

MÉMOIRE SUR LE PROJET DE MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME

Mercier-Est : oublié dans le projet de modernisation de la rue Notre-Dame

Présenté par

Francois Ouellet

et

Julie Paquette

Janvier 2008

Mercier-Est : oublié dans le projet de modernisation de la rue Notre-Dame

Depuis 2004, nous avons fait plusieurs démarches, certaines avec d'autres résidents de la rue Curatteau, pour faire changer la signalisation pour le camionnage. Le passage des camions à proximité causait d'importantes vibrations, ce qui a été confirmé par une étude menée par le Ministère des Transports du Québec et une autre par la ville de Montréal. Par le fait même, nous avons connu de multiples bris d'aqueduc sur une base quasi semestrielle pendant trois ans. Nos démarches ont mené à un changement de la signalisation sur le viaduc De Boucherville qui est désormais interdit aux camions, ceux arrivant du nord devant maintenant tourner sur la rue Tellier. D'ailleurs, le viaduc De Boucherville est en si mauvais état qu'il sera bientôt démoli, et le viaduc Tellier quant à lui sera reconstruit. Cependant, les nombreux camions qui sortent du tunnel et qui empruntent la sortie Hochelaga continuent de passer en face de nos maisons. La plupart se dirigent vers le Port de Montréal, alors que d'autres vont prendre la rue Notre-Dame.

Le projet

Nous nous intéressons depuis le début au projet de modernisation de la rue Notre-Dame car à l'époque où nous connaissions ces problèmes de vibrations intenses, nous nous faisons dire, autant de la part du MTQ que de la Ville de Montréal, que cette situation serait prise en compte lors de la réfection de la rue Notre-Dame, puisque les voies de raccordement seraient modifiées à cette occasion. Nous avons constaté qu'il n'en était rien lors de la séance de présentation à la maison de la culture d'Hochelaga-Maisonneuve le 4 décembre dernier. Rien n'était prévu pour les voies de raccordement, même que la portion de Notre-Dame traversant notre quartier est complètement ignorée. Le projet prévoit la réfection de la rue Notre-Dame jusqu'à l'Assomption, à partir d'où la continuité se fera dans le secteur De Souigny.

Une des préoccupations de la ville et du MTQ était supposément de diminuer les nuisances pour les résidents du secteur et de revoir le plan de circulation locale pour réduire la circulation de transit dans les zones résidentielles. Il semble que les résidents du quartier et de la rue Curatteau en particulier ne bénéficieront aucunement de la modernisation de la rue Notre-Dame. Pourtant, il s'agit d'une rue qui est pratiquement une voie de service de l'autoroute 25 et un point de jonction entre Notre-Dame et l'autoroute 25.

Les responsables du projet doivent comprendre qu'à chaque fois qu'un camion emprunte la sortie Hochelaga en sortant du tunnel, les résidents de la rue Curatteau subissent un bruit excessif et des vibrations. Sans compter les camions qui utilisent leur frein moteur à l'approche d'une intersection, dont celle au coin de la voie de service de la 25 et Tellier, tout juste derrière le mur à quelques pieds de plusieurs résidences. Depuis le temps que nous sommes impliqués dans le dossier, les différentes instances gouvernementales (provinciale et municipale) sont au courant de ces préoccupations. Elles auraient pu voir là l'occasion de les régler en réaménageant les voies de raccordement de l'autoroute 25 et du tunnel, ou du moins en profiter pour faire changer la signalisation.

Modification du plan de camionnage

Si de nouvelles voies de raccordements ne sont pas faites, le MTQ, la ville de Montréal et l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve pourraient s'entendre pour changer la signalisation et modifier le plan de camionnage en interdisant aux camions d'emprunter la sortie Hochelaga et d'aller prendre plutôt la sortie Centre-ville, puis Souigny, et de là Notre-Dame. Ceci ne s'appliquerait pas aux automobiles mais seulement aux camions, qui sont souvent des remorques transportant un ou deux conteneurs se dirigeant vers le Port de Montréal.

