

Audiences du B.A.P.E. sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame**Intervention orale des représentants du CLSC Hochelaga-Maisonneuve**  
15 janvier 2001**Présentation**

Nous ne prétendons pas être des spécialistes en aménagement urbain et routier, ni des spécialistes de la santé publique. Toutefois, le CLSC Hochelaga-Maisonneuve a toujours eu une tradition de prévention en matière de santé, tout en défendant une vision globale de celle-ci et en appuyant l'*empowerment* des citoyens et des groupes communautaires du quartier.

Très tôt, il s'est intéressé à l'aménagement du milieu en supportant et en appuyant la mise sur pied du Collectif en aménagement urbain d'Hochelaga-Maisonneuve (CAUH-M), en suivant de près (depuis deux ans et demi) le débat sur ce projet, en militant pour la tenue d'audiences populaires organisées au printemps 2000 et en mettant sur pied un Comité en santé environnementale. Lors de ces audiences, nous avons déposé un mémoire intitulé *Une occasion d'agir* qu'il nous fera d'ailleurs plaisir d'annexer à cette brève intervention. Le CLSC Hochelaga-Maisonneuve travaille avec plusieurs partenaires du milieu intéressés à ce projet. Il est enfin l'un des seuls CLSC de la région métropolitaine, avec celui de Saint-Henri, à être membre du Conseil régional de l'environnement (CRE) de Montréal.

C'est donc, respectivement, à titre de président du conseil d'administration du CLSC et de président du Comité en santé environnementale - sans compter que nous sommes tous deux des citoyens résidents - que nous nous présentons devant vous pour vous faire part humblement de nos commentaires sur le projet.

**Non au statu quo, avec une perspective d'amélioration de la santé**

C'est particulièrement avec une lunette *santé* que nous nous présentons devant vous, dans un quartier déjà fragilisé en ce domaine avec son lot de problèmes de bruit, d'asthme et de poussières, de pauvreté, de stress et de détresse psychologique.

À cet égard, nous considérons que le statu quo et la situation qui prévaut actuellement sur la rue Notre-Dame sont inacceptables. Que ce soit une autoroute encaissée ou enclavée, ou bien un boulevard urbain, nous considérons qu'il y a des conditions de base, non négociables, qui se doivent d'être respectées; des conditions qui devraient (ou devront) être, de toutes façons, déjà améliorées, que vous donniez ou non l'aval à ce projet, que ce projet se réalise ou pas.

Nous croyons que le projet du Ministère du transport du Québec (MTQ) - bonifié par les demandes, les pressions et les consultations du milieu - peut faire partie de la solution. Encore, faudrait-il savoir de quel projet on parle : celui présenté récemment, le 7 janvier dernier, par messieurs Jean-Michel Boisvert et Paul Fournier du MTQ à une soirée publique du Club Optimiste Maisonneuve ou celui présenté avant la période des Fêtes au local du CAUH-M avec la maquette. En effet, la dernière présentation faite par le MTQ comporte des éléments nouveaux qui, si intéressants soient-ils, méritent que les citoyens puissent croire sérieusement qu'ils sont bien attachés et ne sont pas tout simplement des promesses envoyées en l'air ou improvisées afin de faire taire toute opposition, avant la tenue de ces audiences.

Dans ce débat qui nous concerne, il est bien malaisé - faute d'interaction réelle et de débat qui ne soit pas malheureusement trop personnalisé - de se faire une idée claire avec la guerre des chiffres, lancés ici et là, en réponse à une nouvelle question soulevée et de dépasser la simple profession de foi à l'endroit de la personne qui avance un nouvel élément. Quoiqu'il en soit, nous en profitons pour vous faire part des conditions préalables qui, à nos yeux, sont essentielles sur le plan de la santé publique et de l'amélioration de la qualité de vie de notre milieu.

**Des conditions préalables à respecter**

- 1- Qu'une offre de transport en commun novatrice (autobus ou tout autre mode de transport public différent ou amélioré, tel que des autobus électriques), efficace et concurrentielle soit développée préalablement à la mise en oeuvre de ce projet, de manière à changer le comportement des automobilistes.

