Commentaires sur le Bilan 2009-2010 relatif à la mise en œuvre du Plan de transport de la Ville de Montréal présentés à la Commission permanente du conseil d'agglomération sur l'environnement, le transport et les infrastructures et à la Commission permanente du conseil municipal sur la mise en valeur du territoire, l'aménagement urbain et le transport collectif. 16 septembre 2010.

Présentation

Je m'appelle Daniel Vanier, je suis résident du quartier Hochelaga-Maisonneuve. En 2007, j'ai participé à la rédaction du mémoire de la Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve (TAQH-M) relatif au Plan de transport de Montréal. Depuis, la Table d'aménagement a cessé ces activités. Je suis ici ce soir comme simple citoyen et suite à l'invitation des deux Commissions.

Introduction

Dans l'ensemble, le rapport portant sur la mise en œuvre du Plan de transport de Montréal nous présente des statistiques et des résultats fort encourageants surtout en matière de transport collectif ; de transport actif (ex. : programme Bixi) et en sécurité routière (ex. : limite de vitesse à 40 km/h, l'installation de dos d'âne, etc.).

La population sent que la Société des Transports de Montréal (STM) a le vent dans les voiles. Un nouveau dynamisme est ressenti à la STM et ses nombreuses actions favorisent l'efficacité et l'amélioration des services en transport collectif.

Pour sa part, l'Agence métropolitaine des transports (AMT) cafouille un peu plus dans ces dossiers (ex. : Retard dans l'implantation du train de l'Est et du SRB Pie IX).

En ce qui a trait au ministère des Transports du Québec (MTQ), c'est le désastre à l'exception de l'autoroute 25 et de son prolongement vers Laval, qui sera bientôt terminée sans l'approbation de l'administration de la Ville de Montréal. Le projet de réaménagement de l'Échangeur Turcot présenté par le MTQ a suscité beaucoup d'insatisfaction auprès de la population et chez les élus municipaux. Le projet est toujours sur la table à dessin. Je ne veux pas rentrer dans ce débat, il y a

certainement dans la salle du conseil, des représentants des quartiers du Sud-Ouest de Montréal qui vont venir vous entretenir de cette problématique.

Maintenant, je vais aborder l'autre casse-tête du MTQ à Montréal, il s'agit du projet de modernisation de la rue Notre-Dame. En discutant avec différents intervenants de mon quartier, nous nous expliquons mal l'abandon complet du projet et la fermeture du bureau des professionnels chargés de la mise en œuvre du projet. Nous sommes conscients des importants dépassements de coûts qui avoisinent un milliard de dollars.

Cependant, certains éléments ou infrastructures intégrés dans le projet, auraient pu être initié sans qu'il y ait de controverses dans la population et en respectant le cadre budgétaire initial.

Le problème de la rue Notre-Dame réside dans l'aménagement du tronçon entre les rues Viau et Amherst en termes d'accroissement du volume de circulation ; du nombre de voie de circulation à aménager ; de sécurité routière ; d'impacts sur la santé des populations des quartiers riverains ; de desserte en transport collectif, etc.

Je vais formuler trois propositions permettant de réaliser certaines infrastructures ou éléments prévus dans le projet de modernisation de la rue Notre-Dame. J'espère que les membres des deux Commissions prendront en considération ces trois propositions lors du dépôt de leurs recommandations le 14 octobre prochain.

Proposition 1 :

Dès 2011, le Ville de Montréal et le MTQ ré-initient le processus de consultation publique relatif au programme de mesures d'apaisement de la circulation dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve. L'implantation de ces mesures devrait se réaliser en 2012.

