
Modernisation de la rue Notre-Dame
Projet MTQ-Ville de Montréal

Volet intégration urbaine du projet



Corporation
de développement
de l'Est

*Pour l'essor de Mercier –
Hochelaga-Maisonneuve
depuis plus de 20 ans!*

Mémoire déposé dans le cadre
des consultations publiques

30 Janvier 2008

Table des matières

	<u>page</u>
1.0 Présentation de la CDEST et intérêt porté au projet	3
2.0 Commentaires généraux sur l'ensemble du projet	3
3.0 Enjeux de développement et recommandations de la CDEST	5
3.1 Redéveloppement du secteur l'Assomption	5
3.2 Revitalisation de la rue Ste-Catherine	6
3.3 Parc linéaire, pistes cyclables et espaces verts	7
3.4 Transport collectif et mesures d'apaisement de la circulation	9
3.5 Suivi des travaux et monitoring	9
4.0 Conclusion	11
 <u>ANNEXE</u>	
Propositions d'aménagements « secteur l'Assomption »	12

1.0 Présentation de la CDEST et intérêt porté au projet

La Corporation de développement de l'Est (CDEST) a pour mission de promouvoir la revitalisation de l'arrondissement de Mercier - Hochelaga-Maisonneuve en entreprenant toutes études, démarches ou actions qui visent à favoriser la planification et le développement économique communautaire du milieu. Elle réalise sa mission en privilégiant les actions mises en œuvre en concertation et en partenariat avec les divers milieux et en tenant compte de l'ensemble de la collectivité dans une perspective de création et de partage de la richesse.

La CDEST agit auprès des entreprises privées, des travailleurs autonomes, des entreprises d'économie sociale et des organismes communautaires afin de stimuler l'économie locale. Organisme agréé Centre local de développement (CLD) pour son territoire, la CDEST met également son expertise à contribution au sein de nombreux groupes et comités qui œuvrent au développement local de son territoire.

De plus, par sa mission et son mandat de développement économique communautaire, la CDEST est directement concernée et préoccupée par le projet de modernisation de la rue Notre-Dame visant à aménager un « boulevard urbain » dans l'axe de la rue Notre-Dame en le raccordant à l'autoroute 25 via le prolongement du boulevard l'Assomption et son raccordement à Souigny. Ce projet majeur pour l'Est de Montréal présente des enjeux de grandes importances pour la communauté tant du point de vue socio-économique qu'environnemental. Sa réalisation, attendue depuis près de 30 ans, s'avère une opportunité extraordinaire de développement et de revitalisation urbaine. En plus de permettre le redéveloppement de plusieurs secteurs en friche de l'arrondissement, il représente une occasion de redonner aux résidents des quartiers limitrophes une meilleure qualité de vie.

2.0 Commentaires généraux sur l'ensemble du projet

La CDEST croit qu'il est nécessaire et urgent de réaliser le réaménagement de la rue Notre-Dame afin de résoudre les multiples problèmes liés notamment à la congestion routière, la sécurité et la circulation de transit dans les quartiers résidentiels limitrophes. Nous sommes d'avis que le projet contribuera à améliorer la desserte de camionnage vers le Port de Montréal et les industries du secteur, en plus de favoriser le redéveloppement des terrains vacants de l'ancienne Canadian Steel Foundries situés dans le secteur l'Assomption. La modernisation de la rue Notre-Dame s'avèrera également un important levier de développement pour l'ensemble de l'Est de Montréal.

Le réaménagement du parc linéaire contribuera quant à lui à améliorer l'offre en transport actif (cycliste et piéton) en plus de constituer une interface verte et une zone tampon entre la rue Notre-Dame et le quartier Hochelaga-Maisonneuve. La réunification et le réaménagement des parcs Morgan et Champêtre contribuera à accroître l'offre de services en loisirs pour les résidents et contribuera à

accroître son accessibilité. Enfin, le projet de mise en valeur du site de la Tonnellerie, en plus de contribuer à la préservation du patrimoine industriel de l'Est de Montréal, favorisera la revitalisation de ce secteur de la rue Ste-Catherine Est.

