

**Mémoire présenté à
la ville de Montréal et à Transports Québec**

**Portant sur le projet de
« Modernisation de la rue Notre Dame »**

Présenté par des résidants et propriétaires de la rue Viau

Montréal, le 30 janvier 2008

AVANT-PROPOS

À la suite de la consultation populaire effectuée, nous avons participé aux séances d'information et de discussions qui ont été organisées. Nous avons également soulevé plusieurs questions et problématiques qui sont restées sans réponse. Ainsi, nous ne pouvons présenter notre appui à ce projet tel qu'il est proposé.

Nous considérons donc qu'il relève de notre « devoir de citoyen » de nous faire entendre et de soumettre un mémoire à cet effet. Par contre, nous sommes tenus de le faire en respectant les échéanciers fort brefs qui nous sont imposés. De plus, nous désirons souligner ne pas disposer de budget de recherche, ou de tout autre service spécialisé et ne pouvoir « financer » des études afin d'appuyer nos prétentions. Nous ne sommes que de simples citoyens et citoyennes qui constatent ne pas être à « égalité de moyens » avec les diverses instances gouvernementales. Nonobstant ce fait, nous voulons nous exprimer et désirons être écoutés. Par ailleurs, nous ne pouvons qu'espérer que cette consultation présente toutes les caractéristiques d'une « consultation véritable » et qu'elle ne constitue pas simplement un exercice visant à informer la population d'une décision que l'on n'a aucun désir de modifier. Nous espérons que la ville de Montréal et Transports Québec demeureront à l'écoute des besoins de la population et de l'opinion que celle-ci exprime.

QUI SOMMES-NOUS?

Nos familles Monet, Brunette, Elieff, Couture, Goudie, Maltais, Gagné, Ladouceur et Bergeron demeurent sur la [rue] depuis de nombreuses années et la majorité des personnes qui les composent y ont résidé une grande partie de leur vie. Une de ces personnes, âgée de 86 ans habite également sur la même rue (du côté est entre Ste-Catherine et Notre-Dame) depuis 1951. Nos enfants y ont grandi tout comme d'autres membres de nos familles. Nous avons fait le choix de résider dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve, et ce, même s'il s'agit d'un environnement ouvrier qui présente une problématique sociale qui lui est propre.

Ce mémoire se veut donc le reflet de l'opinion de citoyens et de citoyennes qui considèrent présenter de fortes racines dans leur quartier. De plus, sans se présenter comme le porte-parole d'un quartier ou d'un secteur particulier, nous avons constaté que notre opinion semble faire une certaine unanimité dans le secteur où nous résidons.

UNE MISE EN SITUATION PRÉLIMINAIRE

Une des personnes que nous représentons, est âgée de 86 ans et est une personne autonome. Celle-ci a toujours fait ses achats et utilisé divers services qui sont disponibles à proximité. Lorsque nous la raccompagnons en automobile, nous devons prendre la rue Viau en direction sud et arrêter notre véhicule près de son logement. Si l'espace de stationnement est du côté est de la rue Viau, qu'allons-nous faire? Comment pourrions-nous y accéder avec le projet actuel qui propose que la rue Viau ait quatre (4) voies, dont deux en chaque direction? Pouvons-nous :

- ✓ Effectuer un virage en « U »? Or, selon le *Code de la sécurité routière*¹, c'est interdit!
- ✓ Tourner à gauche sur Notre-Dame en direction Est? Si nous sommes aux heures de pointe, c'est impossible. Et pour aller y faire quoi? Nous ne voulons que nous rendre de l'autre côté de la rue afin de nous stationner!
- ✓ Il faut donc continuer sur la rue Viau en direction sud.
- ✓ Tourner à droite sur la rue Notre-Dame en direction ouest.
- ✓ Tourner à droite sur le boulevard Pie IX en direction nord.
- ✓ Tourner à droite sur la rue Hochelaga en direction est.
- ✓ Tourner à droite sur le boulevard l'Assomption en direction sud.
- ✓ Tourner à droite sur la rue Notre-Dame en direction ouest.
- ✓ Tourner à droite sur la rue Viau en direction nord et enfin.
- ✓ Se stationner... si l'espace de stationnement est toujours disponible.

