

MÉMOIRE DE L'ARRONDISSEMENT
DE MERCIER—HOCHELAGA-MAISONNEUVE

MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME

- *des éléments favorables*
- *des préoccupations locales*
- *des compensations justes*

Déposé le 30 janvier 2008

À : Convercité / Projet Notre-Dame
5570, avenue Casgrain, 3^e étage
Montréal (Québec) H2T 1X9

TABLE DES MATIÈRES

PRÉAMBULE	4
Contexte	4
Objectifs	5
Principaux enjeux identifiés	6
1. Déplacement de la gare de triage Longue-Pointe du Canadien National (Ancienne fonderie) assurant la mise en valeur des terrains vacants ou sous-utilisés dans l'axe du prolongement du boulevard de L'Assomption	6
2. Implantation de mesures d'apaisement de la circulation afin de maintenir la qualité de vie des quartiers environnants	7
3. Desserte de la rue Dickson au sud de l'avenue Souigny afin de favoriser un développement économique durable	8
4. Raccordement à niveau des parcs Morgan et Champêtre, percée visuelle sur le fleuve et les activités portuaires	8
5. Revitalisation des artères commerciales Sainte-Catherine et Ontario	9
6. Carrefour Pie-IX, étagement de l'intersection Pie-IX et Notre-Dame	10
7. Site de disposition de neige, Chute Lasalle	11
8. Relocalisation du site d'entreposage d'arbres et d'arbustes (Jauge à arbres)	11
9. Accessibilité des quartiers Hochelaga-Maisonneuve	12
10. Mesures de mitigation et d'atténuation des nuisances découlant de la circulation routière	12
11. Préservation et amélioration de la qualité du paysage urbain et du couvert végétal aux abords de la rue Notre-Dame	13
12. Implantation du quartier vert	14
13. Accroissement de la place des piétons et des cyclistes	15
14. Amélioration de la desserte en transport collectif	16
15. Mesures transitoires durant la réalisation des travaux	17
16. Préservation et mise en valeur du bâtiment d'intérêt patrimonial appelé "la Tonnellerie"	18
16.1 Préservation et transformation du bâtiment	18
16.2 Mise en valeur du bâtiment par sa réutilisation	18
17. Coordination et suivi des travaux	19

Positionnement de l'arrondissement	20
Annexe 1 - PLAN D'AMÉNAGEMENT	21
Annexe 2 - SECTEUR_DICKSON_POTENTIEL.....	22
Annexe 3 - CONSIDÉRATIONS PARCS MORGAN ET CHAMPÊTRE	23

PRÉAMBULE

Reconnaissant l'ampleur du projet sur son territoire et soucieux de son intégration au milieu urbain existant, l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve désire souligner les dimensions d'intégration de ce projet au milieu environnant.

Depuis le mois d'octobre 2007, l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve dispose d'un plan d'action famille. Ce plan d'action résulte d'une vaste consultation publique, ciblant une série d'interventions prioritaires et d'actions à être mises de l'avant par l'arrondissement au cours des prochaines années (2008-2010). L'intention de l'arrondissement, en adoptant ce plan d'action famille, est d'attirer les familles pour qu'elles s'installent dans Mercier-Hochelaga-Maisonneuve et de convaincre celles qui y vivent déjà d'y demeurer.

Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame concorde bien avec les grandes orientations de notre plan d'action famille par des initiatives telles que la diminution de la circulation sur les rues locales, l'intégration de pistes cyclables et piétonnières, l'augmentation des espaces sportifs et de loisirs et l'implantation de mesures d'apaisement de la circulation. Ce projet nous paraît également en accord avec le chapitre de l'arrondissement du plan d'urbanisme de Montréal et plus spécifiquement avec l'objectif 10 du chapitre "Rendre plus sécuritaire et convivial pour les piétons et les cyclistes tout en améliorant la quiétude des milieux résidentiels".

Enfin, la nouvelle artère doit viser, d'abord et avant tout, l'amélioration de la qualité de vie plutôt qu'être un simple projet d'infrastructure de transport. Dans cette perspective, l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve est favorable à la modernisation de la rue Notre-Dame. Notre intervention vise à bonifier le projet ou à souligner certaines de ses composantes qui constituent des enjeux majeurs pour notre collectivité.

CONTEXTE

En distance, le projet de modernisation de la rue Notre-Dame compte neuf kilomètres dont sept kilomètres sont situés sur le territoire de l'arrondissement de

Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. Cela représente un pourcentage de 78 % de la longueur totale du projet, estimé à près de 800 M \$ (voir annexe 1).

Du point de vue géographique, la population riveraine du projet est localisée presque essentiellement dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve et en conséquence, c'est elle qui subira directement les irritants du projet.