Cependant, nous émettons certaines préoccupations quant à l'ampleur du projet et la dimension de l'ouvrage. Selon divers rapports rendus disponibles par le Ministère des Transports du Québec (MTQ), la Ville de Montréal et la Direction de la santé Publique de Montréal, il semble que le projet tel que présenté dépassera largement la demande en matière de déplacement, c'est-à-dire que le projet permettra un nombre de déplacements de beaucoup supérieur au besoin estimé au cours des prochaines années. Cette situation pourrait avoir pour conséquences d'encourager un accroissement de l'utilisation de l'automobile pour se rendre au centre-ville et par conséquent une augmentation de la demande de stationnement. Or, ces deux conséquences semblent aller à l'encontre des objectifs poursuivis par le Plan de transport de la Ville de Montréal, de même que par le Plan stratégique de développement durable de la communauté montréalaise.

Afin de combler ces lacunes, il serait souhaitable d'évaluer la possibilité de retrancher des voies de circulation et d'approfondir des scénarios visant à intégrer un moyen de transport collectif moderne tel qu'un tramway, un train léger sur rail ou tout autre modèle de transport collectif plus efficace. Bien que le projet actuel fasse une place significative au transport en commun, le message qu'il projette risque d'encourager un accroissement de l'utilisation de l'automobile au détriment du transport collectif. Une offre en transport collectif moderne et plus efficace pourrait certainement mieux répondre à la demande croissante d'accès au centre-ville tout en permettant de réduire le nombre de véhicules et favoriser la réduction du nombre de stationnements au centre-ville.

3.0 Enjeux de développement et recommandations de la CDEST

Étant donné que l'objet de la consultation entreprise par la Ville de Montréal et le Ministère des Transports du Québec porte principalement sur l'intégration urbaine du projet, nous tenterons essentiellement de déterminer quelles sont les mesures qui pourraient contribuer à améliorer de façon significative son intégration économique et sociale à l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve et par conséquent dans la vie des citoyens et des organisations qui font de ce quartier un milieu vivant et dynamique.

3.1 Redéveloppement du secteur l'Assomption

D'une superficie totalisant plus de 3,5 millions de pi.², les terrains situés dans l'axe du prolongement du boulevard l'Assomption requièrent depuis déjà quelques années des investissements importants afin d'être requalifiés et mis en valeur. La modernisation de la rue Notre-Dame est une étape incontournable qui permettra de désenclaver ce secteur et le rendre disponible à un nouveau développement compatible avec son environnement immédiat. Afin d'assurer le redéveloppement à court terme de ce secteur et son intégration au quartier Hochelaga-Maisonneuve, nous recommandons :

- 1. D'élaborer un plan particulier d'urbanisme (PPU) qui déterminera les orientations de développement du secteur, de même que les règles et les normes à respecter en matière de zonage, d'implantation et d'aménagement;*
- 2. D'accélérer les négociations en cours et de conclure, dans les plus brefs délais, une entente entre le Canadien National (CN), le Ministère des Transports du Québec et les autres parties concernées, afin de déplacer la gare de triage Longue-Pointe à l'est du prolongement du boulevard l'Assomption et ainsi libérer les terrains situés à l'ouest pour du développement résidentiel et commercial;*
- 3. D'aménager une voie de desserte Nord-Sud, qui relierait l'Assomption à Ontario et Ste-Catherine, afin de permettre un développement résidentiel et commercial pour ce secteur (voir le croquis en annexe);*
- 4. De prolonger le boulevard Souigny vers l'ouest jusqu'à la future voie de desserte Nord-Sud, afin de permettre un accès direct au nouveau réseau autoroutier;*
- 5. De prolonger les rues Ste-Catherine et Ontario vers la nouvelle voie de desserte Nord-Sud afin de désenclaver ce secteur, améliorer la desserte routière pour les futures résidents et favoriser l'achalandage des deux rues commerciales ;*
- 6. Prévoir à même le budget de réalisation du projet de modernisation de la rue Notre-Dame, les montants nécessaires pour les infrastructures routières et d'utilités publiques, de même que pour les travaux de requalification des sols contaminés du secteur de la CSF;*
- 7. Privilégier un développement mixte, résidentiel et commercial (commerce de proximité et bureau) en s'assurant d'y intégrer des logements sociaux et abordables en conformité avec la stratégie d'inclusion de logements abordables;*
- 8. Privilégier l'implantation de logements de moyenne et haute densité;*

