



**Solidarité Mercier-Est**

**Le Collectif en environnement Mercier-Est**

**Pour une modernisation intégrée, globale et durable de la rue Notre-Dame**

**Mémoire présenté au  
ministère des Transports du Québec et à la  
Ville de Montréal**

**Dans le cadre des consultations publiques du projet de modernisation de la  
rue Notre-Dame**

**Janvier 2008**

## TABLE DES MATIÈRES

1- Présentation.....	3
1.1- Solidarité Mercier-Est.....	3
1.2- Collectif en environnement Mercier-Est.....	3
2- Le quartier Mercier-Est.....	4
3- L'axe Notre-Dame, au cœur de Mercier-Est.....	4
4- Un projet qui va à l'encontre du développement durable de l'est de Montréal....	5
5- L'occasion propice de mettre fin à une situation incohérente, injuste et dommageable.....	7
5.1- Des aménagements autoroutiers incohérents.....	7
5.2- Une situation injuste et dommageable pour les citoyens de Mercier-Est...	12
6- Des travaux qui aggraveront la situation.....	14
7- Changer les choses : un processus déjà en œuvre .....	15
8- Des recommandations pour une approche globale de la modernisation de la rue Notre-Dame .....	16

## INDEX DES CARTES

Carte 1.....	6
Carte 2.....	6
Carte 3.....	9
Carte 4.....	10
Carte 5.....	11

## 1- PRÉSENTATION

### 1.1- Solidarité Mercier-Est

*Solidarité Mercier-Est* est la table de concertation intersectorielle et multiréseaux du quartier Mercier-Est, l'une des trente tables de concertation de Montréal soutenues par l'*Initiative montréalaise de soutien au développement social local*.

Sa mission est de regrouper des citoyens, des groupes, des organismes et des institutions œuvrant dans Mercier-Est afin de participer collectivement au développement social, économique et communautaire du quartier. Elle cherche également à favoriser la promotion du quartier Mercier-Est, l'amélioration de la qualité de vie des citoyens ainsi que le développement des organismes communautaires autonomes.

Parmi ses instances, on compte le *Comité local de revitalisation urbaine intégrée* (RUI), qui a pour mission de mettre en œuvre le Plan de revitalisation urbaine intégrée du quartier. La RUI est issue d'une initiative de la Ville de Montréal implantée dans sept autres quartiers montréalais. L'objectif fondamental du projet est d'influencer positivement la qualité de vie des citoyens, en les mobilisant pour l'amélioration de l'environnement physique de leur quartier.

Le Plan de revitalisation urbaine intégrée de Mercier-Est a été dévoilé en avril 2007. Ce plan, issu du programme de revitalisation urbaine intégrée (RUI) de la Ville de Montréal, a déterminé trois axes prioritaires.

- Le réaménagement de la rue Notre-Dame entre l'autoroute 25 et la rue Georges V;
- L'amélioration du transport piétonnier sécuritaire;
- Le développement du transport actif et alternatif.

### 1.2- Collectif en environnement Mercier-Est

La qualité de vie d'un quartier – des recherches l'ont amplement démontré - dépend pour une large part de l'engagement de ses résidants. Des citoyens de Mercier-Est ont compris cet impératif en se regroupant il y a une quinzaine d'années au sein de Mercier-Est quartier en santé, devenu ultérieurement Solidarité Mercier-Est, pour former le comité environnement/aménagement. Ce comité, ayant acquis le statut d'organisme autonome, porte maintenant le nom de Collectif en environnement Mercier-Est.

Hier comme aujourd'hui ce regroupement de citoyens s'intéresse activement aux questions touchant la qualité de vie du quartier : transport, qualité de l'air et de l'eau, gestion des déchets, plan d'urbanisme, pesticides, etc.

