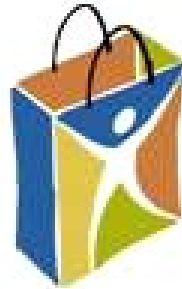


**SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT COMMERCIALE
DE LA PROMENADE SAINTE-CATHERINE EST**



LA PROMENADE
SAINTE-CATHERINE EST

**MÉMOIRE SUR LE PROJET DE MODERNISATION
DU BOULEVARD NOTRE-DAME**

**PRÉSENTÉ
DANS LE CADRE DES CONSULTATIONS PUBLIQUES**

**Par
Jimmy Beaurivage Vigneux
Directeur général**

Le 6 janvier 2008

Table des matières

Introduction.....	1
1- Notre position.....	2
2- Dommages historiques.....	3
3- Dommages anticipés.....	4
4- Nos revendications.....	6
4.1- Site de la fonderie.....	6
4.2- Accès au boulevard Notre-Dame.....	7
4.3- Le site de la tonnellerie.....	8
4.4- L'unification du parc Morgan et Champêtre.....	9
5- Durant la période des travaux.....	11
5.1- Le transport en commun.....	11
5.2- Fonds de réparation des torts.....	13
6- Création d'un comité de suivi.....	14
7- Conclusion.....	15

MÉMOIRE SUR LA MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME

Introduction

Représentant les intérêts des commerçants de l'artère Sainte-Catherine Est, située entre les rues Viau et Bourbonnière, la Société de développement commercial (SDC) de la Promenade Sainte-Catherine Est prend aujourd'hui la parole dans le processus démocratique de consultation publique afin que le projet de modernisation de la rue Notre-Dame respecte les objectifs qu'elle s'est fixés et favorise le développement socio-économique du quartier Hochelaga-Maisonneuve. Consciente de l'ampleur que peut avoir un tel projet sur les différents quartiers, la SDC Promenade Sainte-Catherine Est considère comme primordial les objectifs d'intégration urbaine et d'optimisation du potentiel de développement des secteurs environnants dans l'élaboration du projet, et ce, dans le but de maximiser les retombées positives.

Le positionnement géographique du quartier Hochelaga-Maisonneuve, et plus précisément de la rue Sainte-Catherine Est, lie la vitalité économique et la viabilité des commerces de l'artère aux orientations du projet de modernisation du boulevard Notre-Dame. Cette interrelation n'a pas toujours été bénéfique et c'est précisément en gage de réparation des torts engendrés, il y a de cela plusieurs décennies, que la SDC Promenade Sainte-Catherine Est considère qu'il est essentiel que ses revendications soient prises en compte pour éviter de refaire les erreurs du passé. Il est maintenant temps que les institutions gouvernementales, étant parties prenantes de ce projet, écoutent la voix du quartier qui a été le plus gravement touché par la saga du boulevard Notre-Dame. Citoyens et commerçants du quartier devront encore une fois subir directement les effets du projet, et ce tout au long de sa réalisation et après la fin des travaux. C'est pourquoi, il est impératif de prendre en considération chacune des revendications qui seront faites dans ce mémoire. L'avenir d'un quartier et d'une artère commerciale pleine d'histoire et de nouveaux commerces novateurs sont en jeu.

1 Notre position

La SDC Promenade Sainte-Catherine Est appuiera le projet de modernisation de la rue Notre-Dame, mais seulement sous certaines conditions. Représentant l'artère commerciale qui sera sans l'ombre d'un doute la plus touchée par les retombées du projet, nous exigeons certains changements essentiels au bon devenir de notre artère et à une intégration saine et logique du projet. Nous avons rédigé nos demandes en toute lucidité des contraintes engendrées par un projet d'une telle envergure. C'est donc en se basant sur les différents objectifs du projet et examinant de près les possibilités pour la Promenade Sainte-Catherine Est que nous exprimerons nos exigences. Notez que le long parcours de ce projet et ses nombreux impacts sur l'artère Sainte-Catherine Est nous obligeront à adopter une attitude ferme et très peu flexible quant à nos requêtes. Il est maintenant temps pour notre quartier et notre rue d'obtenir respect et dédommagement pour les torts occasionnés au cours des trente dernières années, qui ont amputé la Promenade Sainte-Catherine Est d'une partie de son potentiel de développement.

2 Dommages historiques

La Promenade Sainte-Catherine Est, regroupant plus de 120 commerçants, a aujourd'hui le devoir de revendiquer ses droits historiques en ce qui a trait au projet de modernisation du boulevard Notre-Dame. Aucun quartier n'a plus été touché que le quartier Hochelaga-Maisonneuve et aucune rue n'a été plus affectée que la Sainte-Catherine Est par toutes les tergiversations entourant ce projet qui aura pris trente ans avant de prendre une forme viable et visiblement réalisable.