3.2 Revitalisation de la rue Ste-Catherine

3.2.1 Limitation des accès au quartier Hochelaga-Maisonneuve

Le concept préconisé par la Ville et le MTQ visant à réduire la circulation de transit dans le secteur en limitant les accès vers le quartier Hochelaga-Maisonneuve à partir de Notre-Dame, aura pour effet de réduire la clientèle de transit qui effectue ses achats sur la rue Ste-Catherine en fin de journée. Afin, de réduire les impacts pour les commerçants de la rue Ste-Catherine, nous proposons les mesures suivantes :

- 9. Envisager des accès supplémentaires à partir de Notre-Dame vers la rue Ste-Catherine en provenance de l'ouest tout en minimisant la circulation de transit dans les quartiers résidentiels. Envisager, par exemple, la circulation dans les deux sens sur Davidson entre Ste-Catherine et Notre-Dame, ou encore permettre le virage à gauche sur Alphonse D. Roy ou sur Davidson;*
- 10. Évaluer la possibilité d'ajouter une boucle à la hauteur de Bourbonnière par l'aménagement d'une passerelle au dessus de Notre-Dame permettant ainsi de réduire la congestion à l'intersection Pie IX/Notre-Dame et offrir un accès supplémentaire vers les rues Ste-Catherine et Ontario;*
- 11. Améliorer la desserte de transport en commun dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve, notamment sur les rues Ste-Catherine et Ontario, sans toutefois aménager de voies réservées aux autobus sur Ste-Catherine durant les travaux;*
- 12. Mettre en place un comité de suivi des travaux impliquant les marchands et les riverains, de façon à informer et à impliquer ces derniers dans la gestion de la circulation et dans l'implantation des mesures de mitigation durant les travaux.*

3.2.2 Fonds de revitalisation et d'intégration urbaine

La démolition de plus de 1300 logements le long de la rue Notre-Dame dans les années '70, rendue nécessaire suite à l'expropriation pour le prolongement de l'autoroute Ville-Marie, a largement contribué à la déstructuration et au déclin de l'artère commerciale Ste-Catherine. Le report continu, durant près de 30 ans, du prolongement de l'autoroute Ville-Marie vers l'Est, a laissé des marques et contribué à la dévitalisation de ce secteur de l'Est de Montréal.

Durant la période que dureront les travaux de modernisation de la rue Notre-Dame, la rue Ste-Catherine sera certainement l'artère commerciale qui subira le plus d'impacts et d'inconvénients. Les travaux d'infrastructures occasionneront de multiples problèmes de circulation, de stationnement, de livraison, de sécurité routière et de circulation de transit vers la rue Ste-Catherine. Les impacts des travaux se feront sentir notamment sur le chiffre d'affaires de plusieurs commerçants mais également auprès de la clientèle qui pourrait désertier le secteur durant cette période. Il sera par ailleurs plus difficile d'attirer de nouveaux commerces avant la fin des travaux. Afin de minimiser les impacts économiques pour les commerçants de la rue Ste-Catherine, nous proposons l'implantation des mesures suivantes :

13. Mettre en place un Fonds de revitalisation et d'intégration urbaine de 10 millions \$, soit de 2 millions par an sur cinq ans, afin de soutenir principalement la revitalisation de la rue Ste-Catherine et compenser les impacts durant les travaux. Ce fonds permettra notamment de :

- *Promouvoir et soutenir la mise en marché des commerces ;*
- *Compenser pour les inconvénients et les pertes de revenus et de clientèles;*
- *Soutenir la rénovation des commerces et la restauration des bâtiments;*
- *Aménager l'artère commerciale en améliorant le mobilier urbain, la signalisation, les trottoirs, etc.*