La faible fluidité de circulation de la rue Notre-Dame, en période de pointe, entraîne une circulation de transit qui traverse actuellement les rues locales des quartiers adjacents de la rue Notre-Dame. En moyenne, ce sont plus de 75 000 véhicules par jour qui empruntent ce corridor. Selon des données antérieures, on peut évaluer que le volume quotidien de circulation de camions sur la rue Notre-Dame se situe entre 5 000 et 8 000 camions selon les secteurs. De ce nombre, un fort pourcentage est lié aux opérations dans le Port de Montréal. Il faut identifier également à ce nombre les camions qui transportent des matières dangereuses, qui n'ont pas d'autre choix que d'utiliser ce lien routier pour accéder à la Rive-Sud en raison de l'interdiction pour ceux-ci de circuler dans le pont tunnel Louis-H. Lafontaine.

Enfin, l'arrondissement a constaté qu'un certain malaise s'est installé au sein de la population lors des consultations, malaise qu'il est possible d'associer aux limites de l'exercice imposées par le décret gouvernemental.

OBJECTIFS

Le projet de la rue Notre-Dame doit constituer une opération majeure de requalification urbaine des secteurs limitrophes.

Pour ce, la modernisation de la rue Notre-Dame doit être un projet structurant pour notre arrondissement et appuyé par des mesures concrètes. L'atteinte d'une meilleure fluidité de la circulation sur la rue Notre-Dame devra permettre d'y concentrer une circulation qui, autrement, se retrouve en transit dans les rues locales avoisinantes, comme précédemment mentionné.

L'optimisation de la mise en valeur des parcs, des espaces verts, des espaces publics et des éléments du patrimoine demeure un élément indissociable du projet tout en y intégrant des accès sécuritaires pour les piétons et les cyclistes.

PRINCIPAUX ENJEUX IDENTIFIÉS

1. DÉPLACEMENT DE LA GARE DE TRIAGE LONGUE-POINTE DU CANADIEN NATIONAL (ANCIENNE FONDERIE) ASSURANT LA MISE EN VALEUR DES TERRAINS VACANTS OU SOUS-UTILISÉS DANS L'AXE DU PROLONGEMENT DU BOULEVARD DE L'ASSOMPTION

Le site de l'ancienne fonderie CSF, lequel est adjacent à une propriété appartenant au gouvernement du Québec, représente l'un des plus grands emplacements vacants dans l'Est de Montréal. La réalisation du projet Notre-Dame permettra le développement de ce site d'une superficie de 420 000 mètres carrés. Le développement de cet emplacement, dans sa partie sud (site de l'ancienne fonderie), générera des investissements pouvant atteindre plusieurs centaines de millions de dollars en plus de susciter une activité économique dont les retombées seront favorables pour l'ensemble de l'arrondissement et l'Est de Montréal.

Nous souhaitons, pour que ces investissements se concrétisent harmonieusement, que le projet de la rue Notre-Dame inclue un accès sur le site de la fonderie via le prolongement de l'avenue Souigny. Cette desserte locale bifurquerait vers le sud pour rejoindre la rue Sainte-Catherine. Elle devrait être également raccordée à la rue Ontario. En plus de désenclaver le site, cet accès favoriserait une plus grande affluence sur nos deux artères commerciales, Sainte-Catherine Est et Ontario Est.

À ce jour, le propriétaire examine la possibilité de développer un projet d'habitations qui devrait conduire à la venue de plusieurs nouveaux ménages dans le quartier. Dans ce contexte, des conditions à la mise en valeur du site doivent être présentes, afin que le milieu bénéficie de cet apport. Il en va notamment de la relance de nos deux artères commerciales. Il nous importe également qu'aucun coût de décontamination des terrains ne soit imputé à l'arrondissement.

Également, l'arrondissement souhaite que le Canadien National collabore à la démarche puisque le déplacement de la voie ferrée (gare de triage) sera nécessaire afin que les investissements projetés issus du privé se réalisent. Le déplacement de la gare de triage est un élément fondamental pour désenclaver le site de l'ancienne fonderie.

2. IMPLANTATION DE MESURES D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION AFIN DE MAINTENIR LA QUALITÉ DE VIE DES QUARTIERS ENVIRONNANTS

Selon le décret 1130-2002, il est stipulé à la condition 6 sur les mesures d'apaisement de la circulation que le ministère des Transports, en concertation avec la Ville de Montréal, doit proposer et réaliser un programme de suivi pour évaluer après deux, cinq et dix ans suivant la mise en service d'une rue Notre-Dame modernisée, l'efficacité des mesures d'apaisement de la circulation qui seront mises en place. L'arrondissement adhère à l'engagement de la Ville de Montréal afin d'implanter des mesures d'apaisement de la circulation dans les quartiers adjacents au projet de la rue Notre-Dame et désire être étroitement associé au développement du programme d'apaisement de la circulation, ainsi qu'aux étapes subséquentes à réaliser.

L'arrondissement veut aussi être rassuré sur le maintien et l'amélioration de la qualité de l'air des secteurs résidentiels adjacents au projet, tant au cours de sa réalisation qu'après l'achèvement des travaux.