Le contexte socio-économique du quartier Hochelaga-Maisonneuve, à l'époque des premières ébauches de la construction du boulevard Notre-Dame, était déjà dans une spirale déclinatoire. Les principaux secteurs d'activité économique du quartier étaient en perte de vitesse, affectant ainsi le pouvoir d'achat des citoyens et, par le fait même, les commerçants du quartier.

À partir de la fin des années 1960, en raison de transformations économiques défavorables à la base industrielle et manufacturière du quartier, celui-ci a

périclité et, progressivement, sa population a vu s'accroître la proportion des personnes sans emploi et peu qualifiées.¹

C'est en faisant face à une prospérité économique essoufflée que le quartier a subi l'un de ses plus grands traumatismes. L'année 1972 rappelle le douloureux souvenir de l'expropriation de milliers de citoyens du quartier. Ce choc découle de la volonté des autorités provinciales, le ministère des Transports du Québec (MTQ) en chef de file, à vouloir prolonger l'autoroute Ville-Marie du centre-ville en direction de l'est de l'île. Après analyse des différents tracés, le gouvernement a considéré que le réaménagement de la rue Notre-Dame était la meilleure solution. Cette décision prise par le gouvernement a engendré l'expropriation et la destruction de plus de 1200 unités d'habitation au sud de l'actuel boulevard Notre-Dame. Cette destruction fut un coup dur pour les commerçants de la rue Sainte-Catherine Est, car 1200 familles ont cessé de faire leurs achats sur l'artère. Cette catastrophe locale fut le point de départ de trente ans d'études et d'annonces qui n'ont jamais pris de forme concrète.

Les dirigeants politiques des années 1970, désireux de poursuivre la construction de l'autoroute Ville-Marie jusqu'au centre-ville, ont dû faire face à de nombreuses contestations citoyennes, à l'épuisement de l'optimisme du développement urbain et à une crise des finances publiques. Nombreux sont les facteurs qui ont influencé les difficultés rencontrées dans le développement du projet. Par contre, durant toutes ces années, le quartier Hochelaga-Maisonneuve restait toujours prisonnier d'une tendance économique défavorable.

[En 1992], l'administration municipale montréalaise reconnaissait que l'absence d'un lien rapide et fonctionnel entre les autoroutes 720 (Ville-Marie) et 25 causait un préjudice important à cet arrondissement (Hochelaga-Maisonneuve) en diminuant son attrait pour de nouvelles entreprises, en affectant la vitalité du port et des industries et en portant atteinte à la qualité de vie et à la sécurité des résidents en raison des débordements de circulation dans les rues résidentielles avoisinant la rue Notre-Dame.²

¹ PETITET, Sylvain et Dany FOUGERES. 2004. « Exemple : le réaménagement de la rue Notre-Dame à Montréal ». Centre d'Études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU), p.13 [En ligne] http://lara.inist.fr/bitstream/2332/895/2/CERTU_RE_05_13.pdf (page consultée le 4 janvier 2008)

² *Ibid.*, p.15

Cette constatation de l'administration montréalaise est un argument historique supplémentaire renforçant notre position quant à l'impact de ce projet dans le quartier au fil des années. Car, en plus des expropriations de 1972, la lenteur du processus d'élaboration du projet est un des facteurs qui ont transformé le quartier Hochelaga-Maisonneuve en l'un des quartiers les plus pauvres de la région métropolitaine.

3 Dommages anticipés

Plus de trois décennies après les premiers dommages, la SDC Promenade Sainte-Catherine Est anticipe encore une fois des dommages collatéraux forts coûteux à la vie commerciale de l'artère. La négligence de certaines perspectives importantes, directement liées à la prospérité économique de la Sainte-Catherine Est, nous force à revendiquer les droits des citoyens et des commerçants qui subiront les impacts négatifs pendant et après la réalisation du projet.

Au cœur de nos inquiétudes se trouve la perte d'accès de la rue Sainte-Catherine Est au futur boulevard Notre-Dame. Considérant que le niveau d'accessibilité d'un quartier entretient un rapport intimement lié avec son taux d'achalandage, la déconnexion des rues Sainte-Catherine Est et Saint-Clément, les contraintes entourant l'accès aux rues Bourbonnière, Orléans et Jeanne d'Arc, ainsi que les limitations d'utilisation de la rue Viau aux périodes de pointe, nous obligent à prendre la parole pour exiger des mesures de mitigation des impacts négatifs anticipés.

