

Mémoire

DÉPOSÉ DANS LE CADRE DE

**l'Assemblée publique de consultation
Arrondissement de Mercier / Hochelaga-Maisonneuve**

ORGANISÉE PAR

L'OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL

Au sujet du

Projet de règlement concernant le plan d'urbanisme.

**Par : DANIEL VANIER, agent de recherche
NORMAND ROBERT, coordonnateur.**

JUIN 2003



**TABLE D'AMÉNAGEMENT DU QUARTIER
HOCHELAGA-MAISONNEUVE**

1877 Aird, Montréal, H1V 2V7, Téléphone (514) 255-5007, Télécopieur (514) 255-5037

Responsable : Normand Robert

Courriel : robertno@sympatico.ca

POUR UNE VILLE QUI APPARTIENT À CEUX QUI LA MARCHENT

La TAQ H-M

En 1992, suite à l'annonce du Ministère des Transports du Québec de transformer la rue Notre-Dame en autoroute la Table d'Aménagement du Quartier Hochelaga-Maisonneuve vit le jour.

Un regroupement d'organismes communautaires, auxquels se joignent de nombreux résidents du quartier, forme le premier regroupement à s'opposer formellement à une autoroute dans le quartier.



MASSACRE D'UN QUARTIER

La Table de d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve (TAQHM) ne mentionne plus le terme « rue » pour désigner la Notre-Dame, mais plutôt celui d'autoroute Notre-Dame. Le volume actuel de circulation sur cette artère nous prouve hors de tout doute qu'il ne s'agit plus d'un boulevard urbain et encore moins d'une rue. Pour la TAQ, le projet du MTQ dans Hochelaga Maisonneuve s'apparente au soi disant « boulevard » Décarie ou plutôt à l'autoroute Décarie.

En regard des critères dévolus à l'utilisation de certaines artères de circulation et ce, à l'échelle internationale, quand on utilise une rue de la façon dont Notre-Dame est utilisée MAINTENANT, généralement, dans bon nombre de pays, on qualifierait cette rue de "autoroute". Le fait que le Ministère tente d'utiliser la nomination de boulevard et la notion de "modernisation de la rue..." pour qualifier son projet est une façon cavalière de nous laisser croire que cette artère est encore une rue.

En fonction du type d'aménagement actuel, du taux d'utilisation, de la servitude qu'elle offre, l'histoire en a fait lentement mais subtilement une autoroute mal aménagée, dangereuse et inacceptable. On nous laisse croire et nous continuons de croire aujourd'hui qu'elle est encore une rue. Après de multiples consultations auprès de la population du quartier, les membres de la TAQ H-M considèrent que les résidents du quartier se sont fait voler une rue après s'être fait voler une partie de leur histoire de quartier par la démolition de centaines de leurs logements, après s'être fait expatrier par milliers de leur milieu de vie.

Le travail qui est à faire doit viser la ré-appropriation de cette artère "autoroute" pour qu'elle redevienne une vraie rue. Pour les membres de la TAQ H-M il faut éviter de laisser croire que cette artère est encore une rue. Nulle personne ne peut y aller sans risque, sans désagrément, sans cumuler même involontairement de la frustration.

Mémoire

Le présent mémoire considère de la plus haute importance l'ouverture de l'Office de consultation publique à l'étude de la rue Notre-Dame en regard du projet de « Modernisation » de la rue Notre-Dame par le Ministère des Transports du Québec. Nul doute qu'un aménagement tel que proposé par ce Ministère aura des incidences importantes sinon tragiques pour les populations environnantes.

La TAQ H-M tient à souligner que plusieurs de ses membres ayant assisté et participé à la CONSULTATION PUBLIQUE de la Commission Tremblay (Été-automne 2000) sur la POLITIQUE DE CONSULTATION PUBLIQUE EN MATIÈRE D'URBANISME auraient grandement souhaité en voir appliquer les principales recommandations dans le présent processus de consultation.

