arrêts d'urgence. Nous recommandons que l'ajout de ces deux voies ne favorise d'aucune façon les déplacements individuels en automobile aux heures de pointe. Ces nouvelles voies devraient être réservées pour le transport en commun

et au covoiturage. Nous recommandons que la configuration des trois entrées et sorties dans le quartier soit assortie de mesures dissuasives à l'utilisation des rues du quartier en cas de congestion. Une révision du règlement de circulation sur certaines rues du quartier devrait être effectuée afin que la sécurité des piétons qui circulent dans les rues résidentielles et commerciales soit la principale préoccupation dans la gestion des déplacements des automobiles et des véhicules lourds au sein du quartier.

Le lien entre l'avenue Souigny et la rue Notre-Dame

Nous recommandons que le tracé entre la rue Notre-Dame et l'avenue Souigny se retrouve le plus loin possible des résidences qui bordent la limite est du quartier. De plus, des mesures d'atténuation du bruit doivent être prévues afin de limiter le plus possible les inconvénients pour les résidentEs de ce secteur.

Fonds de réinvestissement local

La vision et l'approche communautaire du développement local du CDLC HM cherchent à faire reconnaître l'importance de l'économie communautaire qui, depuis plusieurs années, a largement pris le relais de l'économie traditionnelle, notamment en matière de développement du quartier. La pérennité de cette force majeure et motrice doit être assurée, soutenue et favorisée. Nous souhaitons être partie prenante aux choix et être en mesure de définir nos besoins et subséquemment participer aux solutions. Nous optons donc pour une approche du développement où nous pouvons véritablement participer collectivement aux décisions et, à ce titre, avoir un réel pouvoir sur les décisions et les choix.

Parce que les modèles de développement passés perpétuent les conditions qui ont amené à l'exclusion et à la marginalisation de nos concitoyenNEs, nous croyons qu'il faut continuer à chercher des modes d'action qui visent à remplacer les rapports de dépendance avec certains partenaires par des relations de solidarité et de complémentarité. En poursuivant nos démarches, par lesquelles nous avons développé une certaine autonomie, nous sommes en mesure d'expérimenter une nouvelle conception du développement et ainsi définir le niveau et la qualité de vie que nous souhaitons atteindre.

Nous recommandons donc que le projet du ministère du Transport offre aux intervenantEs du quartier les moyens de réparer les dommages causés par les expropriations des années 1970. Nous demandons la création d'un fonds inspiré de la règle du 1% dans le domaine des arts. Ce fonds doté d'un capital équivalent à 1 % de la valeur du coût de réalisation de l'ouvrage soutiendra les initiatives locales qui développent et réalisent des actions qui sont des solutions aux problèmes persistants suscités, entre autres, par la démolition des logements expropriés. Cet événement est déterminant dans le processus de détérioration du sud du quartier. Ce fonds géré localement sera voué à la revitalisation du quartier Hochelaga-Maisonneuve et plus spécifiquement à sa partie sud.