La diminution de l'accessibilité du quartier aura un effet direct sur la clientèle des commerçants de l'artère Sainte-Catherine Est. Présentement utilisée par plusieurs automobilistes comme voie de contournement aux nombreux bouchons de circulation de la rue Notre-Dame, la rue Sainte-Catherine Est tire profit de cette réalité par le fait que plusieurs usagers profitent de ce détour pour y faire leurs achats. Pharmacies, épiceries et de nombreux autres commerces voient une ascension marquée de leur taux d'achalandage durant les heures de pointe. Bien que la clientèle des commerces de l'artère soit à majorité locale, la clientèle de transit représente tout de même un apport économique non négligeable pour l'artère. Ainsi, de la disparition de la clientèle de transit en émanera inmanquablement des pertes de revenus pour de nombreux commerçants. Le contexte socio-économique difficile dans lequel évoluent nos commerçants rend impensable la

diminution d'accessibilité au quartier sans la mise en place de mesures compensatoires qui seront demandées dans ce mémoire.

Aujourd'hui, le quartier Hochelaga-Maisonneuve possède quelques-unes des attractions les plus courues de la ville de Montréal : le Stade Olympique, le Biodôme et le Jardin Botanique; mais ces attractions surplombent le quartier plus qu'elles ne l'intègrent.³ La rue Sainte-Catherine Est fait encore face à plusieurs difficultés socio-économiques et la modernisation de la rue Notre-Dame pourrait être le moteur d'une relance économique. Si les impacts du projet du boulevard Notre-Dame ne sont pas les seuls responsables du déclin socio-économique et de la déqualification du quartier, il faut toutefois reconnaître qu'ils l'ont gravement amputé de ses possibilités d'épanouissement social et économique, hypothéquant ainsi l'avenir que nous connaissons aujourd'hui. C'est sur cette base que la SDC Promenade Sainte-Catherine Est exige réparation des torts causés suite aux trente dernières années d'inaction et de projets avortés. Des mesures compensatoires doivent être mises en place pour corriger les erreurs du passé et prévenir les impacts néfastes des travaux qui seront entrepris au cours des prochaines années. L'artère commerciale Sainte-Catherine Est et le quartier Hochelaga-Maisonneuve ont trop longtemps payé les frais des échecs et des erreurs de la Ville de Montréal et du ministère des Transports du Québec.

4 Nos revendications

L'envergure des investissements de ce projet et les changements socio-économiques qui seront engendrés ont le potentiel de devenir un nouveau moteur de développement pour la Promenade Sainte-Catherine Est et pour tout le quartier. Pour que ce projet se concrétise, il est impératif de prendre en considération l'opinion et les revendications des acteurs économiques et communautaires du quartier. Pilier du développement local, la SDC Promenade Sainte-Catherine Est a déterminé les points les plus importants du projet, quant à leurs impacts dans son secteur d'activités, pour rédiger ses revendications. Celles-ci seront toujours formulées en gardant pour seul objectif l'optimisation du développement commercial de la Promenade Sainte-Catherine Est à travers le projet de modernisation de la rue Notre-Dame.

³ *Ibid.* p. 14.

4.1 Site de la fonderie

La relocalisation de la cour de triage du Canadien National (CN) renferme un fort potentiel de développement économique pour le quartier, notamment pour la Promenade Sainte-Catherine Est. Comme le mentionnent l'administration Tremblay et le ministère des Transports du Québec, les terrains dégagés agiront à titre de levier pour revitaliser le secteur.⁴ Il est impératif que ce territoire devienne un site d'habitation à forte densité. La construction de nouvelles unités d'habitation pourra remplacer celles perdues par les milliers de citoyens et de clients de la rue Sainte-Catherine Est délogés en 1972, ainsi que la clientèle de transit perdue suite à la réduction des accès à la rue Sainte-Catherine Est provenant de l'ancienne configuration de la rue Notre-Dame. C'est dans cet horizon que notre première exigence s'inscrit :

La SDC Promenade Sainte-Catherine Est demande que la rue Sainte-Catherine Est soit directement connectée sur le site de l'ancienne fonderie, qui deviendra éventuellement un pôle économique important du quartier de par sa densité de population.

Le respect de cette exigence est primordial pour le développement de la Promenade Sainte-Catherine Est. Un nouveau bassin résidentiel à proximité de l'artère sera garant d'une augmentation marquée de la clientèle locale. Ainsi, un accès direct à ce secteur est absolument nécessaire pour s'assurer que les futurs résidents de cette zone deviennent des clients réguliers de la Promenade Sainte-Catherine Est. Il sera donc essentiel que le Canadien National (CN) collabore avec les responsables du MTQ et de la Ville de Montréal dans les négociations concernant le déplacement de ses activités, libérant ainsi tout le potentiel résidentiel et économique du secteur de l'ancienne fonderie.