Il était ainsi écrit dans le sommaire exécutif de cette commission :

« En même temps, de façon presque unanime, les citoyens ont dit à la Commission qu'ils souhaitaient voir pratiquer à Montréal une démocratie participative. Ils veulent avoir leur mot à dire sur l'aménagement et le développement de leur cadre de vie. Ils exigent que leurs élus les écoutent avec respect, et prennent en compte leurs opinions dans les décisions qui les concernent. C'est pourquoi la Commission propose d'instituer à Montréal le droit d'initiative des citoyens, droit qui leur permettrait d'avoir un accès facile à l'information sur l'urbanisme et les projets, de proposer des projets communautaires dans leurs quartiers, de soumettre à la discussion publique les projets controversés, et d'enclencher un référendum décisionnel au niveau du quartier pour une large gamme de projets. »

▼ Rue patrimoniale et panoramique

Tout le monde est pour la vertu, personne ne peut être en désaccord avec le principe d'une rue Notre-Dame patrimoniale et panoramique dans le projet de règlement. Cependant, l'application dans notre arrondissement semble être impossible à cause de la présence du port de Montréal, un organisme fédéral qui n'est pas assujéti par ce projet de règlement.

Pour les membres de la TAQ H-M, le vrai problème de la rue Notre-Dame, ce n'est pas sa vue panoramique mais plutôt la congestion de cette artère et les nuisances qu'elle provoque. On note des impacts de plus en plus importants sur l'environnement et sur la santé des populations riveraines à cause de l'accroissement du volume de circulation.

Fait lourd de conséquence, la Ville de Montréal et le MTQ n'ont même pas eu la décence de présenter leur projet aux résidentes et aux résidents qui vont vivre à proximité de cette infrastructure routière. Fort d'un décret gouvernemental, la direction du Ministère des Transports opérationnalise la mise en chantier de sections importantes sans aucune considération pour les populations présent en « sandwich » dans un projet nébuleux.

Au sujet du projet de règlement, ce dernier ne traite même pas de la possibilité d'un petit accès aux rives du port de Montréal. Le mémoire de la TAQH-M lors des audiences du BAPE parlait de l'aménagement possible d'un espace public à côté de l'Édifice Sutherland (Ouverture à titre expérimental seulement pendant la période estivale et durant les fins de semaine). Notre proposition prévoyait la mise en place de panneaux d'interprétation afin d'expliquer le rôle stratégique des installations portuaires pour l'économie de Montréal et de notre arrondissement.

▼ Pourquoi cet aménagement ?

Dans le passé, il y avait un contact étroit entre la population du quartier et les activités portuaires. Dans la famille ou parmi les amis qui habitaient le quartier, il y avait toujours une personne de notre connaissance qui travaillait au Port. Ces liens n'ont pas résisté à l'usure du temps et surtout celui des nouvelles technologies. Avec l'avènement des containers, le nombre d'emplois a commencé à chuter au Port. Avec le temps, le Port est devenue mystérieux. On y voit moins de navires qu'avant, on dirait qu'il y a moins d'activités et certaines personnes remettent en question son utilité. L'aménagement d'un tel espace public pourrait remédier en partie à cette méconnaissance du Port tout en y valorisant son importance stratégique pour le Québec tout entier.

La TAQHM propose la mise en place d'un Comité avec des résidentes et des résidents (population riveraine) du quartier Hochelaga-Maisonneuve, des représentants de la Ville de Montréal et de l'administration portuaire de Montréal pour étudier la possibilité de mieux intégrer le port de Montréal dans la trame urbaine du quartier et de diminuer les impacts négatifs des activités du Port de Montréal sur la santé des populations riveraines.

▼ Une nouvelle consultation sur un projet nouveau...

La TAQHM exige une nouvelle consultation publique sur le projet de « modernisation » de la rue Notre-Dame. Pourquoi?

La solution de compromis entre la Ville de Montréal et le MTQ n'est pas une solution durable à moyen terme. Le MTQ a avoué que cette solution donnerait seulement un répit d'un maximum de cinq ans en terme de congestion routière sur l'autoroute Notre-Dame. Après cela, le bruit et la qualité de l'air vont continuer à se détériorer ce

qui affectera particulièrement les populations riveraines. Un extrait du Rapport d'analyse environnementale rédigé par des spécialistes du Ministère de l'Environnement corrobore cet élément important :

« Il est important de s'assurer que la réponse à une congestion routière ne soit plus, dans une ville de l'ampleur de Montréal, de construire de nouvelles routes à grande capacité qui seront éventuellement congestionnées, mais avec un plus grand nombre d'automobiles faisant partie de la congestion. Ces nouvelles infrastructures coûtent cher et, au-delà d'une certaine concentration, elles arrêtent de contribuer à l'amélioration de la qualité de vie et deviennent plutôt un frein à la vie de quartier, en raison de l'espace grugé sur le tissu urbain et de la pollution générée par la circulation automobile.