La voie réservée aux autobus ne doit en aucun cas être marginalisée et ne constituer qu'une légère bonification du service d'autobus express déjà offert aux pointeliens et aux repentinois ou à tout autre citoyen provenant du bout de l'Île. Les gouvernements supérieurs devront accepter d'investir dans le déficit du service pendant une bonne période de temps, avant que les automobilistes constatent effectivement qu'il est plus rapide et préférable d'utiliser ce mode de transport public.

Les gens d'Hochelaga-Maisonneuve devraient aussi en profiter. Ce projet devrait donc prévoir un arrêt obligé de cet autobus express à l'angle des rues Pie-IX et Notre-Dame pour les résidents d'Hochelaga-Maisonneuve qui ont vu le temps d'attente des autobus 34 et 125 augmenter de 15 à 30 minutes et ce, déjà très tôt le matin (8h30), pour aller étudier et travailler au centre-ville. Un tel arrêt pourrait aussi être ajouté à la rue Frontenac. Nous ne croyons pas que ces quelques ajouts mettront en péril le désir d'assurer une meilleure fluidité de la circulation, diminuant ainsi le bruit et les émanations de CO<sub>2</sub>, grâce à des arrêts moins fréquents et un moins grand nombre de feux de circulation.

- 2- Que le corridor réservé aux autobus serve également, comme prévu, à une meilleure circulation des services d'urgence (incendie et ambulancier), constituant une nette amélioration de la situation actuelle, notamment pour une circulation plus rapide vers la salle d'urgence de l'hôpital Maisonneuve-Rosemont.

- 3- Que les voies prévues dans le projet du MTQ donnant accès au quartier vers le nord, à partir de la rue Notre-Dame, soient retenues i.e. les boulevards L'Assomption et Pie-IX ainsi que la rue Alphonse-D.-Roy. Il faut bien comprendre qu'à défaut d'avoir ces voies d'accès, le boulevard Pie-IX deviendrait quasiment une autre rue Notre-Dame, coupant le quartier en deux avec tout le lot de problèmes inhérents que le MTQ cherche déjà à atténuer (bruit, vibrations, pollution de l'air). En outre, cela irait à l'encontre d'un autre objectif visé par le projet, soit le désengorgement des artères est-ouest du quartier.

- 4- Que les nouvelles voies de circulation pour le transit des camions de marchandises soient retenues i.e. le boulevard L'Assomption (avec interdiction de circuler sur la rue Dickson, au nord de la rue Hochelaga, au grand bonheur des résidents) et la rue Alphonse-D.-Roy (pouvant être éventuellement prolongée jusqu'au Technopôle Angus sur la rue Rachel, en plus de désengorger les rues Iberville et de Lorimier des camions lourds). Maintenir, voire améliorer substantiellement, une bonne offre de service d'autobus au cœur du parc industriel qui doit se développer et qui est situé entre les rues Viau et Dickson, les stations de métro Viau et L'Assomption. Tout cela dans le but d'éviter qu'un grand nombre éventuel de nouveaux travailleurs non-résidents et provenant des banlieues viennent envahir les secteurs résidentiels adjacents par l'utilisation individuelle du véhicule automobile; ce qui viendrait défaire l'objectif de désengorgement des voies de transit locales, prévu dans le projet, sur les rues Ontario, Hochelaga, de Rouen, Pierre-de-Coubertin et Sherbrooke. Qu'il y ait effectivement une interdiction d'accès aux camions et véhicules lourds aux rues Viau et St-Clément.

- 5- Retenir la meilleure des deux solutions envisagées pour les résidents de la rue Vimont qui constituerait le moins de nuisance possible sur le plan du bruit et de la pollution de l'air.

- 6- Permettre enfin l'accès sécuritaire des résidents au fleuve avec les trois fenêtres prévues à Viau, aux parcs Champêtre/Morgan et Dézéry. Que soient élargies les différentes dalles qui devraient relier le parc Morgan au parc Champêtre et agrandir le parc Dézéry, dans le but de maximiser les aménagements d'espaces verts et de réduire les nuisances pour les résidents à proximité.