Or cet exercice pourra s'effectuer; mais à quel prix? Quel en sera le coût en essence et en temps perdu? Est-ce une solution réaliste afin de réduire la congestion automobile et la consommation d'essence? Et quelles en seront les conséquences sur l'environnement? Et surtout, que dire des conséquences sur la vie des gens vivant dans ces quartiers? Ceci va-t-il faciliter les déplacements des gens du quartier ou contribuer encore plus à leur isolement? Or, poser ces questions, c'est souvent y répondre puisque nous ne pouvons constater la présence d'aucun avantage pour les gens habitant le quartier.

¹ L.R.Q., c. C-24.2

OBSERVATIONS RELATIVES À L'AUTOROUTE NOTRE-DAME

Diverses études et consultations ont été faites précédemment afin de parler du réaménagement de la rue Notre-Dame. Plusieurs solutions ont été mises de l'avant et aucun de ceux-ci n'a fait l'unanimité jusqu'à présent.

La ville de Montréal et le ministère des Transports du Québec ont soumis un nouveau projet afin de réaménager ce boulevard. Ceux-ci désirent en faire un « boulevard urbain » d'une longueur totale de neuf (9) kilomètres entre la rue Amherst et l'autoroute 25. La rue Notre-Dame compterait trois voies en chaque direction en plus d'une voie réservée en tout temps au transport en commun.

✓ Ce nouveau « boulevard urbain » est-il utile et nécessaire? Et quels en seront les bénéficiaires?

Selon le projet tel que soumis, la rue Notre-Dame sera visiblement empruntée par un nombre élevé de véhicules chaque jour et celle-ci sera utilisée par des véhicules afin de se rendre rapidement d'un point à un autre. Ce « boulevard urbain » pourra constituer une alternative au boulevard Métropolitain. En dépit d'une voie réservée aux transports en commun, la rue Notre-Dame, tel que reconfiguré servira principalement à des fins de transport privé et commercial. Cette nouvelle voie de déplacement plus large et plus rapide sera donc capable d'amener plus de véhicules au centre-ville et de les ramener en banlieue, d'où l'accroissement du parc automobile et de la congestion au centre-ville. On note donc la présence d'un parti pris en faveur du transport privé plutôt que du transport en commun.

Nous ne pouvons donc que nous questionner sur la nécessité de ce projet qui va être générateur de bruits additionnels et de pollution. Il ne va certainement pas favoriser la vue ou l'accès au fleuve et va littéralement enclaver certains quartiers.

✓ Et quelles en seront les conséquences sur les résidents de la rue Viau et des environs?

Nous notons une déconnection de la rue St-Clément à la rue Notre-Dame et une modification de la rue Viau. Celle-ci deviendra une rue comportant quatre voies de circulation, dont deux voies en direction nord et deux en direction sud. La ville de Montréal et le ministère des Transports du Québec ont pris la décision de privilégier les citoyens d'une rue et pour désavantager ceux d'une autre rue. Nous ne pouvons que questionner ce choix et surtout ce concept. En effet, selon la proposition qui nous est soumise la partie sud de la rue Viau ne deviendrait en fait qu'une voie d'entrée à un boulevard (devrait-on parler d'autoroute) à accès contrôlé. Cette portion de la rue Viau serait donc empruntée par un nombre très

élevé de véhicules. Cette portion de la rue Viau ne deviendrait en fait qu'une voie d'entrée et de sortie d'un boulevard comportant un très fort débit de circulation.