## 2- LE QUARTIER MERCIER-EST

Le quartier Mercier-Est est délimité à l'ouest par l'autoroute 25, à l'est par la zone industrielle de Montréal-Est, où sont concentrées de nombreuses industries pétrochimiques, au sud par le fleuve Saint-Laurent et au nord par l'arrondissement Anjou.

Sur le plan routier, Mercier-Est est également traversé d'est en ouest par deux artères importantes, soit la rue Sherbrooke (route 138) et la rue Notre-Dame. Une voie ferrée du Canadien National sectionne le sud du quartier d'est en ouest.

Mercier-Est est un quartier à vocation résidentielle, où vivent plus de 41 000 personnes. Le quartier est desservi par une station de métro, la station Honoré-Beaugrand, terminus de plusieurs lignes d'autobus.

## 3- L'AXE NOTRE-DAME, AU CŒUR DE MERCIER-EST

Les travaux projetés de modernisation de la rue Notre-Dame prendront place à l'ouest de l'autoroute 25, dans les quartiers Mercier-Ouest, Hochelaga-Maisonneuve et Centre-Sud. À proprement parler, il n'y aura pas de travaux dans Mercier-Est.

Néanmoins, nous ne pouvons rester en marge des consultations du ministère des Transports et de la Ville de Montréal. D'abord, parce que les travaux de modernisation de la rue Notre-Dame auront d'importantes conséquences sur la qualité de vie des citoyens de Mercier-Est. Ensuite, parce qu'ils fournissent l'occasion privilégiée de mettre fin à la situation inacceptable du camionnage sur la rue Notre-Dame<sup>1</sup> à l'est de l'autoroute 25 qui prévaut depuis maintenant 8 ans.

Il est important d'agir rapidement pour des motifs de santé publique. Le transport par camion est un problème chronique sur la rue Notre-Dame, mais il s'est aggravé depuis l'adoption du Plan de camionnage en 2000. En effet, ce plan a officiellement transformé la rue Notre-Dame, pourtant située dans un quartier résidentiel, en une voie pour camions.

La situation s'aggrave au fil des mois. On remarque que les entreprises réorganisent leurs déplacements en fonction de ce plan de camionnage. Conséquence : la rue Notre-Dame devient le lien routier privilégié entre, d'une part, les sites de transbordement du port et d'autre part, les entrepôts et centres de distribution qui sont implantés à l'est de l'autoroute 25.

Dans un tel contexte, nous croyons que les investissements prévus de 750 millions de dollars sont l'occasion parfaite d'aménager les infrastructures routières qui permettront aux camions de ne plus traverser jour et nuit le quartier résidentiel de Mercier-Est.

---

<sup>1</sup> Dans ce mémoire, l'utilisation « rue Notre-Dame » réfère généralement au segment traversant Mercier-Est, c'est-à-dire à l'est de l'autoroute 25 jusqu'à la rue Georges V.

#### 4- UN PROJET QUI VA À L'ENCONTRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE DE L'EST DE MONTRÉAL

*Solidarité Mercier-Est* et le *Collectif en environnement Mercier-Est* s'opposent à la dimension autoroutière des travaux annoncés à l'ouest de l'autoroute 25, dans les quartiers Mercier-Ouest, Hochelaga-Maisonneuve et Centre-Sud. Le projet favorise d'abord le transport par camion et par auto et n'intègre qu'en second lieu des infrastructures pour le transport en commun.

Un véritable projet de revitalisation respectant les principes du développement durable ferait exactement l'inverse. Comment peut-on en effet qualifier de durable un projet qui augmente de 50 % le débit de circulation et qui n'offre pas d'avantages comparatifs significatifs pour le transport en commun et le transport actif?

Depuis quelques années, la Ville de Montréal semble développer une vision du transport favorable au transport en commun et au transport actif. Le Plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise, la Charte du piéton et le Plan de transport en voie d'être adopté, se sont donné comme objectif prioritaire de diminuer le nombre d'automobiles sur le territoire de la ville. Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame va à l'encontre de cette vision. Il entre aussi en contradiction avec le projet de boulevard urbain que défendait la ville lors des audiences publiques du Bureau d'audience publique en environnement (BAPE) en 2002.