Dans le cadre du projet de modernisation, le MTQ et la Ville de Montréal indiquaient que les mesures d'apaisement de la circulation dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve devaient être implantés avant le début des travaux de construction sur la rue Notre-Dame. La mise en place du programme d'apaisement permettrait déjà le contrôle des débordements de la circulation liés à la rue Notre-Dame dans les rues résidentielles du quartier et améliorerait sensiblement la sécurité routière. Il y a déjà eu une rencontre de consultation avec la population d'Hochelaga-Maisonneuve organisée par la Ville de Montréal au sujet des mesures

d'apaisement de la circulation. J'étais présent à l'une de ces rencontres et j'ai constaté que le promoteur et son consultant étaient mal préparés avec peu de contenus. Il y avait seulement quelques citoyens présents à la rencontre due à une mauvaise stratégie de publicité.

Je souhaite que la publication prochaine du Guide d'aménagement durable des rues de Montréal par la Ville de Montréal corrige cette situation surtout en termes de contenus car les mesures d'apaisement demeurent peu coûteuses mais très efficaces.

Proposition 2 :

Commencer en 2012, le déménagement de la gare de triage de Longue-Pointe vers un terrain plus à l'Est que son site actuel et la construction du boulevard L'Assomption.

La construction du boulevard L'Assomption et l'aménagement d'une nouvelle entrée du port de Montréal permettraient une meilleure desserte de ce dernier et de son accès au réseau autoroutier de l'Est de Montréal. Au cours des dernières années, le port de Montréal a manifesté son intérêt d'investir des sommes considérables pour accroître ses activités pour le transbordement des conteneurs en aménageant un nouveau terminal dans le secteur Hochelaga-Maisonneuve. La construction de ce nouveau terminal est toujours dans sa phase de planification à cause du ralentissement de l'économie. Cependant, l'administration portuaire considère toujours ce projet comme un investissement stratégique.

La construction du boulevard L'Assomption permettrait également à l'arrondissement Mercier Hochelaga-Maisonneuve et à la Ville de Montréal de planifier un nouveau développement résidentiel sur le site de l'actuelle gare de triage Longue-Pointe et sur une partie des terrains de l'ancienne Canadian Steel Foundries (CSF). Ce développement résidentiel était déjà prévu dans la dernière version du projet de modernisation de la rue Notre-Dame. Il s'agit probablement de l'un des éléments les plus positifs avec le programme de mesures d'apaisement de la circulation dans les quartiers riverains.

Je souhaite ardemment que ce nouveau développement résidentiel réponde aux critères d'un Éco-quartier, il faudrait même envisager qu'il y ait peu d'espaces pour la circulation automobile. On pourrait même planifier la restauration de l'ancien ruisseau Molson sur ce site en aménageant un étang ou un petit lac. On pourrait

appeler cet éco-quartier, le nouveau Maisonneuve, un éco-quartier voué aux familles.

Proposition 3 :

Rendre publique et accessibles toutes les études relatives aux impacts sur l'environnement et aux incidences sur la santé humaine du projet de modernisation de la rue Notre-Dame. Il s'agit des rapports concernant entre autres : les émissions de gaz à effet de serre (GES) ; des nuisances sonores et de leurs atténuations ; de la sécurité routière ; des impacts de la pollution atmosphérique et de la contamination des sols. Les études pourraient être rendues publiques dès cet automne par le biais du site Internet du MTQ consacré à la rue Notre-Dame.

Cet été, un journaliste du réseau TVA a obtenu par l'accès à l'information, une liste d'environ 70 études relatives au projet de modernisation de la rue Notre-Dame. Dans cette liste, il y avait des rapports d'analyse spécifiques à l'environnement et à la santé humaine. La population de notre quartier doit connaître les impacts de ce projet sur leur qualité de vie. Il s'agit d'une question de transparence de la part des deux promoteurs. Les deux promoteurs, la Ville de Montréal et le MTQ devraient avoir un esprit d'ouverture, sinon ils cultivent un climat de méfiance et nuisent à l'acceptabilité sociale du projet.

Voilà un résumé de mes principaux commentaires à propos du Bilan 2009-2010 de la mise en œuvre du Plan de Transport de Montréal.

Merci de votre attention, Mesdames et Messieurs les Commissaires.

Daniel Vanier
dvanier58@hotmail.com