Or, dans le cadre du projet de modernisation de la rue Notre-Dame, le MTQ indique déjà que le projet n'améliorera les conditions de congestion routière que pour quelques années, moins de cinq ans. L'acceptabilité du projet ne tient qu'à l'amélioration du statu quo à court terme. À long terme, le projet est moins acceptable. Les parcs aménagés seront moins attrayants avec une rue Notre-Dame congestionnée. Il serait donc important de remplacer, dans la mesure du possible, l'usage de l'automobile par d'autres modes de transport. »¹

Investir au delà de 500 millions de dollars pour un résultat aussi médiocre en termes d'urbanisme, d'environnement et de transport doit être considéré comme une honte. Cet investissement n'est ni rentable, ni efficace sur le plan économique.

La TAQHM considère qu'il faudra se tourner vers des solutions souhaitables et durables qui auront comme objectif de diminuer le volume de circulation sur l'autoroute Notre-Dame et de permettre une revitalisation du Sud du quartier Hochelaga-Maisonneuve.

▼ Les bénéfices pour la population

Le projet de « modernisation » de la rue Notre-Dame, tel que proposé par la Ville de Montréal et le MTQ, est inéquitable pour la population du sud du quartier. Tous les bénéfices de ce projet profiteront aux banlieusards motorisés. Les gens du quartier devront se contenter de la réunification de deux parcs, et encore là, nous osons en douter. Dès que l'achalandage augmentera sur l'autoroute Notre-Dame, la possibilité de se promener en toute quiétude dans ce futur grand parc sera estompée. Les auteurs du Rapport d'analyse environnementale soulevaient des questions intéressantes sur la notion d'équité dans le cadre du développement durable :

¹ Page 25, Rapport d'analyse environnementale, Ministère de l'Environnement du Québec, septembre 2002

« Identification des bénéficiaires et des groupes subissant les pertes : la détermination préalable des bénéficiaires du projet et qui en subissent les inconvénients ; Y a-t-il des groupes subissant la majorité des pertes ? Ces groupes sont-ils favorisés ou défavorisés par rapport aux bénéficiaires ? Le projet accroît-il des inégalités ? Équité spatiale : la mesure dans laquelle les impacts positifs et négatifs du projet sont distribués dans l'espace ; l'équité spatiale s'étudiera notamment par rapport aux quartiers centraux versus ceux de banlieues... »²

▼ Protection du patrimoine

Le projet de règlement ne donne aucun moyen de protéger adéquatement la « tonnellerie » située au coin de l'autoroute Notre-Dame et Jeanne-d'Arc face aux intentions du MTQ de démolir en partie ou en totalité ce bâtiment industriel à caractère historique. Ce bâtiment est inscrit dans le répertoire d'architecture et du patrimoine de la CUM.

Étant donné que le projet de règlement ne s'applique pas aux paliers supérieurs de gouvernement (Québec et Ottawa), la population du quartier ne possède donc aucun moyen de protéger cet édifice historique. Ce ne sera pas la première fois que le MTQ détruit des bâtiments à valeur patrimoniale dans le quartier. Rappelons-nous que dès le début des travaux pour l'autoroute Est-Ouest (années 70), le Ministère de la Voirie de l'époque a, entre autres, procédé à la démolition du Couvent Hochelaga. Un édifice qui, selon certains spécialistes, était aussi beau que le château Dufresne.

▼ Rue Sainte-Catherine

LA TAQH-M est heureuse de voir que le projet de règlement du plan d'urbanisme maintient le statut de « rue commerciale » pour la rue Sainte-Catherine malgré la morosité économique actuelle qui l'afflige. Selon la TAQH-M, le projet de « modernisation » de la rue Notre-Dame ne permet pas une revitalisation de cette artère commerciale qui fut, jadis, une des plus importantes à Montréal. De notre avis, il faudrait récupérer une bonne partie de l'emprise de l'autoroute Notre-Dame et reconstruire des habitations pour donner un coup de pouce à la viabilité économique de cette rue commerciale. Si le MTQ poursuit son projet, il maintiendra le secteur sud du quartier dans un état de délabrement, de pauvreté et de détérioration du tissu social et urbain. Le même phénomène s'est produit avec les abords de l'autoroute Décarie dans l'Ouest de Montréal.