**La mise en place des mesures suivantes permettrait une véritable modernisation de la rue Notre-Dame dans une optique de développement durable :**

- À l'ouest de l'autoroute 25, le développement durable de l'est de Montréal passe par l'intégration d'un tramway moderne à la rue Notre-Dame et la réduction de l'emprise routière à deux voies dans chacun des deux directions.
- Dans Pointe-aux-Trembles, Mercier-Est et Mercier-Ouest, toujours dans une perspective de développement durable, on devrait envisager l'implantation d'un tramway moderne, d'un train léger sur rail ou d'un métro de surface.<sup>2</sup> L'emprise de la voie ferrée de l'axe Souigny offre l'espace idéal pour développer une infrastructure moderne de transport en commun qui partirait de Repentigny jusqu'aux métros Viau et Assomption, ou encore jusqu'au futur tramway qui longerait la rue Notre-Dame jusqu'au centre-ville. L'est de Montréal aurait ainsi un lien de transport en commun rapide vers le nouveau pôle de développement du Centre hospitalier universitaire de Montréal (CHUM).

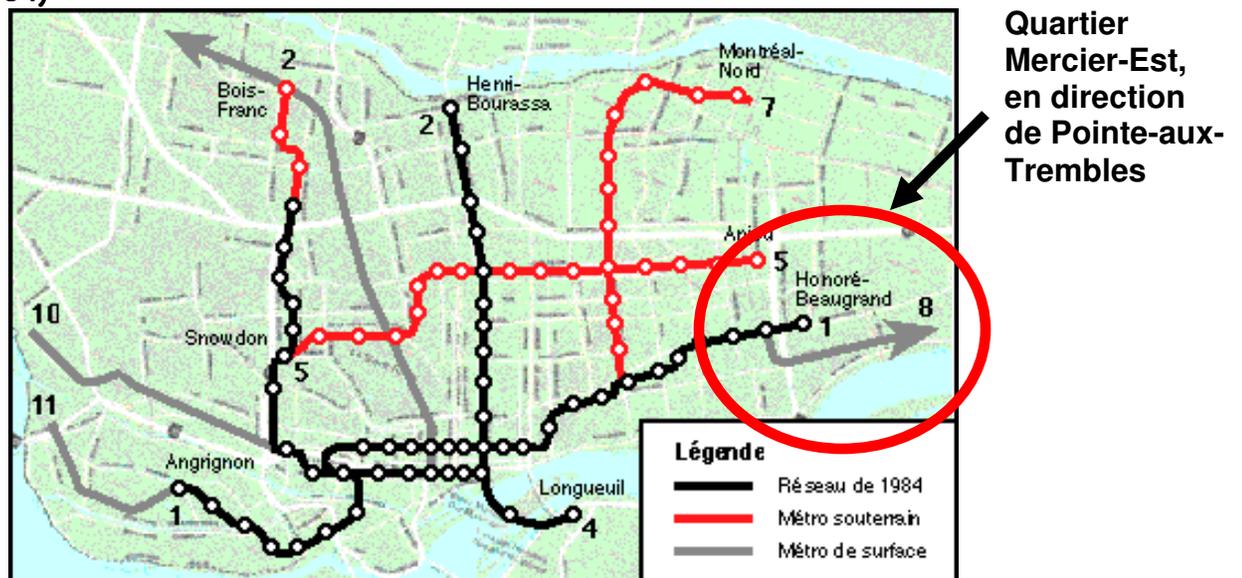
---

<sup>2</sup> Le En 1984, le BMT proposait un métro de surface partant de la station de métro Radisson vers Repentigny. En 1994, le maire Bourque proposait le projet Via-Bus, qui aurait utilisé l'emprise de la voie ferrée de l'axe Souigny pour faire circuler des autobus. Pour le 21<sup>ème</sup> siècle, un projet sur rail propre, sécuritaire et silencieux est de mise.

