

Consultation publique sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame

Mémoire de :

Daniel Duranleau

Commissaire scolaire, circonscription 13 - Hochelaga-Maisonneuve

Christian Giguère

Commissaire scolaire, circonscription 12 - Mercier

Catherine Harel-Bourdon

Commissaire scolaire, circonscription 11 - Tétreaultville

Paul Trottier

Commissaire scolaire, circonscription 15 - Les Faubourgs

30 janvier 2008

La rue Notre-Dame aura fait beaucoup parler d'elle au cours des dernières années. Souvent pour de mauvaises raisons, d'où les nombreux projets de moderniser cette artère qui ont été présentés au fil des années.

Commissaires scolaires des quartiers Centre-Sud, Hochelaga-Maisonneuve, Mercier-Ouest et Mercier-Est, nous voulons, dans le cadre de ce mémoire et en lien avec nos fonctions d'élus scolaires des quartiers «touchés», poser un regard «scolaire» sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame qui nous est actuellement présenté par le ministère des Transports du Québec et la Ville de Montréal.

Nous avons donc regardé et analysé ce projet à partir de la prémisse «*Qu'est ce qui est favorable au bien-être, à la sécurité et à la santé des élèves de nos quartiers et de leurs familles?*» Et, par la suite, tenté de jauger des impacts de ce projet, certes par rapport aux élèves d'aujourd'hui, mais aussi à ceux qui le seront dans 5, 10, 20 ou 40 ans.

Nous avons basé les positions que nous vous présentons aujourd'hui sur notre expérience de commissaires et de résidents de ces quartiers, mais nous avons d'abord mis de l'avant ce que les parents et les gens du milieu scolaire nous disent. Cette expertise n'est peut-être pas technique; elle a toutefois le grand mérite d'être concrète. Et vécue.

Une circulation automobile en forte croissance qui pose problème

Nous convenons clairement que l'actuel *statu quo* est inacceptable. Les fréquents bouchons sur Notre-Dame et la circulation de transit de plus en plus importante dans les rues de nos quartiers indiquent que la limite a été atteinte. Et il suffit que Notre-Dame soit bloquée pour que les rues parallèles ne se transforment rapidement en voies de contournement ajoutant ainsi à l'importante circulation «régulière» qui s'y trouve déjà. Sans action, il est clair que la situation continuera d'empirer. Ne rien faire, ce n'est donc pas se contenter du *statu quo*, c'est accepter une détérioration de la situation.

Cet important volume de circulation pose des problèmes. De sécurité d'abord. Un nombre significatif de parents nous disent et redisent combien ils sont inquiets pour leurs enfants quand ceux-ci doivent traverser nos rues. C'est certainement là une des inquiétudes principales des parents de nos quartiers. Cela ressortait d'ailleurs clairement des discussions entourant les plans d'action famille de nos arrondissements. Pour «bien vivre en famille» dans nos quartiers, il faut pouvoir se sentir en sécurité sur nos rues et nos trottoirs. Cela est incompatible avec une trop forte circulation automobile.

Plus globalement c'est donc la qualité de vie de nos quartiers qui s'en trouve affectée par cette augmentation du trafic. Une importante circulation routière entraîne de la pollution, notamment sonore, du stress et a des impacts négatifs sur la santé physique et mentale des riverains. Cela est fort bien documenté.

Il est ironique que ce soit les gens qui choisissent de vivre dans nos quartiers qui soient d'abord affectés par la circulation engendrée principalement par des gens qui ont choisi d'aller vivre plus loin à la recherche justement de milieux de vie plus calmes.

Un projet à multiples éléments

Une fois convenue la nécessité d'une modernisation de la rue Notre-Dame, qu'en est-il du projet devant nous? Ce projet de modernisation comporte différents éléments. Certains sont clairement dépendants les uns des autres; d'autres ne le sont pas. Nous ne concevons donc pas ce projet comme un «tout prendre ou tout laisser». Une série de mesures pourraient être quand même implantées même si d'autres éléments du projet devaient être revus, retravaillés, améliorés.

Nous reconnaissons que des efforts concrets ont été faits afin de chercher à concilier les différents objectifs du projet. Cela dit, des inquiétudes persistent. Certains éléments du projet doivent, à notre avis, être réévalués alors que d'autres inquiétudes sont davantage un appel à des garanties, à une très grande vigilance afin que le projet puisse tenir ses promesses.