4.2 Accès au boulevard Notre-Dame

Dans cette même optique, il est essentiel que tout soit mis en œuvre pour favoriser un développement rapide du secteur de l'ancienne fonderie. L'importance que nous accordons à un développement rapide de cette nouvelle zone d'habitation à forte densité émerge de la précarité

⁴ « La modernisation de la rue Notre-Dame ». document d'information émit par le Ministère des Transports du Québec, remis à la séance d'information du mercredi 4 décembre.

financière à laquelle plusieurs de nos commerçants font face. Dépendant de la clientèle locale et faisant face à la proximité de la Promenade Ontario, cette nouvelle opportunité est source d'espoir pour une multitude de commerçants. Nous considérons donc que pour accélérer le développement de cette zone il faut :

Que le projet soit bonifié par l'aménagement d'une nouvelle voie de desserte du site de l'ancienne fonderie à partir de Souigny pour rejoindre le futur boulevard Notre-Dame.

La clé d'un développement rapide et optimal de ce secteur repose sur la mise en place des infrastructures appropriées. Ainsi, cette recommandation peut devenir le fer de lance du développement de ce secteur, mais aussi de tout le quartier. Une grande partie de la vitalité de la rue Sainte-Catherine Est et de la viabilité de nombreux commerces repose sur une augmentation marquée de la population locale. C'est pourquoi il est impératif de prendre toutes les mesures possibles pour qu'un développement rapide s'instaure dans cette section du projet. De plus, il est important de considérer que, dans une perspective à long terme, cette desserte empêchera une forte augmentation de la circulation automobile dans le quartier suite à la construction des centaines d'unités d'habitation prévues sur ce site.

4.3 Le site de la tonnellerie

Le site de la tonnellerie, où se trouve présentement un édifice patrimonial, représente une belle opportunité de relance pour la Promenade Sainte-Catherine Est. Ce site, d'environ 150 000 pi², est un lieu stratégique qui se doit d'être développé avec le souci de l'efficacité. Parce qu'il possède un accès sur la rue Sainte-Catherine Est et sur le futur boulevard Notre-Dame, ce site devient extrêmement attrayant pour plusieurs entreprises désirant avoir leur affiche surplombant le boulevard Notre-Dame, où passent actuellement plus de 75 000 automobilistes quotidiennement.⁵ C'est dans ce contexte que la SDC Promenade Sainte-Catherine Est exige que :

⁵ « Les objectifs du projet ». Modernisation de la rue Notre-Dame, Transport Québec, [En ligne], <http://www.projetnotredame.qc.ca/accueil/objectifs/>, consulté le 31 décembre 2007.

La Ville de Montréal et le MTQ nous garantissent que le site de la Tonnellerie sera le lieu d'un projet commercial mobilisateur et intégrateur visant à relancer la vitalité économique de la Promenade Sainte-Catherine Est.

Il est impératif de proscrire tout projet de condominiums. Faisant déjà face à une grande discontinuité commerciale, il est essentiel que le futur projet qui prendra place sur le site de la tonnellerie s'inscrive dans une optique commerciale. C'est donc en considérant l'ampleur potentielle de la surface de construction, que nous voulons avoir l'assurance d'un projet générant un grand nombre d'emplois. Un projet bien adapté aux réalités de la Promenade Sainte-Catherine Est pourrait être une autre roue à l'engrenage de la reprise économique de notre artère. Les retombées d'un nouveau projet créateur et mobilisateur ne pourraient être qu'extrêmement bénéfiques pour tout le processus de revitalisation urbaine du quartier. Le projet de l'École Nationale de taillage de pierre, présentement en négociations, nous semble être un projet qui répond exactement à nos exigences et nos aspirations pour le site de la Tonnellerie.

4.4 L'unification du Parc Morgan et du Parc Champêtre

L'initiative d'unir les parcs Morgan et Champêtre, nous semble être d'excellent augure. Cette union permettra de rehausser l'attrait de ce site pour les citoyens du quartier d'Hochelaga-Maisonneuve et même pour d'éventuels visiteurs. Il est toutefois important d'intégrer le plus possible ce nouveau parc à la vie commerciale de la Promenade Sainte-Catherine Est et d'en prioriser sa vocation locale. C'est en considérant l'impact que peut avoir un parc d'une telle envergure dans le quartier que nous considérons comme primordial d'adapter le parc en fonction d'optimiser son achalandage autant d'un point de vue local que touristique.