Carte 1 : Le quartier Mercier-Est et le secteur de travaux Souigny



Carte 2 : Le réseau de métro proposé par le BMT en 1984 (Source : la Presse, 1<sup>er</sup> mai 1984)



## 5- L'OCCASION PROPICE DE METTRE FIN À UNE SITUATION INCOHÉRENTE, INJUSTE ET DOMMAGEABLE

### 5.1 — Des aménagements autoroutiers incohérents

Le quartier Mercier-Est est entouré par le port de Montréal et par les grandes industries de l'est de l'Île. Ce voisinage industriel expose notre secteur au camionnage de transit. Mais d'abord et avant tout, ce sont des aménagements incohérents des accès à l'autoroute 25 et la réglementation en vigueur qui sont à l'origine de la situation actuelle.

Depuis l'adoption du Plan de camionnage de la *Ville de Montréal* en 2000, il est impossible pour les camions d'emprunter l'autoroute 25 en direction nord à partir de la rue Notre-Dame. En effet, il y a interdiction formelle (camionnage local seulement) pour les camions d'emprunter la voie de service de l'autoroute 25 (rue Curatteau).

Résultat : les milliers de camions<sup>3</sup> qui quittent quotidiennement le port de Montréal pour rejoindre le réseau autoroutier n'ont d'autre choix que de poursuivre leur chemin sur la rue Notre-Dame et de traverser ainsi le quartier exclusivement résidentiel de Mercier-Est, ce, 24 heures sur 24.

Sur ce segment de la rue Notre-Dame, il n'y a ni restriction quant aux heures de transit (les camions peuvent y circuler jour et nuit), ni restriction quant à la nature des déplacements (le camionnage de transit est constant) ni restriction quant aux charges transportées. Ce flot incessant de camions est favorisé par des conditions routières idéales : une route très large de trois voies de circulation dans les deux directions.

Pourtant, quelques mètres plus loin, dans la Ville de Montréal-Est, on ne compte que deux voies de circulation dans chacune des deux directions, en plus d'une interdiction pour les camions de circuler entre 19 h et 7 h.

Cette réglementation qui interdit l'accès à la voie de service de l'autoroute 25 en direction nord est une conséquence de l'aménagement des voies de service de l'autoroute 25. En effet, au lieu de se déployer de la manière habituelle, c'est-à-dire de part et d'autre de l'autoroute, les voies de desserte de l'autoroute 25 (direction nord et direction sud) convergent chacune du côté est de l'autoroute à la hauteur de l'hôpital Louis-Hyppolite-Lafontaine. Un mur antibruit sépare ces deux voies. Or, ce mur atténue le bruit uniquement des véhicules qui circulent en direction sud. Ceux qui

---

<sup>3</sup> Il n'y a pour l'instant aucune donnée précise concernant le nombre de camions qui transitent quotidiennement par la rue Notre-Dame dans Mercier-Est. Toutefois, de nuit, période très calme en matière de transport routier, ce sont près de 200 camions qui traversent le quartier. À 7 heures le matin, le rythme, toujours en croissance, atteint 1 camion par minute. Nous pouvons donc facilement estimer, en suivant la courbe, qu'il y a en 7 h et 19 h au minimum 2 camions par minute, pour un total quotidien oscillant entre 1500 et 2000 camions. Source : « Modification du réseau de camionnage Rue Notre-Dame à l'Est de l'A-25 », Comité de circulation, Division étude technique, Ville de Montréal, Arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve.

circulent en direction nord roulent à proximité des résidences, sans aucun écran antibruit. Il est donc contre-indiqué de faire circuler des camions sur cette voie.