Dans les limites du quadrilatère du projet, certaines rues sont déjà identifiées comme favorables au développement de mesures d'apaisement de la circulation telles que l'avenue Pierre-De Coubertin, les rues de Rouen, Adam, Sainte-Catherine et Ontario. Par exemple, suite à une rencontre tenue l'été dernier avec les commerçants de la rue Ontario, des inquiétudes et des frustrations ont été signifiées concernant la circulation de camions, bien que la rue Ontario soit une artère commerciale importante. En effet, le tracé actuel du réseau de camionnage sur la rue Ontario permet la circulation durant le jour seulement, soit de 7 h à 19 h. Toutefois, en période de pointe ou de congestion sur la rue Notre-Dame, la rue Ontario demeure un choix intéressant pour les camionneurs qui désirent se rendre au centre-ville.

Des mesures adéquates d'apaisement demeurent donc incontournables. La mise en œuvre du programme d'apaisement de la circulation requiert auparavant de définir la programmation de réalisation pendant la construction de la rue Notre-Dame, ainsi que les responsabilités relatives à la réalisation et au financement.

Une concertation est également nécessaire afin d'identifier les opportunités et les mesures à mettre en place pour déterminer la stratégie à déployer. Celle-ci devra décourager le transit et ainsi protéger les quartiers résidentiels plus susceptibles d'être touchés.

3. DESSERTE DE LA RUE DICKSON AU SUD DE L'AVENUE SOULIGNY AFIN DE FAVORISER UN DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DURABLE

Avec la fermeture des accès à partir et vers la rue Dickson, le versant nord de l'avenue Souigny est consolidé comme milieu résidentiel, alors que le versant sud demeure un secteur industriel. L'accès à la zone industrielle se fera par le boulevard de l'Assomption et la rue Notre-Dame. Cependant, il nous paraît important de maintenir la bretelle qui donnera accès à l'avenue Souigny, en direction est. Cet aménagement requiert peu d'investissements et ne constitue pas une contrainte pour la fluidité de la circulation en direction est, et ce, puisque le volume de véhicules est relativement faible. Cette ouverture à l'avenue Souigny favorisera tout simplement un accès plus rapide pour les clients et les travailleurs des entreprises situées dans le pôle Dickson, en plus de permettre une meilleure efficacité pour les services de la voirie qui sont localisés sur la rue Dickson (voir annexe 2).

Selon le concept projeté du boulevard de l'Assomption et de l'avenue Souigny, il sera nécessaire de s'assurer et de valider que la prestation de service des opérations ne s'en trouve diminuée en raison d'une plus grande distance à parcourir pour les appareils d'entretien ou de déneigement, compte tenu de l'emplacement des bâtiments, du matériel roulant et des matériaux utilisés par le service des travaux publics de l'arrondissement.

4. RACCORDEMENT À NIVEAU DES PARCS MORGAN ET CHAMPÊTRE, PERCÉE VISUELLE SUR LE FLEUVE ET LES ACTIVITÉS PORTUAIRES

La modernisation de la rue Notre-Dame prévoit le raccordement des parcs Morgan et Champêtre. L'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve se réjouit de cet aspect du projet. Il répond aux attentes qui ont été maintes fois exprimées par le milieu. Il s'agit aussi d'une action préconisée dans le chapitre de l'arrondissement du *Plan d'urbanisme de Montréal*. Cette intervention contribuera non seulement à augmenter les espaces verts du quartier, mais elle offre une occasion de consolider les installations sportives du parc Champêtre. C'est également une opportunité pour mettre en valeur les percées visuelles sur le fleuve et de contribuer à la revitalisation des secteurs commerciaux de la rue

Sainte-Catherine (voir annexe 3 sur le regroupement des considérations et préoccupations reliées à cet enjeu).

Il est toutefois impératif que le niveau d'offre de service en terrains sportifs soit maintenu minimalement au niveau actuel. Il faut donc s'assurer que les terrains situés à l'est du parc Champêtre soient acquis dans le cadre du projet, afin de permettre l'agrandissement du parc. Sans cette acquisition, le niveau d'offre de service sera réduit considérablement ou le concept établissant une fenêtre sur le fleuve devra être revu.

Dans un autre ordre d'idées, le réaménagement des parcs Champêtre et Morgan doit prendre en compte la nécessité d'assurer la sécurité des lieux. À cet égard, diverses interventions doivent être prises en considération. Parmi celles-ci, il faut favoriser l'animation du site. Dans cette optique, avec l'administration portuaire de Montréal, il y a lieu d'examiner la possibilité de créer un centre d'interprétation des activités portuaires. En plus de mettre en valeur le port, un tel centre serait en mesure de soutenir et d'encourager la fréquentation du parc Champêtre. Ce serait une opportunité pour établir un nouveau lien avec les autorités portuaires, afin d'en faire éventuellement une véritable fenêtre sur le fleuve et ses activités portuaires. Les intervenants concernés de l'arrondissement souhaitent donc être partie prenante dans l'établissement de cette programmation.