C'est donc dans le but de transformer le parc Morgan/Champêtre en un lieu attrayant pour une nouvelle clientèle à caractère sportif, culturel et touristique que nous émettons certaines exigences dont la suivante en résume efficacement l'essence:

La SDC Promenade Sainte-Catherine Est désire être consultée dans la définition des futures infrastructures qui seront mises en place dans le parc Morgan/Champêtre suite à son unification.

La SDC désire obtenir les installations nécessaires pour que le parc Morgan/Champêtre soit accessible et offre des activités à caractère sportif et culturel à longueur d'année. Une grande place doit donc être accordée aux installations autant estivales qu'hivernales. Il est essentiel de profiter de l'opportunité de l'unification de ces parcs pour en faire un endroit attrayant pour les équipes sportives du quartier, notamment par la création de terrains de soccer, de football, etc. De plus, il est aussi important de maximiser son achalandage en y implantant des installations pour les sports d'hiver tels que le patinage et le ski de fond.

Dans ce même ordre d'idées, il est essentiel que la piste cyclable soit reliée au parc Morgan/Champêtre et qu'un parcours en direction du belvédère de l'actuel parc Champêtre soit aménagé. La popularité grandissante du vélo comme moyen de transport et activité de loisir nous pousse à exiger que :

La SDC Promenade Sainte-Catherine Est soit consultée dans la définition du tracé de la future piste cyclable.

L'accès visuel au fleuve, la présence des différentes installations sportives et la tranquillité qu'offre un parc d'une telle dimension sont tous des facteurs qui inciteraient les cyclistes à venir visiter notre quartier. En lien avec le réseau bleu⁶, il est essentiel que le parcours de la piste cyclable traverse le parc Morgan/Champêtre, augmentant ainsi l'achalandage du parc et par le fait même les retombées chez les commerçants de la Promenade Sainte-Catherine Est.

Malgré l'importance accordée aux installations sportives, il ne faut toutefois pas négliger le fort potentiel que recèle ce nouveau parc pour l'organisation d'événements culturels. Il est

⁶ Le Réseau bleu, c'est l'ensemble du territoire de l'agglomération de Montréal ayant front sur l'eau. Ce territoire compte quatre-vingt trois îles, dont l'île de Montréal, une multitude de paysages et pas moins de 315 kilomètres de berges, dont 131 sont accessibles au public. C'est aussi et surtout l'ensemble des partenaires publics et privés qui le développent et le protègent et qui fournissent à la population des activités et des services pour en bénéficier.

donc crucial d'aménager le futur parc en fonction des possibilités de spectacles et d'événements que les différents acteurs du quartier, dont la SDC Promenade Sainte-Catherine Est, pourront organiser au fil des années. C'est pourquoi nous demandons :

La rénovation du kiosque du parc Morgan, qui fait partie du patrimoine montréalais, et l'aménagement d'une esplanade adaptée à la présentation de spectacles divers donnant directement sur la rue Sainte-Catherine Est.

La proximité d'institutions culturelles importantes, comme le Théâtre Denise-Pelletier et le Théâtre Sans-Fil, nous donne l'opportunité de créer une jonction culturelle et artistique avec le parc et d'offrir une nouvelle gamme de spectacles extérieurs. La SDC Promenade Sainte-Catherine Est désire profiter de l'étendue de la façade du parc Morgan donnant sur la rue Sainte-Catherine Est pour en faire un lieu permettant l'expression des spécificités de l'artère. L'Art et la Culture sont les deux traits de personnalité que la rue désire exposer au grand public. Dans cette optique, il sera essentiel d'aménager le parc Morgan/Champêtre en fonction d'optimiser son potentiel d'attraction et ce, par le réaménagement du relief de ce lieu. Les accès à une vue d'ensemble du parc ainsi qu'à l'ancienne caserne Létourneux seraient des points tournants dans l'amélioration esthétique du futur parc. De plus, il serait aussi important d'étendre la « dalle parc » jusqu'à la rue Létourneux pour permettre une meilleure intégration de l'ancienne caserne Létourneux et du Théâtre Sans-Fil à la rue Sainte-Catherine Est.

Ainsi, nous approuvons totalement l'unification des deux parcs, mais nous revendiquons une meilleure intégration du parc Morgan/Champêtre au secteur commercial et culturel de la Promenade Sainte-Catherine Est. Cette intégration sera seulement possible par la mise en place des installations sportives et culturelles mentionnées ci-haut et une meilleure «hygiène» du parc. La propreté et la sécurité d'un parc sont deux caractéristiques essentielles pour attirer des visiteurs et les fidéliser. En ce moment, plusieurs lacunes sont frappantes, mais nous aimons croire que l'unification des deux parcs sera le point de départ d'une plus grande volonté des autorités municipales à avoir un lieu propre et sécuritaire pour le quartier Hochelaga-Maisonneuve.