Six ou huit voies?

Un des éléments majeurs de cette nouvelle version de la modernisation de la rue Notre-Dame est que ce projet comporte désormais huit voies, soit deux voies de plus comparé aux projets antérieurs. Nous joignons nos interrogations à toutes celles qui questionnent la pertinence de cette orientation.

En fait, nous comprenons aisément que huit voies sont théoriquement plus fluides que 6 voies et que si l'objectif prioritaire est d'assurer la fluidité du trafic, huit voies sont préférables. Cette fluidité souhaitée du trafic automobile ne peut toutefois faire abstraction des conséquences qu'elle engendre.

Notre inquiétude se situe donc sur les impacts majeurs additionnels que ce projet à huit voies imposera aux quartiers traversés. On parle ici d'une infrastructure plus large et donc beaucoup plus près de nos quartiers; on parle de mesures supplémentaires d'atténuation du bruit qui devront être nettement plus importantes; on parle donc d'une «empreinte» géographique significativement plus marquée.

Nous avons le sentiment général que cette orientation du huit voies devient un prix trop important à payer pour nos quartiers. Nous nous inquiétons notamment des mesures d'atténuation du bruit (que ce soit par un mur ou par des buttes). Dans les deux cas, cela isolera, à certains endroits, nos quartiers derrière des obstacles de quatre voire cinq mètres. Et on se rappellera qu'au mieux, ce projet devrait se traduire par un gain de 6 à 9 minutes pour les utilisateurs de cette rue modernisée.

Nous demandons donc que soit réévaluée la possibilité d'une rue Notre-Dame à 6 voies avec une voie réservée dans chaque direction pour les autobus ET le covoiturage.

Le projet actuel envoie certes un signe positif quant au transport en commun avec ses deux voies réservées aux autobus. Le projet n'envoie cependant aucun signe d'encouragement à l'égard du covoiturage. Dans l'actuel projet, que vous voyagiez seul ou à plusieurs dans votre véhicule, vous voyagez sur la même voie. Ne pourrait-on pas faire autrement?

Une vision favorable au transport en commun à affirmer davantage

On peut certes présumer qu'une rue Notre-Dame plus fluide accueillera, dans un premier temps du moins, une partie de la circulation de transit des rues du quartier Hochelaga-Maisonneuve vers Notre-Dame. Vous estimez à 11 000 automobiles actuellement cette circulation de transit dans nos rues et établissez que le projet convaincra 55% de ces automobilistes d'utiliser, dans le futur, la rue Notre-Dame modernisée plutôt que les rues locales.

Certes, cela serait une amélioration significative si cela représentait une réduction «nette» de la circulation de transit. Or, les estimations indiquent, parallèlement, une augmentation, à terme, de 50% de la circulation en bordure de nos quartiers. À l'entrée du centre-ville, elle dépassera les 100 000 véhicules par jour. Une circulation accrue en bordure qui sera aussi, en partie, une circulation de transit pour nos quartiers puisqu'elle empruntera Iberville, Pie IX, Viau, etc. pour accéder à une Notre-Dame plus fluide.

Clairement, et peu importe la nature des travaux qui seront, si l'accent reste mis sur l'automobile, il y aura plus de voitures sur Notre-Dame; beaucoup plus. Comment éviter que toute modernisation de la rue Notre-Dame favorise et encourage cette augmentation de la circulation avec les conséquences environnementales qui s'y rattachent? Si la circulation est facile sur Notre-Dame, comment convaincrons-nous les automobilistes de ne pas l'emprunter en auto?

Et évidemment, ici, ce n'est pas le court terme qui nous inquiète : il y aura, il y a consensus là-dessus, une amélioration à court terme. Mais dans 5 ou 10 ans? Et si, à cet horizon, la rue Notre-Dame, même modernisée redevient bouchée, où se dirigera la circulation? Clairement : vers nos rues résidentielles. Des études semblent démontrer que, partout où on est passé de quatre à six voies, on a augmenté la fluidité du trafic au début, mais la congestion revient par la suite avec les problèmes sanitaires qui y sont reliés.