Comme nous pouvons le constater, la solution existe déjà et n'exige aucun investissement ou travaux, puisqu'il existe déjà une autre route que pourraient emprunter les camions : l'avenue Souigny. Les camions sortant du Port de Montréal ou arrivant de la rue Notre-Dame voulant prendre le tunnel doivent obligatoirement l'emprunter. Pourquoi est-ce que les camions sortant du tunnel ne devraient-ils pas prendre la même route en sens inverse? Si les camions sortant du tunnel prenaient la sortie Centre-ville, ils se retrouveraient sur Souigny (vers l'ouest) puis ils tourneraient sur Dickson (vers le sud) pour ainsi rejoindre la rue Notre-Dame. Les camions devraient emprunter le même trajet à l'aller ou au retour. Notons que le tronçon de la rue Notre-Dame entre Dickson et De Boucherville ne comprend aucune habitation résidentielle.

D'ailleurs, pourquoi le projet prévoit-il deux voies vers le centre-ville et trois voies en sens inverse vers l'autoroute 25? Fort probablement parce que les instigateurs du projet n'ont pas tenu compte du trafic utilisant d'autres voies d'accès pour atteindre Notre-Dame, comme ces camions qui prennent la sortie Hochelaga en sortant du tunnel ou ceux qui arrivent du nord et qui sortent à la hauteur de la rue Yves-Prévost (près de la Place Versailles).

Pourquoi la signalisation ne peut-elle pas être changée? Nous avons déjà soulevé ce point lors d'un conseil d'arrondissement le 10 mai 2005 et nous n'avons jamais obtenu d'autre réponse qu'un « non » des représentants présents au conseil. Plus tard, nous nous sommes fait répondre que cela ne relevait pas de l'arrondissement mais plutôt de la ville-centre, puis à la ville-centre que la décision relevait du MTQ, puis au MTQ que c'était la ville qui était responsable

de la signalisation à cet endroit. Bref, tout le monde se rejetait la balle et rien n'a été fait pour changer la signalisation.

L'avenue Souigny a été construite en partenariat avec le Ministère des Transports et la ville de Montréal. Actuellement, cette voie rapide à 4 voies est entretenue par le MTQ.

Dans un article de l'hebdomadaire de quartier « Le Flambeau » datant de 1997, on pouvait lire que le MTQ et la ville injecterait 11M\$ pour contrer le bruit et les vibrations sur la rue Curatteau : « (...) une nouvelle voie de circulation sera construite dans l'axe de l'avenue Souigny, reliant ainsi la rue Dickson à l'autoroute 25, ce qui permettra de détourner les camions de la rue Curatteau. » Pierre Bourque, le maire de l'époque avait dit : « Cela va mettre fin au cauchemar des citoyens de Mercier-Est (...). Ça va placer ces citoyens au même niveau que les autres citoyens du Québec. » Au départ le couloir Souigny devait servir de liens entre la 25 et la rue Notre-Dame. Pourtant les camions qui sortent du tunnel ne l'empruntent pas. Ils continuent de circuler à proximité de nos demeures.

Le Port de Montréal

Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame ne comprend aucune amélioration aux conditions de desserte du Port de Montréal. Pourtant, le port longe le projet routier sur son ensemble et des milliers de conteneurs entrent et sortent du port chaque jour sur des camions constituant une part appréciable du trafic routier de la rue Notre-Dame et de l'autoroute 25.

Le trafic de conteneurs compte pour presque la moitié des activités du port et ce trafic ne cesse d'augmenter. Les camions qui causent les vibrations sont surtout ceux transportant des conteneurs se dirigeant vers le port. Il faut comprendre que nos résidences sont à proximité des voies menant au Port de Montréal. Selon nous, la ville, le MTQ et le Port de Montréal pourraient se concerter pour trouver une solution comme nous-mêmes tentons de le faire depuis plusieurs années avec nos maigres moyens.