Cette action est également incluse dans le chapitre de l'arrondissement du *Plan d'urbanisme de Montréal*.

Les coûts de réaménagement des parcs, incluant les acquisitions requises, doivent être inclus dans le projet de modernisation de la rue Notre-Dame.

5. REVITALISATION DES ARTÈRES COMMERCIALES SAINTE-CATHERINE ET ONTARIO

D'emblée, il est intéressant de noter que dans le projet, les voies de circulation automobile desservant les parcs Morgan et Champêtre ne seront accessibles que par la rue Sainte-Catherine. Tous les automobilistes voulant accéder au site devront donc transiter par la rue Sainte-Catherine, ce qui pourrait générer une affluence bénéfique dans les commerces de cette artère.

Plusieurs aspects peuvent expliquer la fragilité dans l'offre de service des deux rues commerciales que sont les rues Ontario et Sainte-Catherine. Durant les trois dernières décennies, la forte baisse de population, la déstructuration du

secteur industriel et la compétition (centres commerciaux et grandes surfaces) ont affaibli le secteur commercial Hochelaga-Maisonneuve. Le projet de la rue Notre-Dame représente donc une opportunité majeure pour relancer ce secteur d'activités.

Durant la période de construction de la rue Notre-Dame, il serait souhaitable de venir en aide aux commerçants. D'une part, le quartier Hochelaga-Maisonneuve a grandement souffert de l'expropriation du début des années 70. D'autre part, le projet de boulevard urbain, en limitant les accès au quartier, cause préjudice aux commerçants et ce, plus particulièrement pour la promenade Sainte-Catherine. Dans ce contexte, nous favorisons la mise sur pied d'un fonds d'aide qui sera destiné au soutien des commerçants dès le début des travaux de la rue Notre-Dame. Il permettra aux commerçants actuels d'adapter leurs activités en fonction du nouveau contexte qui sera créé par le projet de modernisation de la rue Notre-Dame et de pallier aux nuisances qui seront occasionnées par les travaux. Évidemment, le fonds devra être financé à même les sommes consenties par la Ville et le ministère des Transports pour la réalisation du projet Notre-Dame.

De plus, les infrastructures visant à relier les deux rues commerciales au site de la fonderie devront être développées dès le début des travaux pour bénéficier le plus rapidement possible des retombées de la construction.

6. CARREFOUR PIE-IX, ÉTAGEMENT DE L'INTERSECTION PIE-IX ET NOTRE-DAME

Deux scénarios sont présentement à l'étude concernant le futur carrefour Pie-IX et l'arrondissement demeure attentif au scénario qui sera retenu suite à l'analyse de la fonctionnalité du carrefour et des voies de service, ainsi qu'à l'aménagement ou non d'un virage en U reliant la voie de service sud à la voie de service nord.

À cette étape, nous attendons les résultats de l'analyse de la fonctionnalité exposée dans le document présenté au mois de novembre dernier par le consortium Dessau/Soprin, SNC Lavalin, le ministère des Transports et la Ville de Montréal (N/Réf. : 603178-1500).

Bien qu'il semble possible et avantageux à des fins sécuritaires d'aménager un virage en U au-dessus des voies de l'axe Notre-Dame afin de désengorger l'intersection Pie-IX et les voies de service, la visibilité du bâtiment de la

Tonnellerie et les conditions de sa mise en valeur devront être prises en considération dans le scénario choisi.

De plus, une attention particulière devra être portée afin que la file d'attente de véhicules en direction sud, et en attente de tourner vers l'ouest, ne vienne entraver l'intersection de la rue Sainte-Catherine.

7. SITE DE DISPOSITION DE NEIGE, CHUTE LASALLE

L'arrondissement dispose de deux sites d'élimination de neige usée, dont celui de la chute Lasalle. En raison de la proximité de son emplacement, ce site demeure un élément essentiel aux opérations de déneigement de l'arrondissement. En opération, il dessert trois contrats de déneigement, représentant un volume annuel moyen de plus de 350 000 mètres cubes de neige éliminée, soit environ 7 500 déversements de camions par hiver. En période de chargement, nous pouvons compter une moyenne de 250 camions qui se présentent quotidiennement à ce site. L'accès et la fonctionnalité de ce site doivent demeurer car un changement de site représenterait une dépense supplémentaire inconcevable affectant le budget annuel de fonctionnement de l'arrondissement d'environ 700 000 \$. De plus, il devra être maintenu opérationnel 24 heures sur 24 pendant la durée des travaux sur la rue Notre-Dame. Les camions devront avoir accès au site en provenance de l'est ou de l'ouest de la rue Notre-Dame ainsi que du boulevard Pie-IX. L'arrondissement ne devrait pas être responsable des coûts inhérents à l'indisponibilité du site pendant les travaux.