Nous sommes donc en accord avec les responsables de la Direction de la santé publique de Montréal quand ils affirment qu'il est urgent que les discours de réduction de la place de la voiture dans l'île de Montréal se traduisent dans les faits. À cet effet, vous comprendrez notre inquiétude devant une des conclusions de la récente étude menée par le Dr Mélissa Généreux, que vient de dévoiler la DSP, et qui statue clairement que l'augmentation de la capacité routière résultant de la modernisation de la rue Notre-Dame, selon le projet actuellement sur la table, est inacceptable car elle sera dangereuse pour la santé humaine.

Soit ces conclusions sont partagées par les responsables du projet et elles remettent clairement en question certaines des caractéristiques du projet actuel, soit elles ne le sont pas et des garanties doivent être données que cette modernisation ne sera pas un «appel d'air» automobile.

Nous demandons qu'une plus grande emphase soit mise sur le développement de l'offre en transport en commun et que des objectifs ambitieux soient établis quant à l'accroissement de son utilisation dans ce projet de modernisation de la rue Notre-Dame.

Le boulevard Pie IX : nos inquiétudes devant une circulation plus dense

Le projet présenté engendrera une circulation fortement accrue sur le boulevard Pie IX compte tenu que ce boulevard est l'axe privilégié de circulation de et vers Notre-Dame et le nord. De plus, le plan y prévoit l'implantation d'autobus express. Cette circulation plus dense nous inquiète fortement.

Nous vous rappelons que dans cette seule portion sud du boulevard Pie IX (de la rue Hochelaga à Notre-Dame) sont concentrés deux écoles primaires (Saint-Jean-Baptiste-de-la-Salle et Saint-Nom-de-Jésus), une école secondaire (Irénée-Lussier) et un centre d'éducation populaire (PEC Hochelaga-Maisonneuve); quatre établissements scolaires construits directement sur le boulevard. Des brigadiers scolaires sont d'ailleurs en fonction dans cette partie du boulevard Pie IX (Pie IX-Hochelaga, Pie IX-De Rouen, Pie IX-Lafontaine et Pie IX-Adam) pour faire traverser plus d'une centaine d'enfants. Les témoignages recueillis auprès de ces brigadiers indiquent que c'est déjà tout un exploit d'assurer cette sécurité jour après jour.

Quels impacts aura ce trafic accru d'autobus et d'automobiles? Comment pourra-t-on assurer la sécurité des élèves traversant le boulevard Pie IX d'autant que les trajets des écoliers, le matin surtout, coïncide avec l'heure de pointe? Nous sommes inquiets. Comment éviter que le boulevard ne devienne une barrière difficilement franchissable à certaines heures du jour?

Un quartier vert : des investissements qui doivent être budgétés dès maintenant

Le projet de modernisation qui nous est présenté indique, au chapitre des mesures d'atténuation de la circulation, qu'un concept de quartier vert pourrait être implanté dans Hochelaga-Maisonneuve où différentes mesures pourraient être implantées (saillies le long des rues, rétrécissement des voies de circulation...). Fort bien. Il faut cependant prévoir, dès maintenant, des budgets conséquents pour que ces aménagements puissent effectivement se faire; des budgets qui seraient protégés.

Nous ne pourrions accepter que ce concept de quartier vert reste lettre morte parce que les budgets ne sont pas là pour l'implanter. D'importants récents travaux de réfection de rues dans nos quartiers n'ont inclus aucune mesure d'apaisement de la circulation. Pourtant le concept est connu : pourquoi n'est-il pas appliqué?

De plus, il est clair que la modernisation de la rue Notre-Dame exigera des investissements énormes : la concrétisation d'Hochelaga-Maisonneuve, quartier vert, ne peut être tributaire d'éventuels fonds résiduels. Cela doit être budgété et faire partie intégrante de cette modernisation dès le départ.

Et nous vous soumettons que ces aménagements devraient cibler prioritairement les zones où se trouvent les établissements scolaires. Nous pensons ici notamment aux quatre écoles primaires de la rue Adam. Nous croyons que les zones scolaires sont particulièrement vulnérables à ce niveau.