3.2.3 Mise en valeur du site de la Tonnellerie

La mise en valeur de la Tonnellerie et des terrains adjacents, s'avère une opportunité de créer un environnement dynamique et propice à la revitalisation de ce secteur adjacent à la rue Ste-Catherine. En plus d'être en lien direct avec le parc linéaire et la piste cyclable, cet ensemble nous apparaît l'occasion de réaliser un projet structurant pour le quartier en misant sur le caractère patrimonial du bâtiment, sur son intégration au parc linéaire et sa proximité de l'axe de la rue Pie-IX qui constitue un accès privilégié au quartier Hochelaga-Maisonneuve.

14. Nous croyons que tout projet, qu'il soit de nature privée ou publique, devrait répondre aux critères et conditions suivantes :

- *Faire la démonstration du caractère structurant du projet pour le quartier;*
- *Contribuer à la revitalisation de la rue Ste-Catherine;*
- *Être développé en concertation avec les acteurs du milieu ;*
- *Intégrer des fonctions mixtes (commerces de proximité, secteurs d'emploi, habitations);*
- *Établir un lien fort avec le parc linéaire et favoriser un achalandage et une animation du côté de la rue Ste-Catherine;*
- *Préserver et mettre en valeur le caractère patrimonial du site et du bâtiment.*

3.3 Parc linéaire, pistes cyclables et espaces verts

Le parc linéaire avec ses aménagements paysagers, sa piste cyclable, son sentier piéton et les parcs qu'il traverse constitue une des composantes essentielles et incontournables permettant une meilleure intégration du projet de « boulevard urbain » aux quartiers Hochelaga-Maisonneuve et Mercier. Le parc linéaire constitue à la fois une zone de transition et une zone tampon entre une infrastructure routière majeure et une zone d'habitations densément peuplée. La qualité de ces aménagements et des liens qu'il permet entre la rue Notre-Dame et le quartier sont d'autant plus critiques, puisqu'ils doivent permettre d'une part de réduire les impacts pour les résidents et d'autre part favoriser son appropriation par les cyclistes et les promeneurs et relier entre eux divers attraits du quartier, notamment les parcs Dezery, Morgan et Champêtre, le site de la Tonnellerie et le parc de la Promenade Bellerive.

Afin de favoriser une plus grande intégration du parc linéaire et de ses composantes au quartier, nous proposons les mesures suivantes :

Pistes cyclables

- 15. Développer des scénarios d'aménagement (boucles, prolongements vers le quartier, places, point de vue, etc.) permettant d'accroître les interactions entre le parc linéaire et le quartier;*
- 16. Prévoir une signalisation distinctive et des panneaux d'interprétation le long de la piste cyclable et du sentier piéton afin de mettre en valeur les attraits et services du quartier et encourager les piétons et cyclistes à pénétrer dans le quartier;*
- 17. Intégrer le raccordement de la piste cyclable au parc de la Promenade Bellerive dans le cadre du projet de modernisation de la rue Notre-Dame et prévoir les budgets nécessaires à cet effet;*

Buttes ou murets

- 18. Éviter d'appliquer une solution unique et uniforme aux problèmes de bruits occasionnés par la circulation routière. Intégrer des solutions mixtes de murets, de buttes et d'écran végétal en fonction des problématiques spécifiques à chacune des portions du tracé;*
- 19. Évaluer la possibilité de végétaliser les murets lorsque ceux-ci sont requis. Éviter autant que possible les surfaces lisses susceptibles de favoriser les tags et les graffitis;*
- 20. Lorsque des murets sont requis, évaluer la possibilité qu'ils servent de support ou d'ancrage pour des œuvres d'arts, des panneaux d'informations ou tout autres projets visant à mettre en valeur le quartier, son histoire, ses artistes et ses artisans;*
- 21. Éviter d'aménager des murets d'une hauteur qui limiterait la vue vers le fleuve pour les cyclistes et les piétons, créant ainsi des zones d'insécurité et un effet d'isolement et de fermeture.*