² Page 122, annexe #7 Rapport d'analyse environnementale, Ministère de l'Environnement du Québec, septembre 2002

RECOMMANDATIONS

VISER UNE PARTICIPATION DÉMOCRATIQUE

CONSIDÉRANT la difficulté de traiter séparément les sujets inclus aux présentes consultations dans la nouvelle conjoncture politique relative à une Île = une Ville ;

CONSIDÉRANT la nécessité d'harmoniser l'ensemble des aspects d'aménagement dans le contexte de la nouvelle Ville de Montréal ;

CONSIDÉRANT que le traitement du sujet en consultation risque d'imposer des contraintes importantes à un programme plus global de réaménagement urbain évidemment nécessaire ;

Que soit préalablement entreprise une réelle consultation publique assurant aux citoyennes et citoyens le support nécessaire pour favoriser une participation démocratique à l'élaboration de nouveaux plans d'urbanismes qui tiendront compte de l'inclusion des anciennes Villes du territoire de l'Île de Montréal.

ASSUJETTIR LES INSTANCES FÉDÉRALES ET PROVINCIALES AU PLAN D'URBANISME

CONSIDÉRANT l'impact des décisions entourant le présent processus de modification de règlements en matière d'urbanisme ;

CONSIDÉRANT que ces aménagements auront une incidence sur tous les aspects de la vie en ville autant que pour l'utilisation des servitudes par les banlieusards en transit ;

CONSIDÉRANT le rôle dévolu à la nouvelle Ville de Montréal tel qu'inscrit dans la loi qui en a assuré sa naissance et son existence ;

CONSIDÉRANT le mandat dévolu à l'Office de consultation publique de Montréal en regard des règles et obligations de consultation pour les projets en matière d'urbanisme ;

Que les gouvernements fédéral et provincial soient assujettis au plan d'urbanisme qui devra être élaboré démocratiquement et solidairement par les instances en cause et en concertation avec les populations touchées.

CRÉATION D'UN MINISTÈRE DE L'AMÉNAGEMENT URBAIN ET TERRITORIAL

CONSIDÉRANT que la tranquillité d'un lieu de résidence, la convivialité des espaces environnants et le sentiment de sécurité de l'environnement sont des motifs principaux motivant une personne ou une famille à s'établir dans un endroit donné ;

CONSIDÉRANT que la sécurité des personnes et des biens peut être garanti par un aménagement urbain approprié ;

CONSIDÉRANT l'importance d'harmoniser l'ensemble des fonctions (industrie, commerce, culture, culte, loisir) dans le cadre d'une planification de l'aménagement urbain et territorial ;

CONSIDÉRANT la nécessité d'intégrer les fonctions d'aménagement en tenant compte des impacts sur l'environnement ;

CONSIDÉRANT l'importance d'une cohérence dans l'aménagement entre les milieux urbains et les territoires ;

CONSIDÉRANT la disparité et souvent même l'inexistence de règles d'aménagement urbain dans et entre les différentes municipalités ;

CONSIDÉRANT l'importance d'une nécessaire coordination entre les municipalités limitrophes dans l'aménagement des territoires, des infrastructures et des routes les reliant ;

CONSIDÉRANT les objectifs de concentration des populations dans les centres urbains afin d'éviter un trop large étalement et l'impact sur les territoires pouvant être disponibles à d'autres fins ;

CONSIDÉRANT l'impact des aménagements sur l'utilisation des divers modes de transports et l'impact de ces derniers sur l'environnement ;

CONSIDÉRANT la planification de l'aménagement urbain comme un outil essentiel pour assurer la qualité de vie ;

Que l'Office de consultation publique de Montréal recommande au Gouvernement du Québec que soit mis en place un Ministère de l'Aménagement Urbain et Territorial et de transformer le Ministère des Transports du Québec en un simple département ou division qui devra être soumis à ce nouveau ministère.