5 Durant la période des travaux

La durée des travaux, s'échelonnant sur plus de six ans, reste un enjeu majeur pour plusieurs commerçants de la Promenade Sainte-Catherine Est dont la viabilité financière reste précaire. Ce qui nous oblige à travailler sur la minimisation des impacts négatifs pour nos commerçants durant cette période. Il nous a été spécifié, lors d'une rencontre d'information avec les spécialistes du projet, que les impacts négatifs quant au détournement de la circulation seraient négligeables pour la Promenade Sainte-Catherine Est. Malgré cette promesse concernant le détournement de la circulation, d'autres points importants doivent être considérés avant que les premiers travaux ne soient entrepris.

5.1 Le transport en commun

Au cours de la période des travaux, il est prévu de mettre en place une voie réservée pour le transport en commun sur la rue Sainte-Catherine Est. L'imposition d'une telle voie sous-entend que 50% des espaces de stationnement seront perdus sur la rue Sainte-Catherine Est. Cette mesure est tout à fait impensable étant donné le contexte difficile auquel fait face la Promenade Sainte-Catherine Est en ce qui a trait au stationnement. Notre artère commerciale fait déjà face à un manque criant d'espace de stationnement, notamment par le fait que les rues transversales exigent une vignette pour avoir accès à ces espaces. Ainsi, mettre en place une voie réservée au transport en commun sur notre artère commerciale serait faire preuve d'une réelle négligence à l'égard des commerces et des usagers de la rue mais surtout ce serait délibérément minimiser l'impact d'une telle mesure. La SDC Promenade Sainte-Catherine Est ne peut en aucun cas accepter une telle mesure. C'est pourquoi la SDC Promenade Sainte-Catherine Est:

Refuse toute imposition d'une voie réservée au transport en commun durant et après la construction des travaux sur l'artère Sainte-Catherine Est.

Le contexte actuel du stationnement sur la Sainte-Catherine Est nous oblige à refuser tout compromis sur ce point. La perte de 50% de nos espaces disponibles, sans une réelle augmentation du service de transport en commun pour les résidents du quartier, nous semble être une des aberrations du projet. L'une des visées du projet étant d'éliminer la circulation de transit

dans le quartier et par le fait même sur la rue Sainte-Catherine Est, il nous semble bien inopportun d'augmenter la circulation des autobus express sur la rue durant et après la période des travaux.

Bien que, la modernisation de la rue Notre-Dame vise à améliorer la desserte en transport en commun pour l'Est de l'Île et la mise en place de solution de rechange à l'auto en solo, les informations à cet effet nous semblent encore bien confuses. Il semble que la Société de Transport de Montréal (STM) projette d'implanter deux nouveaux circuits sur les rues Pie IX et Viau et il est mentionné que d'autres options sont possibles à l'auto en solo comme le covoiturage, l'intégration du tramway et le développement de mesures incitatives. Dans les plans toutefois, rien ne nous donne l'assurance que de réelles mesures seront mises en place. Le manque de certitude face au développement du système de transport en commun est inacceptable. Il nous paraît évident que nous sommes en droit de demander :

D'avoir l'assurance que de réelles solutions de rechange à l'auto en solo soient mises en place et qu'une augmentation significative du service de transport en commun pour le quartier nous soit assurée.

Ainsi, l'intégration du tramway ou la mise en place d'une voie réservée au covoiturage nécessite d'être considérés comme des éléments majeurs du projet et non pas, comme dans le cas échéant, de mesures optionnelles. Les voitures sont les principales responsables des émissions de gaz à effet de serre (GES), il est donc essentiel de minimiser le niveau d'émission de ceux-ci et ce, dans l'intérêt de tous les citoyens. L'impact des GES, nous le savons, dépasse largement le réchauffement climatique : la santé publique et le niveau de smog sont deux autres facteurs grandement influencés par les GES. Il est primordial que, malgré la nature du projet, les prémisses du développement durable soient respectées.

5.2 Fonds de réparation des torts

Il a été mentionné précédemment que le secteur le plus touché par le projet de modernisation de la rue Notre-Dame est le quartier Hochelaga-Maisonneuve, notamment l'artère commerciale de la Promenade Sainte-Catherine Est. Il a aussi été démontré que, depuis les trente dernières années, la Promenade Sainte-Catherine Est a subi très fortement les impacts négatifs de ce projet controversé. C'est pourquoi il est maintenant essentiel que les erreurs du passé ne soient pas répétées et qu'une certaine compensation soit accordée à notre secteur qui peine à garder une vitalité économique acceptable.

