

Montréal, le 28 janvier 2008

Mesdames, Messieurs,

Par les présentes, nous désirons vous faire de nos préoccupations face au projet de modernisation de la rue Notre-Dame présenté en assemblée de consultation la semaine dernière.

Nous sommes des résidents du quartier Hochelaga-Maisonneuve depuis plusieurs années. Nous y avons eu des enfants, dont certains fréquentent déjà les écoles du quartier. Notre but en choisissant Hochelaga-Maisonneuve était d'assurer une certaine qualité de vie à nos familles. Ceci impliquait pour nous de réduire le temps consacré aux déplacements ainsi que l'utilisation de l'automobile.

Nous avons plusieurs préoccupations concernant le projet de modernisation de la rue Notre-Dame. En fait, nous sommes totalement dans l'impossibilité de voir comment la réalisation de ce projet constituera une amélioration de nos conditions de vie actuelles, et ce pour plusieurs raisons.

1. Circulation et santé publique

Le projet prévoit l'élargissement de la rue Notre-Dame de 4 à 8 voies. Afin d'en améliorer la fluidité, les feux seront au vert de façon continue aux heures de pointe. Selon les chiffres fournis, les débits de circulation passeront de 65 000 à 90 000 véhicules par jour au niveau d'Hochelaga. Ces chiffres supposent de plus que la circulation demeurera fluide sur l'axe Notre-Dame. Nous pouvons cependant en douter. Comme l'indique le rapport du BAPE de 2002, toute amélioration de la fluidité ne serait que temporaire, puisqu'une telle fluidité constituerait une incitation à l'utilisation accrue de l'automobile pour accéder au centre-ville et un facteur susceptible d'aggraver l'étalement urbain.

Le fait de faciliter les déplacements en automobile à destination du centre-ville est problématique à plus d'un titre. D'abord, il va manifestement à l'encontre des objectifs gouvernementaux provinciaux de réduction des gaz à effet de serre. Notons que cela nous paraît fort paradoxal de la part d'un gouvernement qui se permet de reprocher aux autres gouvernements canadiens leur manque de sérieux face aux engagements prévus au Protocole de Kyoto.

Ensuite, la présence d'un nombre accru d'automobiles comporte des conséquences néfastes pour la population riveraine. La direction de la santé publique a récemment fait part des résultats de récentes études indiquant que la présence d'une voie de type « autoroute », quelque que soit le nom qu'on lui donne, a des effets néfastes importants sur la santé de la population. Le projet Notre-Dame a été explicitement pointé du doigt par la DSP relativement à ses impacts sur la santé publique.

Par ailleurs, le projet actuel ne comporte aucune amélioration de la condition actuelle relativement aux niveaux de bruit. L'élargissement de l'emprise de la rue Notre-Dame nécessiterait la construction de murs et/ou buttes d'une hauteur allant jusqu'à 4,5 mètres, uniquement afin de maintenir les niveaux de bruit aux niveaux actuels. Il est permis de

supposer que ces niveaux augmenteront par la suite au fur et à mesure que l'autoroute se réengorgera.

L'argument principal en faveur des effets positifs du projet pour la population concernent ses effets sur le trafic de transit, estimé à 11 000 véhicules par jour. Dans la mesure où les véhicules qui transitent dans le quartier le font à cause de manque de fluidité de la rue Notre-Dame, les effets du projet ne se feront sentir que tant que cette fluidité demeurera, soit pendant une dizaine d'années tout au plus. Par ailleurs, les objectifs ne visent pas l'élimination du trafic de transit, mais une réduction de 30%. De plus, ces prévisions ne tiennent pas compte du fait que, vu l'interdiction de virage à gauche, il faudra, en venant de l'ouest, sortir de l'autoroute à Frontenac ou Pie IX, pour ensuite transiter dans le quartier. On peut donc prévoir que les effets du projet sur la circulation de transit seront au mieux marginaux, et au pire négatifs.

Bref, le projet ne comporte aucun avantage pour nous sur le plan de la circulation et de la santé publique, puisque les niveaux de pollution augmenteront et les niveaux de bruit seront au mieux identiques, tandis que les effets sur le trafic de transit sont loin d'être clairs et seront au mieux marginalement positifs. De plus, la réduction des voies d'accès fera en sorte que notre facilité d'utilisation de l'autoroute sera plus difficile qu'à l'heure actuelle. Nous supporterons donc tous les inconvénients liés à la présence d'une autoroute sans en tirer aucun avantage

2. L'intégration urbaine

Il nous semble très inadéquat d'utiliser le terme « intégration urbaine » pour décrire le projet Notre-Dame. Les mesures d'« intégration » proposées visent essentiellement la construction d'un mur et/ ou de buttes anti-bruit visant à atténuer les impacts négatifs du projet. Ces murs/buttes auront pour effet de couper totalement le quartier du fleuve et de créer une frontière physique entre le quartier et l'autoroute. On parle donc plutôt de rupture que d'intégration.