Parcs Morgan et Champêtre

- 22. Entreprendre dès maintenant les démarches en vue d'acquérir les terrains permettant d'agrandir le parc Champêtre vers l'Est;*
- 23. Impliquer le milieu (citoyens, organismes, etc.) dans l'identification des besoins en matière d'aménagement, de sécurité et d'animation;*
- 24. Prendre en compte, dans l'aménagement du parc et l'implantation de nouveaux équipements de loisirs, les besoins et les projets du Théâtre Sans Fil qui occupe présentement l'ancienne Caserne Létourneux;*
- 25. Établir un concept d'aménagement et d'animation qui prenne en compte le potentiel de l'axe récréo-culturel formé par la Place du Marché Maisonneuve, le boulevard Morgan, le Théâtre Denise-Pelletier, le Parc Morgan-Champêtre et le Théâtre Sans fil.*

3.4 Transport collectif et mesures d'apaisement de la circulation

Comme il a été mentionné précédemment, il serait souhaitable de faire une place plus importante au transport collectif dans le concept de modernisation de la rue Notre-Dame et ainsi contribuer à limiter le nombre de véhicules se dirigeant vers le centre-ville de Montréal. Une telle approche aurait également pour effet de limiter les impacts sur la santé des résidents habitant à proximité de la rue Notre-Dame, d'améliorer la qualité de vie des résidents et de contribuer à la réduction des gaz à effet de serre.

Afin de favoriser l'utilisation du transport en commun et réduire les impacts possibles de la circulation sur la qualité de vie des résidents pendant et après les travaux, nous proposons les mesures suivantes :

- 26. Évaluer la possibilité de retrancher des voies de circulation et d'approfondir des scénarios visant à intégrer un moyen de transport collectif moderne tel qu'un tramway, un train léger sur rail ou tout autre modèle de transport collectif plus efficace;*
- 27. Intégrer une voie de covoiturage durant les heures de pointe et mettre en place un programme incitatif de covoiturage;*
- 28. Mettre en place et promouvoir des incitatifs pour l'utilisation du transport en commun;*
- 29. Accroître le nombre de stationnements incitatifs dans l'Est de Montréal;*
- 30. Améliorer le service d'autobus sur Ste-Catherine et Ontario, notamment durant la période des travaux;*
- 31. Améliorer la desserte de transport en commun dans l'ensemble de l'arrondissement de Mercier –Hochelaga-Maisonneuve;*
- 32. Mettre en place rapidement les mesures d'apaisement de la circulation dans le quartier, notamment à proximité des écoles et aux carrefours présentant des risques accrus d'accidents tant pour les piétons, les cyclistes que les automobilistes;*
- 33. Préciser et mettre en place dès maintenant les mesures qui permettront de faire du quartier Hochelaga-Maisonneuve un quartier vert. Précisez quelles seront les actions mises de l'avant, les ressources requises, les échéanciers de même que les responsabilités des acteurs concernés.*

3.5 Suivi des travaux et monitoring

La période de réalisation des travaux, qui s'échelonne sur une période d'au moins six ans, constitue un enjeu d'une importance capitale tant d'un point de vue économique, environnemental que social. Les inconvénients occasionnés par les travaux de construction auront des impacts tant pour les commerçants de la rue Ste-Catherine, les clients et les travailleurs du secteur que pour un grand nombre de citoyens du quartier Hochelaga-Maisonneuve.

Afin de minimiser les impacts négatifs de cette longue période de travaux et favoriser les échanges et la communication entre le milieu, les entrepreneurs, la ville de Montréal et le Ministère des Transports, nous proposons la mise en place des mesures suivantes :