De plus, il est inscrit que l'un des objectifs du projet « est de concentrer sur Notre-Dame la circulation en transit dans les rues avoisinantes et de redonner à celles-ci leur caractère résidentiel »⁷. Cet objectif sera atteint par une diminution de l'accessibilité au quartier amputant ainsi la circulation de transit qui amène une clientèle importante pour de nombreux commerces. Ainsi, suivant la logique du projet, il est à prévoir que de nombreux commerçants verront, au cours des prochaines années, une diminution de leurs revenus due à la baisse de la circulation de transit.

Il est bien noble de vouloir redonner un caractère résidentiel au quartier Hochelaga-Maisonneuve, mais il est essentiel de considérer les impacts de cet objectif sur la vie commerciale du secteur. Nous croyons fortement que le développement du site de la fonderie en secteur à forte densité de population puisse compenser la perte de la clientèle de transit, par contre tous nos commerçants, et ce sans exception, n'ont pas le luxe d'attendre plusieurs années pour retrouver la clientèle perdue.

C'est pourquoi nous exigeons, à titre de mesure compensatoire, un fonds d'aide aux commerçants de 3 millions de dollars par année, durant toute la réalisation du projet, disponible pour dynamiser la vie commerciale du quartier Hochelaga-Maisonneuve.

⁷ « Les objectifs du projet ». Modernisation de la rue Notre-Dame, Transport Québec, [En ligne], <http://www.projetnotredame.qc.ca/accueil/objectifs/>, consulté le 31 décembre 2007.

Cette mesure compensatoire servira à assurer la pérennité de la vie commerciale sur la Promenade Sainte-Catherine Est. Les fonds demandés seront convertis en levier économique pour les diverses perspectives de la vie commerciale. L'organisation d'activités culturelles, la rénovation des façades, le réaménagement du domaine public ne sont que quelques exemples de l'utilisation possible des fonds. Il sera aussi important de réserver certaines sommes pour les commerçants nécessitant un soutien financier ou à de futurs commerçants désireux de s'établir sur l'artère. Cette mesure contribuera, à court et moyen termes, au redressement de la situation de vacance de nos locaux commerciaux. Il est nécessaire d'instaurer une telle mesure pour dynamiser l'optimisme de développement sur notre rue commerciale. La revitalisation urbaine de notre quartier est intrinsèquement liée au projet de modernisation de la rue Notre-Dame, mais surtout à la hauteur des fonds disponibles pour l'investissement dans la vie commerciale de la Promenade Sainte-Catherine Est. Nous suggérons à cet effet que la responsabilité d'administrer les sommes allouées par ce fonds de compensation soit accordée à la Corporation de développement de l'Est (CDEST). Organisme de confiance et possédant les capacités d'administrer de telles sommes d'argent, la CDEST nous paraît être la meilleure solution à cet égard.

6 Création d'un comité de suivi

L'exercice démocratique en cours est d'une extrême importance pour un développement harmonieux et intégrateur du projet de modernisation de la rue Notre-Dame. Il est clair que les meilleures sources de références pour faciliter l'intégration des perspectives du projet sont les acteurs économiques et communautaires des quartiers touchés. Par contre, il est bien salutaire de prendre la parole pour revendiquer et recommander, mais encore faut-il que nos demandes soient prises en compte. C'est dans le souci d'avoir une réelle prise en considération de nos demandes par les autorités que nous demandons :

La création d'un comité de suivi évaluant l'intégration des demandes faites lors des consultations publiques dans l'opérationnalisation du processus de modernisation de la rue Notre-Dame.

Il nous est essentiel d'avoir l'assurance que nos demandes seront prises en considération et ce, avant le début des travaux. La SDC Promenade Sainte-Catherine Est considère que la l'intégration de ses recommandations au projet est la condition *sine qua none* à l'obtention de son consentement. Ainsi, nous croyons que la mise en place d'un comité de suivi indépendant, surveillant l'intégration des requêtes faites par les différents acteurs du quartier et assurant la diffusion des informations concernant la réalisation des travaux, sera un élément important pour nous assurer cet exercice démocratique ne soit pas vain.

7 Conclusion

Le développement de la rue Notre-Dame a marqué l'histoire contemporaine de l'est de l'île de Montréal. Imposée de force par les autorités gouvernementales, cette fissure dans le paysage d'Hochelaga-Maisonneuve est à la base de la détérioration du tissu social du quartier. Sans négliger la conjoncture socio-économique des années 70, ce projet autoroutier est en grande partie responsable du déclin et de la déqualification du quartier Hochelaga-Maisonneuve. C'est dans cet amalgame d'événements et de décisions entraînant des conséquences négatives pour le quartier que la SDC Promenade Sainte-Catherine Est a dû travailler, avec des ressources financières et humaines restreintes, au maintien d'un niveau d'activité économique acceptable pour la survie de ses commerçants.