Si nous nous attardons à la rue Viau elle-même, nous notons les éléments suivants :

- ✓ La rue Viau est actuellement une rue à sens unique vers le nord et n'est pas suffisamment large pour accueillir une augmentation importante de la circulation automobile et ce, dans les 2 sens. Point n'est besoin d'être un spécialiste ou ingénieur pour l'affirmer!
- ✓ La rue Viau est présentement interdite aux camions entre 19 h 00 et 07 h 00.
- ✓ La rue Viau au nord de la rue Sherbrooke est interdite aux camions (en direction nord).
- ✓ Des maisons centenaires sont situées sur cette portion de la rue Viau. Ce sont toutes des maisons à logements multiples (triplex et plus), et ce, à l'exception d'une seule. Il y a donc beaucoup de résidants qui habitent sur cette portion de la rue Viau et il serait important d'en faire un dénombrement en les comparant aux autres rues situées (nord/sud) entre le boulevard Pie IX et la rue Viau. Aucune de ces résidences n'a été transformée et toutes ont conservé leurs caractéristiques d'époque et ne comportent donc pas de stationnement ou de garage. C'est une des raisons pour lesquelles le stationnement sur la rue doit être conservé comme il l'est actuellement. On sait que les ruelles ne sont pas déneigées par la Ville de Montréal et l'enlèvement des déchets s'effectue à partir de la rue et non la ruelle et ce, été comme hiver.
- ✓ Enlever le stationnement sur la rue en période de pointe uniquement pour faciliter la circulation constituera pour les résidants une incitation afin d'utiliser leur véhicule pour se rendre à leur travail et de cesser d'utiliser les transports collectifs. En effet, il sera impossible d'y enlever son automobile pendant les périodes de pointe uniquement.
- ✓ Augmenter la circulation sur la rue Viau, va pénaliser de nombreux résidants qui sont locataires et non propriétaires.
- ✓ Enfin, l'augmentation de la circulation automobile sur la rue Viau va faire en sorte qu'il sera plus difficile de traverser cette rue qui ne deviendra, dans sa portion sud, qu'une voie d'entrée et de sortie du boulevard Notre-Dame.

Nous notons également que la rue Ste-Catherine sera « déconnectée » au nouveau boulevard Notre-Dame. Or, nous sommes en droit de nous poser la question suivante : « pourquoi ne pas conserver l'accès au boulevard Notre Dame par la rue Ste-Catherine? »

En effet, nous notons que :

- ✓ Il n'existe aucune résidence sur la portion finale de la rue Ste-Catherine, (en direction de la rue Notre-Dame). Nous ne notons que la présence de l'hôpital Grace Dart (un centre de soins prolongés). On sait d'ailleurs qu'en 2002 l'administration de cet hôpital a présenté un mémoire qui suggérait leur expropriation afin de pouvoir utiliser ce terrain pour l'aménagement de l'autoroute.
- ✓ Les résidences qu'on voit sur le côté ouest de la rue Ste-Catherine sont en fait situées sur la rue Vimont, puisque c'est l'arrière de leur maison que nous observons de la rue Ste-Catherine. Leur accès ne se situe donc pas sur la rue Ste-Catherine, mais bien sur la rue Vimont.
- ✓ La portion de la rue Ste-Catherine située à proximité de la rue Notre-Dame, est plus large que celle de la rue Viau.

QUELQUES RECOMMANDATIONS

Dans un premier temps, nous nous interrogeons sur la nécessité de construire un « boulevard urbain » qui constituera une voie de transport visant à transporter des gens et des marchandises en utilisant des véhicules personnels ou commerciaux. Nous ne pouvons appuyer ce projet qui apparaît visiblement peu tenir compte d'aspects environnementaux et de la population environnante.

De plus, sans nous prononcer en faveur de cette voie de transport rapide qui comportera des accès contrôlés, si celle-ci était construite, il faudrait envisager les options suivantes :

- 1) Conserver la connection existante de la Rue Ste-Catherine avec Notre-Dame, et ce, pour les motifs suivants :
 - a) Aucun stationnement sur la rue n'y est nécessaire.
 - b) La largeur de la rue y est suffisante.
 - c) Ceci empêcherait que le quartier soit « enclavé » en permettant aux résidants l'accès à la rue Notre-Dame.