Ces aménagements routiers incohérents de même que la réglementation actuelle font en sorte que les camions doivent emprunter la rue Notre-Dame pour rejoindre l'autoroute 25, l'autoroute 40, ou n'importe quelle autre destination de l'est de Montréal et du Québec.

*Les voies de service de l'autoroute 25 en direction nord et sud (angle de la rue Curateau de la rue Hochelaga)*



Carte 3 : L'aménagement des voies de service de l'autoroute 25



Carte 4 : Les interdictions d'accès à l'autoroute 25





## 5.2- Une situation injuste et dommageable pour les citoyens de Mercier-Est

Le zonage de la rue Notre-Dame dans Mercier-Est permet plusieurs usages, commerciaux, résidentiels et institutionnels; on y retrouve : un centre commercial, une église, des restaurants, une école, des cliniques médicales et dentaires, un centre de la petite enfance, des restaurants, des habitations et des parcs (notamment le parc de la promenade Bellerive, le parc Clément-Jetté, le parc Pierre-Tétrault et le parc Honoré-Mercier).

Ainsi, le camionnage a des conséquences dommageables sur la condition de vie et la santé des résidents et des divers usagers à proximité de la rue Notre-Dame :

- 1- La santé et la sécurité des piétons et des résidents du quartier empruntant les trottoirs de la rue Notre-Dame sont menacées par la circulation lourde : bruit intense, poussières soulevées par la vitesse des véhicules, gaz d'échappement et odeurs de mazout, risques d'éclaboussures, etc.
- 2- La sécurité des piétons, désirant se rendre entre autres à la Promenade Bellerive, est actuellement entravée par la circulation des camions. Ceux-ci sont un obstacle majeur aux déplacements à pied et à vélo. Le temps alloué au piéton pour traverser la rue Notre-Dame est insuffisant et rend périlleux les déplacements pour plusieurs groupes de la population.
- 3- La qualité de vie et la santé des résidents riverains sont affectées par « une pollution sonore très importante », « liée à un trafic routier excessif », tel que le mentionne l'*Étude environnementale de bruit communautaire* réalisée par le Laboratoire d'audiologie de l'Université de Montréal (2003). En effet, les niveaux de bruit mesurés jour et nuit sur Notre-Dame dans Mercier-Est atteignent 70,6 dB(À), niveau largement supérieur à la norme de 55 décibels établie par l'*Organisation mondiale de la santé*. De surcroît, aucune réglementation n'interdit l'usage du frein moteur.

Dans le cadre des travaux de « modernisation » de la rue Notre-Dame, le ministère des Transports du Québec s'engage, avec raison, à limiter les niveaux de bruit à 55 dB(À) le long de l'artère. Il serait injuste qu'au même moment, les riverains de la rue Notre-Dame continuent de subir quotidiennement des niveaux de bruit jugés inacceptables ailleurs.

- 4- Les vibrations sont aussi un problème quotidien pour les résidents. « En effet, la présence des camions sur cette portion de la rue Notre-Dame occasionne de la vibration au niveau du sol dû à un sol principalement composé d'argile. »<sup>4</sup> Ces

---

<sup>4</sup> « Modification du réseau de camionnage Rue Notre-Dame à l'Est de l'A-25 », Comité de circulation, Division étude technique, Ville de Montréal, Arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, p. 3

vibrations, transmises aux bâtiments avoisinants, sont aussi dues à la vitesse excessive et à la surcharge des camions.

- 5- Bien qu'il n'y ait malheureusement pas de données précises pour le secteur, il est évident que les riverains de la rue Notre-Dame sont exposés à des niveaux élevés de polluants atmosphériques : le monoxyde de carbone (CO), les oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>), le dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>), l'ozone (O<sub>3</sub>), les particules (particules totales, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>), les composés organiques volatils (COV) et le dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>). Ces polluants comptent parmi les causes directes de maladies respiratoires (asthmes, pneumonies) et cardiovasculaires (maladie coronarienne, insuffisance cardiaque). La poussière et les autres particules s'échappant des chargements des camions sont également problématiques.