Aujourd'hui, tous les acteurs du quartier doivent composer avec les vestiges du passé qui sont maintenant devenus les éléments constitutifs de la réalité quotidienne. C'est dans cette optique que la SDC Promenade Sainte-Catherine Est considère qu'après trente ans à subir les contrecoups d'un projet administré de façon déficiente, il est temps que les blessures d'antan soient pansées. Loin d'avoir des intentions mercantiles, nous militons aujourd'hui pour la survie de notre artère commerciale qui depuis des décennies contribue au dynamisme économique de l'est de la ville. Les mesures compensatoires que nous demandons sont d'une importance cruciale pour nos commerçants et notre artère; la qualité de vie de milliers de citoyens du quartier Hochelaga-Maisonneuve en dépend.

Malgré notre ton ferme et nos revendications nombreuses, nous affirmons par ce mémoire que nous sommes prêts à soutenir le projet de modernisation de la rue Notre-Dame, mais seulement sous certaines conditions. En effet, nos exigences doivent être respectées et les promoteurs du projet doivent consentir à travailler dans une optique consultative avec nous et tous les autres acteurs importants du quartier. Il est temps que les principes démocratiques soient finalement respectés et que les méthodes autoritaires du passé soient mises de côté. La concertation, les négociations et le respect du patrimoine historique et des principes du développement durable pourront ainsi être à la base d'un effort collectif pour une intégration maximale du projet dans notre quartier.

Un projet de plus de 700 millions de dollars dans l'est de l'île de Montréal représente une lueur d'espoir pour tout un quartier et encore plus pour une artère commerciale qui en a bien besoin. La Promenade Sainte-Catherine Est a été, est et sera la plus touchée par toutes les composantes du boulevard Notre-Dame. C'est pourquoi notre voix doit être entendue et nos exigences prises en compte. Nous demandons aux autorités concernées, par le biais de ce mémoire, de nous aider dans nos efforts pour faire de Hochelaga-Maisonneuve un lieu où il fait bon vivre. Nous espérons ainsi que la personnalité unique de notre quartier en fera une destination de choix, tant pour les gens de la région métropolitaine que pour ceux venus de l'étranger. La SDC Promenade Sainte-Catherine Est n'acceptera pas d'être mise de côté, travaillons en alliés et non en rivaux, la qualité de vie de nombreux citoyens est en jeu.

Nos Revendications en bref

1. La SDC Promenade Sainte-Catherine Est exige que la rue Sainte-Catherine Est soit directement connectée sur le site de l'ancienne Fonderie, qui deviendra éventuellement un pôle économique important du quartier de par sa densité de population.
2. Nous exigeons que cette future zone d'habitation à forte densité obtienne un accès direct au boulevard Notre-Dame par une déserte à la hauteur de la rue Souigny.
3. La SDC Promenade Sainte-Catherine Est exige de la Ville de Montréal et du MTQ qu'ils lui garantissent que le site de la Tonnellerie sera le lieu d'un projet commercial mobilisateur et intégrateur visant à relancer la vitalité économique de la Promenade Sainte-Catherine Est.
4. La SDC Promenade Sainte-Catherine Est désire être consultée dans la définition des futures infrastructures qui seront mises en place dans le parc Morgan/Champêtre suite à son unification.
5. Nous exigeons d'être consultés dans la définition du tracé de la piste cyclable.
6. La SDC Promenade Sainte-Catherine Est demande l'installation d'une esplanade dans le parc Morgan, adaptée à la présentation de diverses activités culturelles et artistiques, donnant directement sur la rue Sainte-Catherine.
7. La SDC Promenade Sainte-Catherine Est refuse toute imposition d'une voie réservée au transport en commun durant et après la construction des travaux sur l'artère Sainte-Catherine Est.

8. **La SDC Promenade Sainte-Catherine Est exige d'avoir l'assurance que de réelles solutions de rechanges à l'auto en solo soient mises en place et qu'une augmentation significative du service de transport en commun pour le quartier nous soit assurée.**

9. **Nous exigeons, à titre de mesure compensatoire, un fonds d'aide aux commerçants de 3 millions de dollars par année, durant toute la réalisation du projet, disponible pour dynamiser la vie commerciale de la rue Sainte-Catherine Est.**

10. **La création d'un comité de suivi évaluant l'intégration des demandes faites lors des consultations publiques dans l'opérationnalisation du processus de modernisation de la rue Notre-Dame.**