- 7- Améliorer et développer, autant que faire se peut, la piste cyclable de manière continue.

- 8- Que des études sur le bruit soient effectuées de manière scrupuleuse et réaliste i.e. pas seulement au niveau du sol et du 1<sup>er</sup> étage des résidences situées entre les rues Ste-Catherine et Notre-Dame, Viau et Pie-IX, mais bien également au niveau des étages supérieurs, et avec l'hypothèse que les véhicules rouleront à 100 km/h et non à 70 km/h (comme c'est le cas effectivement sur le boulevard Métropolitain), à moins d'installer plusieurs caméras radars ou d'augmenter l'effectif policier pouvant donner des contraventions d'excès de vitesse.

9- Que le MTQ inclut dans son hypothèse d'augmentation de la circulation automobile l'éventualité d'un plus grand afflux qui serait causé par le prolongement de l'autoroute 25 et de l'éventuelle construction d'un pont reliant Laval à l'Île de Montréal. Qu'il procède à des exercices de simulation à cet égard, en ne surestimant pas l'effet de découragement que provoque l'étranglement actuel de la rue Dickson avec ses deux voies. En effet, rien ne nous garantit que la situation ne pourrait pas être modifiée négativement ultérieurement, devant le fait accompli et les plaintes de nombreux conducteurs. À cet égard, que l'on respecte et que l'on ne vienne pas contredire par ce projet l'objectif visé par l'Agence métropolitaine de transport (AMT) de réduction de la circulation automobile.

10 - Que soit mis sur pied un comité de vigilance (pas simplement pour informer, mais bien pour consulter et bonifier la situation), dès que le projet sera accepté. Ce comité aura pour mandat de s'assurer de la conformité du travail avec les plans et devis. Nous recommandons que des représentants du milieu y soient nommés.

11- Afin que le projet respecte bien les objectifs d'améliorer, à la fois, l'aménagement du secteur, la santé et la sécurité publiques des résidents, de même que la circulation des personnes, de la main-d'œuvre et des marchandises, nous souhaitons que le calendrier prévu pour l'exécution des travaux soit modifié et débute, si cela est possible sur le plan de l'ingénierie, par la phase qui concerne le quartier Hochelaga-Maisonneuve. Il ne faudrait pas que les gouvernements en place nous mettent devant le fait accompli, en ayant augmenté la fluidité de la circulation des véhicules automobiles et des camions aux deux extrémités et en abandonnant la réalisation des autres objectifs mentionnés ci-haut, en ne pouvant pas respecter ultérieurement ces promesses faute d'argent.

### **Conclusion**

Nous reconnaissons que le projet du MTQ, présenté dans son ensemble, répond à beaucoup de demandes formulées et souhaitées par notre milieu. Ce projet prend en compte la cohabitation historique entre les vocations résidentielle et industrielle du quartier, tout en permettant leur développement potentiel respectif, sans briser l'équilibre fragile qui pourrait se faire au détriment de l'un ou de l'autre. Encore faut-il qu'il soit réalisé, tel que présenté, et qu'il soit bien attaché entre la Ville de Montréal, le MTQ et le ministère de l'Environnement (et, s'il y a lieu, avec le gouvernement fédéral). En effet, plusieurs des promesses ou des bonifications faites exigent des investissements de la part, notamment, des autorités municipales (exemples : meilleure desserte d'autobus ainsi que les mesures de réduction du trafic automobile souhaitées sur la rue Hochelaga, dans la partie du comté de Sainte-Marie, entre les rues Dézéry et Iberville).

Un gouvernement responsable, c'est un gouvernement qui sait prévoir avec une vision à moyen et à long terme, pas seulement sur 10 ans mais bien sur 15, 20 ans.

Merci de votre attention!

*Claude Champagne*

*Président du conseil d'administration du CLSC Hochelaga-Maisonneuve*

*Jean-Vianney Jutras*

*Membre du conseil d'administration du CLSC Hochelaga-Maisonneuve et président du Comité en santé environnementale*