Le projet prévoit la construction de murs d'une hauteur allant jusqu'à 4,5 mètres. Au nord de ces murs de trouvera une zone tampon non habitée. On affirme qu'elle servira à des activités telles la marche et le vélo. Nous nous permettons d'en douter. D'abord, il est peu agréable de faire de telles activités à proximité d'une autoroute, vu les problèmes de bruit et de qualité de l'air qui y sont associés. Ensuite, Hochelaga-Maisonneuve connaît des problèmes sérieux de délinquance et de criminalité, principalement dans sa partie sud. Il est à craindre que la zone tampon, qui sera isolée des habitations et coupée de la rue Notre-Dame, serve principalement à la pratique d'activités illicites que les riverains devront supporter en plus des inconvénients liés à la présence de l'autoroute. De façon plus générale, l'enclavement du quartier aura un effet sur la valeur foncière des habitations et les activités commerciales, notamment sur la rue Ste-Catherine, qui a pourtant connu un certain renouveau au cours des dernières années.

Ces réserves relatives à la sécurité s'appliquent également aux mesures de réunification des parcs Morgan et Champêtre, puisque ce dernier se trouvera au centre d'une zone non habitée où la sécurité sera vraisemblablement problématique. De plus, nous doutons de l'attrait d'un parc auquel on ne peut accéder qu'en enjambant une autoroute en tranchée.

Nous désirons par ailleurs mentionner qu'il est très choquant de se faire consulter sur nos préférences pour des murs ou des buttes. Selon nous, la vraie question est de savoir s'il est

justifié de construire dans un quartier central une infrastructure routière nécessitant la présence de telles structures.

3. Le transport en commun

Les mesures de transport en commun prévues visent essentiellement des clientèles à l'extérieur du quartier. Aucun nouvel arrêt d'autobus n'est prévu à l'ouest du boulevard Pie-IX, si ce n'est un autobus sur la rue Ste-Catherine, en direction du métro Papineau, dont l'utilité semble douteuse. En ce qui nous concerne, il vaudrait mieux investir dans l'amélioration du transport en commun local, qui laisse à désirer dans la partie sud du quartier. La ligne d'autobus 125, qui dessert la rue Ontario aux 30 minutes à l'heure de pointe, devrait être priorisée.

Quant aux nouveaux trajets prévus par le projet, nous pouvons douter de leur utilité. Le transfert de l'automobile vers le transport en commun ne s'effectue que lorsque les avantages du transport en commun sont clairement établis. Or, les nouveaux autobus seront en concurrence avec une toute nouvelle voie destinée aux automobiles. En bref, la présence d'une voie d'autobus ne nous convainc pas de l'existence d'un engagement réel envers le transport en commun de la part de nos gouvernements.

4. La piste « multimodale »

On nous indique que le projet constitue une amélioration de la piste cyclable qui longe actuellement la rue Notre-Dame. Cependant, nous doutons de l'attrait présenté par la nouvelle piste. D'abord, les niveaux de bruit et de pollution associés à la présence d'une autoroute découragent la pratique du vélo en bordure de telles routes, qui sont par ailleurs très peu attrayantes au plan visuel. On se demande qui voudra utiliser cette piste à des fins de loisirs.

Quant au transport « utilitaire », nous sommes nombreux à utiliser régulièrement le vélo pour nous rendre au travail ou à la garderie. Cependant, un seul d'entre nous utilise la piste actuelle. Cela est dû essentiellement à la mauvaise localisation de la piste, qui est située à l'extrémité sud du quartier et rejoint Centre-sud à la hauteur de René-Lévesque. Pour se rendre au métro McGill, par exemple, il faut donc traverser le quartier vers le sud et remonter ensuite vers le nord au centre-ville. Un autre facteur concerne l'exposition au vent ainsi que la proximité de voitures circulant à des vitesses élevées.

Pour que la nouvelle piste soit vraiment attrayante, il faudrait que, suivant l'exemple de la piste Maisonneuve, elle suive un circuit intéressant pour les cyclistes. Elle pourrait par exemple emprunter la rue Ste-Catherine pour ensuite rejoindre la piste Maisonneuve. De plus, la présence de la piste aurait un effet positif sur l'activité commerciale et la sécurité sur l'artère choisie pour l'accueillir.

Conclusion

Selon nous, les effets négatifs du projet proposé sont très clairs, tant en ce qui concerne la santé publique, la sécurité, la génération de gaz à effet de serre, que l'étalement urbain et la vie sociale et économique dans un quartier qui deviendrait enclavé. Quant aux effets positifs, ils concernent uniquement l'éventuelle diminution de la circulation de transit, et demeurent marginaux et douteux. Par ailleurs, l'engagement envers le transport collectif demeure entièrement symbolique, puisque les usagers de la rue Notre-Dame pourront circuler plus rapidement en automobile et n'auront donc aucune raison de modifier leurs habitudes de transport.

En fin de compte, le projet Notre-Dame consiste à sacrifier la santé et la qualité de vie des résidents d'Hochelaga-Maisonneuve au bien-être d'automobilistes désirant accéder plus rapidement au centre-ville. C'est également un projet incompatible avec les objectifs de réduction des gaz à effets de serre pourtant défendus par nos gouvernements. Cela est inacceptable et témoigne d'un manque de vision déplorable de la part de nos politiciens. Nous osons croire que ceux-ci reviendront à la raison avant qu'il soit trop tard.

Julie Paquin

Richard Saint-Pierre

Isabelle Ouellet

Jean-François Milette

Eric St-Pierre

Valérie Montreuil

Pascal Melançon

Nathalie Petit

Roger Girard

Eddy Massé