Tel qu'illustré dans le plan d'ensemble du projet, une rue est projetée au sud de la rue Notre-Dame entre le boulevard Pie-IX et l'avenue Letourneux. La largeur et la configuration de cette rue devront permettre la circulation à double sens de camions avec des longueurs de plus de 45 pieds de benne.

8. RELOCALISATION DU SITE D'ENTREPOSAGE D'ARBRES ET D'ARBUSTES (JAUGE À ARBRES)

La surface de la jauge à végétaux située au coin sud-ouest de la rue Notre-Dame et l'avenue Letourneux sera amputée grandement en raison de l'aménagement d'une nouvelle rue d'accès. Cette réduction de sa surface la rendra non fonctionnelle. Elle devra donc être relocalisée en 2008, soit avant le

début des travaux du secteur des parcs Morgan et Champêtre, prévus pour 2009.

L'espace requis pour l'installation d'un site d'entreposage d'arbres est de 8 000 mètres carrés. Les coûts relevant de cette relocalisation devraient être associés aux coûts d'aménagement de la nouvelle rue.

9. ACCESSIBILITÉ DES QUARTIERS HOCHELAGA-MAISONNEUVE

Les voies de service de la rue Notre-Dame aideront certainement l'accessibilité au quartier pour les résidants et éviteront que les non-résidants utilisent les rues locales lors de circulation de transit. La fermeture de l'accès à la rue Sainte-Catherine par la rue Notre-Dame empêchera également la circulation de transit à l'intérieur du quartier.

L'introduction d'un double sens de la circulation sur la rue Viau doit être davantage analysée afin d'en mesurer les véritables impacts sur le quartier et de conclure sur sa faisabilité.

Plusieurs nouvelles ruelles (5) sont proposées dans le plan d'ensemble pour la circulation projetée. Plusieurs points demeurent encore à l'étude tels que les aménagements des tournebrides dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve. À cet égard, notre arrondissement désire maintenir une concertation déjà en cours dans les aménagements proposés et dans les pistes de solutions possibles face aux contraintes de stationnement dans les secteurs concernés.

10. MESURES DE MITIGATION ET D'ATTÉNUATION DES NUISANCES DÉCOULANT DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

Afin d'atténuer le bruit de la circulation sur les milieux résidentiels du quartier Hochelaga-Maisonneuve, parfois amplifié par les freins de ralentissement (Jacob) utilisés par les camionneurs, l'aménagement de talus et de murs antibruit est envisagé. L'arrondissement souscrit pleinement à cet objectif. Les choix d'aménagement qui permettront de l'atteindre méritent toutefois une attention particulière.

Pour l'instant, deux solutions de rechange sont proposées pour les secteurs situés entre l'avenue Bourbonnière et la rue Moreau, c'est-à-dire la construction d'un mur antibruit ou l'aménagement de talus dont la hauteur pourrait

atteindre jusqu'à 4,5 mètres. Cette option permet de végétaliser davantage les abords de la rue Notre-Dame et offre un environnement verdoyant aux utilisateurs du parc linéaire. De plus, le talus écarte la possibilité de retrouver des graffitis que l'on pourrait, par ailleurs, observer sur des murets. Dans les secteurs localisés plus à l'est, il est seulement envisagé l'aménagement de talus de plus faible dimension. L'option du mur antibruit présente au moins trois avantages. Il permet de minimiser la coupe des arbres existants, rend les abords de la rue Notre-Dame plus sécuritaires et augmente la superficie des espaces fonctionnels du parc linéaire qui longera le quartier. Toutefois, les murs antibruit sont des structures qui incitent à des actes d'incivilités comme des tags ou des graffitis qui concourent à la dégradation des milieux. Les aménagements qui seront mis en place doivent tenir compte de toutes ces dimensions.

Quelle que soit la solution qui sera retenue, il nous apparaît judicieux de s'assurer que ces aménagements s'intègrent de façon harmonieuse à l'environnement immédiat et contribuent à mettre en valeur le quartier. Cela implique notamment de protéger les percées visuelles sur le fleuve et la Rive-Sud. Il s'agit également de mettre en évidence les immeubles et les secteurs urbains situés sur le passage de la rue Notre-Dame. Les choix qui seront faits auront des répercussions sur la qualité générale du projet et l'image du territoire visé. Dans cette perspective, il y a lieu de profiter de l'occasion pour lancer un concours de design visant spécifiquement les aménagements des mesures d'atténuation du bruit.

De plus, il importe de connaître les effets sur le quartier Mercier-Est de la réalisation du projet et de procéder aux mesures qui s'imposent afin d'en minimiser les impacts sur la qualité de vie des citoyens. Les questions relatives au déversement de la circulation en provenance de l'avenue Souigny demeurent.