Intégrer pleinement la situation de Mercier-Est à la planification et au suivi de ce projet

Le présent projet laisse de côté tout le secteur riverain du fleuve à l'est du nouveau boulevard L'Assomption. Et pourtant, toute nouvelle action sur la rue Notre-Dame vers le centre-ville aura des effets significatifs et conséquents sur cette portion de la rue Notre-Dame.

Nous nous inquiétons de l'accroissement du nombre de véhicules notamment dans la section qui traverse le quartier Mercier-Est. Les estimations montrent

qu'il y aura une augmentation de 50% de la circulation en bordure de nos quartiers. Une circulation supplémentaire qui sera particulièrement inquiétante pour cette portion de la rue compte tenu que la rue Notre-Dame, dans le quartier de Mercier-Est, a encore moins la configuration d'une route rapide avec ses habitations directement sur la rue.

De plus, la problématique de la circulation des camions reste entière et des mesures doivent être mises en place afin d'atténuer les effets de cette intense circulation sur la qualité de vie des riverains.

Des mesures de mitigation essentielles pendant toute la durée des travaux

Peu importe la nature finale des travaux qui seront faits pour moderniser la rue Notre-Dame, ces travaux seront majeurs et ils dureront longtemps. Les documents annoncent 6 ans de travaux.

Il faut donc prévoir d'ambitieuses et performantes mesures de mitigation afin d'éviter le débordement vers les rues de nos quartiers. Autant nos rues résidentielles que nos artères commerciales doivent être protégées de cette circulation de transit qui, si elle n'est pas contrôlée ni canalisée, viendra handicaper sérieusement la qualité de vie et le dynamisme commercial de nos quartiers pendant de longues années.

Un indispensable comité de suivi :

Tout comme d'autres groupes l'ont demandé, il faut obligatoirement qu'un réel comité de suivi soit mis en place, un comité composé d'abord de membres des populations des quartiers concernés. À cet égard, une place devrait être faite à des personnes reliées au milieu scolaire (directions, parents, brigadier, etc.).

Les promoteurs du projet énoncent un certain nombre d'objectifs (ex : aucune augmentation du niveau de pollution sonore, une réduction de la circulation de transit, etc.). Ces objectifs doivent être suivis, vérifiés, analysés. Ce comité doit avoir le mandat, les moyens et l'autorité d'assurer ce suivi et de rendre publiques sur une base régulière les données recueillies de façon à forcer, le cas échéant, les responsables à apporter les correctifs requis.

Conclusion :

Nous disions, au début de ce mémoire, que nous avons essayé de porter un regard scolaire sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame qui fait actuellement l'objet de ces consultations. Et clairement ce prisme de la santé, de la sécurité et du bien-être des élèves d'aujourd'hui et de demain nous amène à avoir de sérieuses inquiétudes.

Tout le monde s'entend afin de dire que, peu importe le projet qui sera finalement implanté, ce projet marquera de façon considérable nos quartiers et pour longtemps. Il importe donc de favoriser le projet optimal. Et même si les discussions durent depuis plusieurs années dans ce dossier, convenons que les différents éléments du projet actuel, eux, n'ont été que récemment présentés aux riverains. Or, le nombre élevé d'inquiétudes et de réserves qui se sont exprimées au cours des dernières semaines nous incite à demander aux responsables du projet de revoir certains éléments-clés de ce projet. Quelque part, oui, des devoirs devraient être refaits.

Le choix de construire cette infrastructure avec huit voies, la circulation accrue que favorisera ce projet, la part belle qui est faite aux automobilistes, des réserves quant à la réelle sécurité qui pourra être assurée dans nos rues, la conviction que l'on pourrait aller plus loin au niveau de l'offre en transport en commun justifient que l'on prenne le temps de considérer sérieusement ce que de nombreux résidents et groupes de nos quartiers auront mis de l'avant.

Nous ne croyons pas que ce mémoire prône l'immobilisme. Il questionne cependant et appelle à ce que ce soit la meilleure infrastructure, celle qui respectera la façon de penser et de réaliser l'espace urbain du 21^e siècle en fonction des objectifs du développement durable, qui soit construite. Donnons-nous collectivement l'objectif que quelque part dans 20, 30, 40 ans, les Montréalais pourront, dans un très large consensus, conclure que «la modernisation de la rue Notre-Dame, elle a été réussie».