Dans la mesure où les vents dominants soufflent de l'ouest vers l'est, la santé des résidents de Mercier-Est est affectée par les importants flux de circulation des axes autoroutiers environnants. L'augmentation de la circulation induite par le projet de modernisation de la rue Notre-Dame ne fera qu'alourdir et aggraver le problème.

## 6- DES TRAVAUX QUI AGGRAVERONT LA SITUATION

Les conséquences du camionnage dans Mercier-Est sont importantes. Le projet de « modernisation » risque de les aggraver. Dès la première phase des travaux dans le secteur Souigny, le quartier résidentiel de Mercier-Est verra un nombre supplémentaire important d'automobiles et de camions lourds emprunter ses rues.

En effet, en fermant le lien entre l'autoroute 25 et l'avenue Souigny dès la première phase des travaux, plusieurs véhicules seront contraints de dévier leur chemin en passant dans le quartier Mercier-Est.

Nous demandons donc que soient étudiées dès maintenant les conséquences qu'auront les travaux sur Mercier-Est. Le *ministère des Transports* doit déterminer précisément le nombre d'automobiles et de camions supplémentaires qui transiteront par le quartier pendant les travaux.

Une fois les travaux terminés, le tronçon de la rue Souigny qui traverse le quartier Mercier-Est deviendra probablement une voie de déversement du nouvel ensemble autoroutier de l'autoroute 25/rue Notre-Dame. Déjà fortement achalandée (50 000 véhicules par jour entre Viau et l'autoroute 25), l'artère sera envahie au cours des prochaines années par des milliers de véhicules supplémentaires. On estime à 150 000 automobiles par jour la capacité de la rue Notre-Dame modernisée, une augmentation qui oscille entre 50 % et 200 % selon les secteurs.

Ceux-ci proviendront principalement de la couronne nord de Montréal, laquelle bénéficiera d'un accès autoroutier direct à l'Île grâce à l'éventuel pont de l'autoroute 25 (environ 100 000 véhicules supplémentaires).

## 7- CHANGER LES CHOSES : UN PROCESSUS DÉJÀ EN ŒUVRE

- 1- À suite des enquêtes de bruit réalisées dans le quartier, l'*Avis de santé publique concernant le bruit communautaire dans le secteur Pierre-Tétreault* publié par la Direction de la santé publique de Montréal-Centre recommande de « mettre en place des moyens de prévention pour éviter le développement de ces problèmes dans la population » (2003).
- 2- Réalisé en concertation avec les différents organismes communautaires du quartier et bon nombre de citoyens, le Plan de revitalisation urbaine intégrée de Mercier-Est fait du réaménagement durable de la rue Notre-Dame l'une de ses priorités : il faut redonner un visage humain à cette rue pour revitaliser le secteur et maintenir la valeur foncière des immeubles.
- 3- À l'automne 2007, à la suite de nombreuses requêtes de citoyens, l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve réalise une enquête origine-destination dans le but d'évaluer le nombre de camions lourds transitant chaque nuit sur la rue Notre-Dame. L'étude indique que près de 200 camions<sup>5</sup> y circulent chaque nuit, pratiquement tous en transit. Tôt le matin, le débit est d'un camion par minute. Les conclusions de l'étude sont sans équivoques :

« Selon les résultats obtenus lors de l'analyse de l'enquête origine-destination, nous sommes en mesure de recommander l'interdiction aux camions de circuler entre 19 h et 7 h sur cette portion de la rue Notre-Dame en raison d'une forte circulation de transit »

---

<sup>5</sup> « Seulement une faible proportion soit 3 % du camionnage était originaire de ce secteur et 7 % s'y destinait », « Modification du réseau de camionnage Rue Notre-Dame à l'Est de l'A-25 », Comité de circulation, Division étude technique, Ville de Montréal, Arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, p. 3