11. PRÉSERVATION ET AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DU PAYSAGE URBAIN ET DU COUVERT VÉGÉTAL AUX ABORDS DE LA RUE NOTRE-DAME

L'ajout de végétaux sur le mail central de la rue Notre-Dame et de l'avenue Souigny, ainsi que dans la zone tampon projetée à l'ouest du boulevard de l'Assomption, constitue une amélioration du couvert végétal aux abords de ces voies de circulation. Toutefois, il faut s'assurer que la conception du mail, les conditions de plantation et le choix des végétaux permettent la survie et le bon

développement de ce couvert végétal à long terme. L'arrondissement souhaite d'ailleurs que l'entretien des mails centraux soit assuré par le ministère des Transports.

Enfin, dans le cadre de l'aménagement de la bande verte, l'option retenue (mur antibruit/talus) devra être l'occasion non seulement de préserver le couvert végétal existant, mais également d'accroître ce couvert végétal afin d'assurer tout au long du parcours le confort et la sécurité des cyclistes et des piétons.

12. IMPLANTATION DU QUARTIER VERT

Dans le cadre des discussions relatives à la mise en œuvre du projet de la rue Notre-Dame et en relation avec le Plan de transport de Montréal, l'idée de l'implantation d'un quartier vert est actuellement examinée par les responsables du projet. La détermination d'un quartier vert, permettant de favoriser le transport actif par une série de mesures telles que l'élargissement des trottoirs ou encore l'imposition de limites de vitesse, s'inscrirait à l'intérieur des mesures d'apaisement de la circulation suggérées. Ainsi, la création d'un quartier vert, logé entre la rue Viau et la voie ferrée du CP, permettrait à terme de décourager la circulation de transit nord-sud et est-ouest et, espère-t-on, de protéger les secteurs résidentiels du quartier Hochelaga-Maisonneuve susceptibles d'être touchés par le transit.

Compte tenu que le Plan d'action famille 2008-2010 de l'arrondissement identifie comme objectif prioritaire du volet *circulation et transport* la diminution de la circulation automobile dans certains quartiers résidentiels, l'arrondissement se veut favorable à l'implantation d'un quartier vert et exige que cette mesure soit mise de l'avant immédiatement par le biais d'un projet pilote, et ce, sans attendre les résultats d'une démarche qui viserait l'ensemble de l'île.

De plus, il lui importe que l'aire d'application du quartier vert s'étende jusqu'au boulevard de l'Assomption afin de considérer dans leur ensemble les transformations qui s'opéreront dans ce secteur. Enfin, considérant que cette opération s'inscrit dans le cadre des mesures d'apaisement de la circulation, il importe d'associer le financement des propositions d'intervention au projet de la rue Notre-Dame. L'arrondissement se dit prêt à travailler immédiatement à la délimitation du quartier vert et à l'établissement des mesures qui le caractériseront.

13. ACCROISSEMENT DE LA PLACE DES PIÉTONS ET DES CYCLISTES

L'un des volets du projet de modernisation de la rue Notre-Dame concerne l'aménagement d'une piste cyclable qui permettra de relier le marché Maisonneuve au parc de la Promenade Bellerive. Pour ce faire, cette piste empruntera une voie cyclable existante le long de l'avenue Souigny, entre la rue Monsabré et l'avenue Haig. Il y a au moins deux conditions essentielles à sa réalisation, soit l'aménagement d'une passerelle enjambant la bretelle de sortie de l'autoroute 25 et l'acquisition des terrains du CN entre l'avenue Bennett et la cour de triage de Longue-Pointe.

L'arrondissement constate, avec une grande satisfaction, que les conditions de réalisation de ce volet du projet sont maintenues. Cette intervention permettra de conserver, non seulement un lien cyclable en direction de l'est de l'arrondissement et du centre-ville durant la durée des travaux, mais elle contribuera également à la mise en valeur de plusieurs parties du territoire.

En premier lieu, en facilitant l'accès à vélo au quartier Mercier-Est, cette piste concourra à désenclaver ce quartier et à augmenter le potentiel d'attraction du parc de la Promenade Bellerive, qui constitue la principale fenêtre sur le fleuve dans l'Est de Montréal.

En deuxième lieu, cette piste cyclable aura des retombées importantes dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve. En effet, combinée avec l'aménagement d'un parc linéaire, elle participera de manière significative à la requalification des secteurs situés aux environs et à l'est du marché Maisonneuve. Ces secteurs comprennent plusieurs espaces vacants ou propices à un redéveloppement. D'ailleurs, un certain nombre de projets de construction sont déjà en voie d'être complétés. Ces projets ont été réalisés dans la perspective où le parc linéaire et la piste cyclable seront aménagés. D'autres projets viendront bientôt appuyer la transformation du secteur.

Pour toutes ces raisons, il faut que l'aménagement de cette piste cyclable se fasse le plus tôt possible, et ce, en concertation avec l'arrondissement. Pour ce faire, le projet de modernisation de la rue Notre-Dame doit créer toutes les conditions favorables à sa réalisation.