Nous savons que le port est un acteur important de l'économie montréalaise et qu'il est appuyé par les différentes instances gouvernementales. Mais la qualité de vie des citoyens du quartier compte également. En juin 2007, des travaux de réfection ont été effectués aux intersections (rayons de virage) des rue Notre-Dame et de Boucherville afin de permettre un meilleur accès à la voie de service du port aux camions qui se rendent aux différents terminaux. Nous nous sommes posé ces questions: par qui ces travaux sont-ils demandés? Par qui sont-ils autorisés? Est-ce le port, la ville, le MTQ, ou le gouvernement fédéral? Et par qui sont-ils effectués? Il semble que tout est plus simple à obtenir pour le Port de Montréal que pour de simples citoyens.

Dans le texte « Projet dans son ensemble », produit par l'agence Convercité et diffusé sur le site www.projetnotredame.qc.ca, dans la section « Le transport : tous les moyens sont bons! », on peut lire au sujet du transport des marchandises que d'après des données de 2007, il circule chaque jour de cinq à sept mille camions sur la rue Notre-Dame et qu'un fort pourcentage de ces camions sont liés aux activités du port. On peut y lire aussi que « le projet permettra au trafic lourd de rejoindre plus rapidement et plus directement le réseau routier régional. » C'est quelque peu vague comme énoncé pour un projet aussi important. On aurait pu donner d'autres précisions. Où passeront ces camions pour rejoindre « plus rapidement et plus directement » le réseau routier régional?

Le port génère beaucoup de trafic lourd dans notre quartier mais il ne faut pas oublier non plus qu'il y a en plus d'autres entreprises et usines installées dans le secteur qui génèrent elles aussi le passage des camions.

Conclusion

Tout ceci nous amène à nous questionner sur l'engagement réel des pouvoirs politiques envers l'amélioration de la qualité de vie dans le quartier. Pourtant cet engagement figurait au cœur du plan de réaménagement de la rue Notre-Dame.

Si un des buts du projet est de réduire de façon importante la circulation lourde qui transite dans les rues du secteur résidentiel nous pouvons certainement dire dès maintenant qu'un des buts du projet ne sera pas atteint. Ce projet semble avoir été conçu seulement pour les acteurs importants de la vie économique montréalaise comme la Chambre de commerce et d'industrie de l'est de l'île de Montréal (CCIEÎM), la CDEST, le Port de Montréal, etc. Ces derniers furent rencontrés et ont pu discuter sérieusement de leurs attentes, qui ont été prises en considération, alors que les consultations publiques avec la population concernée abordaient des considérations superficielles et esthétiques et les rares occasions de s'exprimer se faisaient par le biais d'atelier comportant des sujets imposés.

Il n'y a aucun doute que la rue Notre-Dame doit être modernisée. Cependant, selon nous le projet devrait être modifié en considérant les attentes de la population du quartier car ce sont eux qui sont directement touchés. Nous avons démontré dans ce texte que parfois de simples modifications (comme dans notre cas, une modification du plan de camionnage) peut faire en sorte que ce projet puisse devenir intéressant.

D'autres résidents du quartier ont sûrement d'autres attentes et d'autres problèmes seront sûrement soulevés pendant ces consultations. Nous avons fait valoir notre point de vue et nous avons expliqué en quoi le projet influence directement nos vies. Il sera intéressant de voir si la ville de Montréal et le MTQ

tiendront compte de ces consultations publiques et s'ils réaliseront l'impact que leurs décisions aura sur la vie des résidents du quartier qui seront comme nous directement touchés.

A handwritten signature in black ink on a light background. The signature is cursive and reads "François Ouellet".

François Ouellet

A handwritten signature in black ink on a light background. The signature is cursive and reads "Julie Paquette".

Julie Paquette