- 2) Déconnecter la rue Viau de la rue Notre-Dame et la joindre avec la rue St-Clément. Cette option comporte les caractéristiques suivantes :
- a) Celle-ci ne nécessite aucun changement de direction pour les rues Viau et St-Clément.
 - b) Elle permet de diriger la circulation locale vers la rue Ste-Catherine, endroit où se situent plusieurs commerces.
 - c) Elle empêche les conducteurs « déviants » d'utiliser la rue St-Clément afin d'éviter la rue Hochelaga pour rejoindre la rue Notre-Dame ou d'utiliser la rue Viau pour éviter la rue Notre-Dame et rejoindre ainsi la rue Hochelaga.
 - d) Les connections en « U » sont déjà permises sur plusieurs rues au sud de Ste-Catherine (Théodore et Leclair; Vimont et Ville-Marie...). Ainsi, joindre la rue Viau et St-Clément est aussi facile pour ces rues que pour les autres.
 - e) Déconnecter la rue Viau de la rue Notre-Dame est aussi simple que de déconnecter la rue St-Clément de la rue Notre-Dame.

CONCLUSION

Bien que nous nous interrogeons sur la nécessité de construire un tel « boulevard urbain » qui est selon nous, qu'une autoroute comportant quelques feux de circulation, nos représentations se situent principalement au niveau de notre quartier. Le projet tel que présenté pour l'intersection des rues Viau/Notre-Dame ne rencontre pas les objectifs du projet de l'autoroute Notre-Dame, car il :

- ✓ Pénalise les résidents de la rue Viau en apparaissant favoriser les résidents d'une autre rue.
- ✓ Augmente la circulation (bruit, qualité de l'air) pour les résidents de la rue Viau ce qui est contraire au but de l'autoroute Notre-Dame (soit la diminution de qualité de vie et l'augmentation de la pollution).
- ✓ Incite les camions provenant du Port de Montréal à continuer directement sur la rue Viau pour éviter les embouteillages de la rue Notre-Dame et rejoindre ainsi la rue Hochelaga. Cette situation pourrait inciter l'administration municipale à annuler l'interdiction des camions de circuler la nuit sur cette artère et ainsi défavoriser encore plus les familles vivant sur la rue Viau et amener une augmentation de la circulation, et ce, à toutes les heures du jour et de la nuit.
- ✓ Force les résidents à utiliser leur véhicule personnel et non le transport en commun, car ils ne pourront laisser leur véhicule stationné en heure de pointe. Cette situation fait en sorte que ce « boulevard urbain » va défavoriser le transport collectif et inciter les résidents de la rue Viau à utiliser leur véhicule afin de se rendre au travail.
- ✓ Incite les automobilistes à utiliser la ruelle (nord/sud) entre la rue Viau et la rue St-Clément pour éviter les feux de circulation. Il s'agit d'un problème déjà existant qui sera accru par la fermeture unique de la rue St-Clément. Cette ruelle débouche en deux endroits sur Viau et un endroit sur la rue St-Clément. Ceci diminue donc la sécurité notamment de nos enfants qui peuvent présentement jouer dans la ruelle.

En conclusion, les corrections suggérées, soit la déconnection de la rue Viau à la rue Notre-Dame, relier la rue St-Clément et Viau, ainsi que conserver la connection de la rue Ste-Catherine avec la rue Notre-Dame.

- ✓ Permettent à la circulation locale d'accéder à la rue Notre-Dame.

- ✓ Améliorent la sécurité sur la rue Viau en même temps que sur la rue St-Clément.
- ✓ Atténuent la circulation non résidentielle dans le quartier.
- ✓ Atténuent les problématiques (air et bruit) sur la rue Viau en même temps que sur la rue St-Clément et ce, à l'inverse du projet actuel.
- ✓ Évitent de modifier la direction de la circulation sur les rues Viau et St-Clément.
- ✓ Évitent la coupe massive d'arbres, car la rue Viau a déjà un accès à la ruelle et seulement l'accès à la rue St-Clément reste à faire.
- ✓ Permettent d'améliorer la bande verte en plantant des arbres sur l'ancien accès de la rue Viau à Notre-Dame, tout comme l'ancien accès de la rue St-Clément à la rue Notre-Dame
- ✓ Améliorent la qualité de vie des résidents de la rue St-Clément et de la rue Viau à l'inverse du projet actuel qui pénalise les résidents de la rue Viau et améliore celle des résidents de la rue St-Clément.