Toujours en lien avec le Plan d'action famille 2008-2010 de l'arrondissement, les volets *sécurité* et *circulation et transport* font état de préoccupations, d'objectifs et d'actions proposées en lien avec les pistes cyclables.

Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame constitue donc une opportunité intéressante d'améliorer le réseau actuel et d'en assurer le développement, entre autres avec le lien Souigny vers l'est. Cette ouverture vers l'est permettrait de mieux desservir les quartiers de Mercier-Ouest et Mercier-Est. Les consultations dans le cadre du programme de revitalisation urbaine intégrée de Mercier-Est (RUI) ont confirmé la nécessité de développer le réseau cyclable dans cette partie de l'arrondissement.

Par ailleurs, l'arrondissement souhaite que la bande verte devienne non seulement un axe de transit sécuritaire et mieux adapté, mais également une véritable destination tant au niveau du quartier qu'à l'échelle régionale. En ce sens, des points d'animation le long du parcours pourraient bonifier les équipements de transit.

Bref, avec l'élargissement de la piste cyclable, l'ajout d'un sentier piétonnier (distinct de la piste cyclable), l'ajout d'éclairage pour la piste, les mesures pour assurer la sécurité aux intersections, l'aménagement de nouvelles pistes dans l'arrondissement, de même que les différents raccords entre ces dernières et les pistes existantes et l'implantation d'un quartier vert, tous ces éléments constituent un ensemble de mesures qui vont certainement accroître la place du cycliste et du piéton dans l'arrondissement.

14. AMÉLIORATION DE LA DESSERTE EN TRANSPORT COLLECTIF

Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame comporte des mesures qui favoriseront l'usage du transport collectif. L'aménagement des voies réservées aux autobus permettra en effet d'accroître l'offre de transport en commun. À leur tour, ces voies réservées faciliteront éventuellement la mise en place de mesures préférentielles favorisant le transport en commun, notamment sur certains axes nord-sud comme le boulevard Pie-IX et la rue Viau.

L'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve appuie les interventions qui visent à encourager le transport collectif. À cet égard, il faut souhaiter que ce type d'actions contribue à diminuer la circulation de transit dans les milieux de vie résidentiels de l'arrondissement.

Toutefois, nous exigeons que toutes les mesures préférentielles au transport en commun qui sont susceptibles d'avoir un impact sur le quartier Hochelaga-Maisonneuve soient mises en place après que le projet de modernisation de la rue Notre-Dame aura été complété, c'est-à-dire aussitôt que les voies réservées

aux autobus sur la rue Notre-Dame seront disponibles. Il faut surtout éviter que, avant et durant les travaux, de telles mesures occasionnent des nuisances supplémentaires sur les milieux de vie du quartier Hochelaga-Maisonneuve. En particulier, il y a lieu de noter que, même si c'est de façon temporaire, l'aménagement d'une voie réservée aux autobus sur la rue Sainte-Catherine nuira considérablement aux activités commerciales de cette artère. En attendant la fin des travaux, il apparaît plus opportun de rabattre les autobus sur les nombreuses stations de métro du secteur.

15. MESURES TRANSITOIRES DURANT LA RÉALISATION DES TRAVAUX

Aussi important qu'il soit d'assurer que le niveau d'offre de service actuel en terrains sportifs au parc Champêtre soit maintenu après la réalisation des travaux, il est primordial que le niveau d'offre de service actuel soit maintenu durant les travaux. L'arrondissement ne dispose pas de sites alternatifs dans lesquels les activités prévues sur ces trois terrains du début du mois de mai à la fin du mois d'octobre (parfois jusqu'à la mi-novembre pour les activités de football) pourraient être relocalisées.

Idéalement, la planification de la séquence de réalisation des travaux sur et aux abords du site du parc Champêtre permettra de maintenir un accès ininterrompu au site pour les usagers, qu'il s'agisse de réaliser les travaux qui limiteraient l'accès au site à l'extérieur de la période d'activités précédemment décrite ou, le cas échéant, de garantir que des accès temporaires soient en place pour la saison estivale.

Une alternative de remplacement à la piste cyclable de la rue Notre-Dame, entre la limite ouest de la rue Notre-Dame et la rue Dickson, devra être prévue pendant les travaux. L'aménagement de la nouvelle piste cyclable dans l'axe de l'avenue Souigny pourra servir à cette fin.

Pendant la réalisation de la phase Souigny, il faudra prévoir un passage permettant aux camions de se diriger vers le nord de l'arrondissement à partir du site de la cour de voirie Dickson. Ce passage devra également être disponible pendant les travaux du secteur de l'Assomption pour permettre les déplacements vers l'ouest de l'arrondissement à partir de la rue Dickson.

Il y aurait lieu également d'examiner la possibilité, durant les travaux du projet de la rue Notre-Dame, d'utiliser une voie de service dans le Port de Montréal et de conclure une entente à cet effet.