- 34. Création d'un comité de suivi concernant les impacts des travaux et les mesures de mitigation (avant, pendant et après les travaux);*
- 35. Intégrer des citoyens, des élus, des commerçants et des représentants de la communauté locale au sein du comité de suivi;*
- 36. Mettre en place un programme de monitoring de la pollution sonore et du bruit;*
- 37. Mettre en place un programme de suivi du débit routier, de la circulation de transit et de la vitesse sur la rue Notre-Dame;*
- 38. Assurer une diffusion publique et continue des résultats des programmes de monitoring et de suivi;*
- 39. Évaluer les impacts et les mesures de mitigation à mettre en place sur le boulevard Pie-IX et aux intersections Ontario et Ste-Catherine compte tenu de l'accroissement anticipé de la circulation sur cette artère et de l'aménagement d'une voie réservée aux autobus aux heures de pointe.*

Compte tenu de son expertise et de sa représentativité dans le milieu, la Corporation de développement de l'Est (CDEST) offre ses services afin d'agir à titre de mandataire pour la mise en place et la coordination du comité de suivi, de même que pour la gestion d'un Fonds de revitalisation et d'intégration urbaine.

Conclusion

Après plus de 30 ans de reports, d'analyses et de tergiversations, la modernisation de la rue Notre-Dame est plus que nécessaire. Les problèmes de congestion routière, la circulation de transit dans les quartiers résidentiels et les problèmes de sécurité sur la rue Notre-Dame sont autant de raisons qui militent en faveur de sa modernisation.

Le projet tel que présenté par la Ministère des Transports du Québec et la Ville de Montréal, malgré qu'il présente certaines lacunes, notamment sur le plan du transport collectif, constitue une extraordinaire opportunité de développement et de revitalisation pour l'ensemble de l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. Le désenclavement du secteur l'Assomption par le prolongement des rues Souigny et l'Assomption permettra de mettre en valeur plus de 3,5 millions de pi² de terrains laissés vacants depuis la fermeture de la Canadian Steel Foundries. Ces terrains, lorsqu'ils seront desservis par un réseau de rues et d'utilités publiques, permettront la construction de plusieurs milliers d'habitations, en plus de favoriser l'implantation de commerces de proximité et de bureaux. Afin d'assurer le redéveloppement de ce secteur, les budgets requis pour aménager les infrastructures publiques devront cependant être inclus dans le projet actuel de modernisation de la rue Notre-Dame.

Le prolongement souhaité des rues Ontario et Ste-Catherine vers le secteur l'Assomption permettra de désenclaver le secteur et d'offrir de nouvelles opportunités pour les commerces des deux artères commerciales. Le réaménagement du parc linéaire, la réunification des parcs Morgan et Champêtres, de même que la mise en valeur du site de la Tonnellerie sont autant de projets d'aménagement qui contribueront à accroître la qualité de vie des résidents et à mettre en valeur notre patrimoine collectif.

Afin de faire de la modernisation de la rue Notre-Dame une réussite, assurer sa réelle intégration et obtenir l'adhésion du milieu, il est d'autant plus important de bien mesurer les impacts et les inconvénients qu'il occasionnera notamment durant la période de construction, d'en informer la population et de mettre en place des mesures de compensation adéquates. C'est pour cette raison que nous proposons la création d'un **Fonds de revitalisation et d'intégration urbaine de 10 M\$ sur cinq ans** afin de compenser pour les inconvénients subies et pour soutenir notamment la revitalisation de la rue Ste-Catherine. De plus, nous proposons la création d'un **comité de suivi** composé de citoyens, d'élus, de commerçants et de représentants du milieu afin de favoriser les échanges, proposer des mesures de mitigation et impliquer le milieu tout au long de la période de réalisation.

La Corporation de développement de l'Est (CDEST), de par son mandat de développement économique communautaire, et organisme agréé Centre local de développement (CLD), est à la disposition du Ministère des Transports du Québec, de la Ville de Montréal et de tous les intervenants liés au projet, pour faciliter et contribuer à une meilleure intégration du projet dans le milieu.

Annexe : Secteur l'Assomption

- Prolongement de Souigny vers l'Ouest
- Aménagement d'une desserte Nord-Sud
- Prolongation des rues Ontario et Ste-Catherine
- Développement mixte : résidentiel, commerces de proximité et secteur d'emplois
- Privilégier un secteur résidentiel de moyenne et haute densité
- Inclusion de logements sociaux et abordables