## **8- DES RECOMMANDATIONS POUR UNE APPROCHE GLOBALE DE LA MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME**

**A- Dans le but de faire de la rue Notre-Dame un projet qui permettra réellement le développement durable de l'Est de Montréal, nous demandons que les éléments suivants soient intégrés au projet.**

- L'intégration d'un tramway à la rue Notre-Dame et la réduction de l'espace routier à deux voies dans les deux directions du centre-ville jusqu'à la rue l'Assomption.
- L'implantation d'un tramway ou d'un train léger sur rail à partir de Repentigny jusqu'aux métros Viau et l'Assomption, ou encore jusqu'au futur tramway intégré à la rue Notre-Dame. L'emprise de la voie ferrée de l'axe Souigny offre l'espace idéal pour développer une infrastructure moderne de transport pour les citoyens de Pointe-aux-Trembles, Mercier-Est et Mercier-Ouest.

**B- Puisque la rue Notre-Dame ne s'arrête pas au pont-tunnel Louis-Hyppolite-Lafontaine, nous recommandons que la section située à l'est de l'autoroute 25 soit intégrée dès maintenant dans la planification des travaux projetés en tant que quartier limitrophe. En ce sens, nous recommandons que le ministère des Transports et la Ville de Montréal réalisent dès maintenant les études suivantes :**

- Une enquête origine-destination qui déterminera le nombre de camions qui transitent le jour sur la rue Notre-Dame dans Mercier-Est;
- Une étude qui déterminera le nombre de véhicules (camions et automobiles) supplémentaires qui transiteront dans Mercier-Est pendant les travaux;
- Une étude qui déterminera le nombre de véhicules (camions et automobiles) supplémentaires qui transiteront dans Mercier-Est une fois les travaux terminés.
- Évaluer l'option de faire emprunter le viaduc Hochelaga par la piste cyclable au lieu du viaduc Souigny et ainsi éviter l'arrivée des vélos à l'angle de la rue Souigny et de la rue Honoré-Beaugrand. Ce secteur est mal aménagé, très achalandé et dangereux.

**C- Nous recommandons qu'à la suite de ces études, le ministère des Transports et la Ville de Montréal planifient et mettent en œuvre les mesures et aménagements suivants, qui permettront un réaménagement durable de la rue Notre-Dame dans Mercier-Est :**

- Interdire dès maintenant le camionnage de nuit sur la rue Notre-Dame et l'usage du frein moteur en tout temps;
- Mettre en place le plus rapidement possible des mesures d'apaisement de la circulation.
  - Par exemple, réduire de six à quatre voies le tronçon de la rue Notre-Dame allant de la rue Curateau à l'avenue Georges-V, comme c'est d'ailleurs le cas dans la Ville de Montréal-Est et à Montréal, de l'autoroute 25 jusqu'à la rue Frontenac;
  - La démolition de la bretelle Souigny Sud qui permet l'accès à Mercier-Est à partir du centre-ville. La maintenir uniquement à des fins de transport en commun sur rail ou pour les véhicules d'urgence.
- Évaluer et mettre en œuvre toutes les alternatives qui permettront de soulager de façon significative l'axe Notre-Dame. Parmi celles-ci:
  - La mise en place d'un centre de distribution des marchandises permettant une rationalisation des déplacements;
  - La construction d'oléoducs ou l'utilisation de ceux qui desservent actuellement Varennes, éliminant ainsi des milliers de camions-citernes en provenance des raffineries de l'Est;
- Renforcer le transport en commun vers le centre-ville pendant la durée des travaux.
- Permettre le transport actif par vélo vers le centre-ville pendant la durée des travaux.
- En définitive, interdire le camionnage de jour sur la rue Notre-Dame dans le quartier résidentiel de Mercier-Est.