16. PRÉSERVATION ET MISE EN VALEUR DU BÂTIMENT D'INTÉRÊT PATRIMONIAL APPELÉ "LA TONNELLERIE"

16.1 Préservation et transformation du bâtiment

Le bâtiment de "La Tonnellerie" possède le statut d'« immeuble significatif ». L'arrondissement considère que la valeur patrimoniale du bâtiment, sur le plan architectural, ne fait aucun doute. Il est donc souhaitable d'en assurer la préservation.

Le projet d'élargissement de la rue Notre-Dame en boulevard urbain implique la démolition d'une partie du bâtiment. L'arrondissement est en principe d'accord avec la démolition partielle du bâtiment.

Une attention particulière devra être portée au contexte physique du bâtiment, autant au cadre bâti qu'au parc linéaire, de part et d'autre, avec la piste cyclable. L'aménagement paysager du terrain entourant le bâtiment devrait contribuer à sa mise en valeur.

16.2 Mise en valeur du bâtiment par sa réutilisation

Le site de la Tonnellerie, en plus d'être un immeuble d'intérêt patrimonial, représente une opportunité d'affaires très intéressante pour la relance de la rue Sainte-Catherine. Ce site d'une superficie de 150 000 pieds carrés, qui est situé à l'entrée de la SDC Sainte-Catherine, est un lieu stratégique pour assurer la relance de cette artère commerciale.

En fait, le site de la Tonnellerie est en mesure d'attirer des projets qui agiront comme moteurs de développement commercial dans la partie ouest de la rue Sainte-Catherine. Compte tenu de son importance stratégique, il y a lieu qu'un tel projet soit le plus tôt possible mis en œuvre. Une telle opportunité a peu de chance de se répéter, il ne faut pas la manquer.

À cet égard, il est souhaitable que le projet retenu favorise l'établissement de commerces de destination, d'entreprises ou d'institutions qui entraînent une augmentation de l'achalandage sur la rue Sainte-Catherine. En complémentarité, le projet pourrait aussi accueillir de nouveaux logements. À titre d'exemple, le projet de l'Institut national de la pierre, tel qu'il a été présenté, pourrait répondre à ces exigences et ainsi contribuer à la relance de la SDC Sainte-Catherine.

17. COORDINATION ET SUIVI DES TRAVAUX

Afin d'informer adéquatement la population des quartiers limitrophes et de limiter les impacts qui pourraient occasionner des inconvénients, un comité de suivi des travaux doit être formé immédiatement. Compte tenu de ses responsabilités et à titre d'institution qui offre des services de première ligne, l'arrondissement demande d'être partie prenante de ce comité de suivi.

À ce stade-ci, n'ayant que peu d'informations sur les travaux prévus sur les infrastructures souterraines et surtout de la portée de ces travaux sur les rues locales qui seront touchées par le projet, nous demandons qu'une concertation soutenue soit enclenchée avant la réalisation de travaux. Des informations devront être échangées, de part et d'autre, pour la bonne marche du projet, par exemple, lors de la nécessité d'une fermeture de service d'eau.

L'ampleur et la durée des travaux de modernisation de la rue Notre-Dame auront inévitablement des impacts sur les infrastructures souterraines, le réseau routier local, l'accès aux installations sportives du parc Champêtre, les activités commerciales sur la rue Sainte-Catherine, etc. La vigilance sera particulièrement de mise considérant l'âge des infrastructures souterraines d'aqueduc et d'égouts dans le quartier Hochelaga.

POSITIONNEMENT DE L'ARRONDISSEMENT

Considérant que ce projet :

- propose plusieurs éléments positifs pour l'arrondissement;
- facilite la fluidité de l'axe de la rue Notre-Dame tout en limitant la circulation de transit dans les quartiers résidentiels limitrophes;
- désenclave un secteur avec un potentiel élevé de développement;
- implante plusieurs mesures d'apaisement de la circulation reliées à l'aménagement d'un quartier vert;
- met en valeur des lieux publics et un bâtiment à caractère patrimonial;
- met en place un environnement attrayant en regard du niveau de bruit, de la qualité de l'air, d'aménagements paysagers intéressants;

l'arrondissement se prononce favorablement à l'égard du projet.

Le projet représente, sans nul doute, des aspects structurants solides pour le développement économique et social de notre arrondissement. L'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve y souscrit pleinement, dans la mesure où ses enjeux locaux seront considérés dans les mesures déployées dans ce projet.

L'arrondissement est en attente de justes compensations qui refléteront les inconvénients ressentis par la population depuis plusieurs décennies, et ceux qui risquent de survenir au cours de la modernisation de la rue Notre-Dame.

Néanmoins, il est impératif que le projet débute sans autre délai, puisqu'il y a déjà plusieurs décennies qu'il est attendu par le milieu.

**ANNEXE 1
PLAN D'AMÉNAGEMENT**

**ANNEXE 2
SECTEUR_DICKSON_POTENTIEL**

**ANNEXE 3
CONSIDÉRATIONS PARCS MORGAN ET CHAMPÊTRE**