

Mémoire

Déposé dans le cadre de la consultation publique sur
Le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal
Arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve

Par Brigitte Blais

Services-conseils en communication de l'environnement
Et résidente du quartier Hochelaga-Maisonneuve

14 juin 2004

Présentation de Brigitte Blais

En plus de vivre dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve depuis 1994, où j'y élève mes enfants, j'offre des services de communication en environnement à divers regroupements d'organismes environnementaux (CRE-Montréal, RNCREQ et AQPERE) ainsi qu'à divers clients. Mon contact avec l'actualité environnementale et mon intérêt à voir se concrétiser le développement durable à l'échelle locale et régionale m'amènent aujourd'hui à participer à la présente consultation publique.

Bien que je n'aie pu me libérer pour la séance d'information du 31 mai 2004 dans mon quartier, je tiens à vous faire part de mes idées constructives qui peuvent transformer l'image d'Hochelaga-Maisonneuve aux yeux des gens qui y transitent, et qui peuvent changer l'état de santé des résidents eux-mêmes.

Voici quelques recommandations importantes pour moi et ma famille, dans une perspective de développement durable et de diminution de la pollution atmosphérique causée par les véhicules automobiles :

Réseau de pistes cyclables **utilitaire et sécuritaire**

Dans le but d'encourager les résidents du quartier à n'emprunter leur véhicule automobile que pour les trajets longues distances, soit ceux à l'extérieur du quartier, et afin de multiplier leurs déplacements locaux (à l'intérieur du quartier) en vélo, patin, trottinettes et planches, de façon sécuritaire et agréable :

- 1) Qu'il y ait plusieurs voies cyclables **nord-sud** entre la piste cyclable de la rue Notre-Dame et celle de la rue Rachel sur des axes qui longent et relient les résidences aux écoles, centres sportifs et de loisirs. Cette mesure encouragera l'utilisation de la bicyclette comme moyen de transport pour les courtes distances, celles à l'intérieur de notre quartier.

Parmi les rues ciblées, pensons à la rue **Desjardins** le long de laquelle se situent deux écoles et le Stade Olympique au bout; la rue **Théodore** qui longe une école et une garderie et qui mène les résidents jusqu'au métro, au cinéma Star Cité, au Centre Pierre-Charboneau, et à l'aréna Maurice-Richard. Une troisième se trouverait sur **de Chambly** (un projet de piste cyclable est en préparation sur la 16^e avenue depuis le Collège de Rosemont jusqu'à Sherbrooke - d'où l'intérêt de continuer de Sherbrooke jusqu'à Notre-Dame). De Chambly croise plusieurs écoles, quartiers résidentiels et centres de loisirs. Enfin, la rue **Davidson** relie deux écoles, deux garderies et une piscine municipale, une bibliothèque et le Loblaws sur Rachel.

- 2) **D'est en ouest**, en plus de la piste cyclable qui longe Notre-Dame et de celle sur Rachel, il pourrait y avoir une piste cyclable sur **l'ancienne voie ferrée**, à partir de la piste cyclable de Notre-Dame à l'ouest du quartier, jusqu'à l'avenue Souigny où elle passerait sous terre pour rejoindre l'autre piste cyclable qui y est déjà. Un

seul obstacle par contre, ce sont les nouveaux condos qui ont colmaté la brèche de la voie ferrée sur la rue Létourneux.

- 3) Qu'il y ait des **arrêts ou des feux de circulation** aux coins des pistes-cyclables nord-sud et des rues **Ste-Catherine, Ontario, Hochelaga et Pierre-de-Coubertin**, là où les automobilistes roulent à grande vitesse et sont de plus en plus nombreux. Ceci éviterait des accidents fâcheux.
- 4) Urgence pour l'instant : un feu de circulation coin Bennett et Hochelaga (au coin du poste de police 23), où de nombreux enfants traversent pour aller suivre leurs cours au Stade, au Centre Pierre-Charbonneau et à l'Aréna Maurice-Richard. D'autres enfants la traversent pour aller à l'école Maisonneuve ou au CCSE.

Gare intermodale de l'Est

Dans le but d'éviter la congestion et l'envahissement de Montréal et de Notre-Dame par les véhicules automobiles, de plus en plus nombreux, provenant de l'extérieur du quartier et de l'île :

- 1) **Aménager un grand espace de transit intermodal entre les rues Hochelaga, Dickson, Notre-Dame et Viau**, là où il y a en ce moment un grand espace vide **À VENDRE** avec de nombreuses voies ferrées. À cet endroit, les trains de banlieux, autobus, tramways et pistes cyclables se rencontreraient. Les voyageurs pourraient transiter via un autre moyen de transport, vers leur destination. Exemple : M. Untel arrive de Terrebonne en train de banlieu, descend, change de quai et monte dans un tramway destination Vieux port (tramway qui utiliserait les voies ferrées déjà existantes qui se poursuivent jusqu'au port de Mtl, le long du fleuve). Du Vieux Port, M. Untel peut prendre l'autobus ou marcher jusqu'à son lieu de travail. Mme Unetelle, elle, arriverait de Boucherville en autobus express, descendrait de l'autobus pour en prendre un autre direction métro L'Assomption. Alors qu'un autre emprunterait la piste cyclable ci-haut mentionnée pour se rendre jusqu'au centre-ville ou ailleurs. Etc, etc. etc...
- 2) Donc, déplacer les services de voirie de la Ville qui sont présentement situés sur Dickson en face de l'avenue Souigny, et qui ne sont pas très accueillants. **Ce lieu deviendrait la porte d'entrée (bien aménagée) dans Montréal**, porte d'entrée également dans le système de transport en commun de la Ville (gare intermodale de l'Est). Même les autobus inter-réseaux pourraient s'y arrêter. Un grand stationnement pourrait accueillir des automobilistes qui veulent transiter dans le système de transport en commun. Le bâtiment déjà sur place pourrait être aménagé en gare et accueillir quelques commerces utiles aux voyageurs.

Boulevard Notre-Dame

Afin d'éviter l'effet entonnoir que provoquera l'élargissement du boulevard Notre-Dame, il faut créer la gare intermodale de l'Est comme mentionné ci-haut et n'ajouter qu'une seule voie réservée aux autobus sur Notre-Dame. Il faut améliorer l'état de la piste cyclable et ajouter des arbres sur le terrain qui sépare le boulevard au quartier Hochelaga-Maisonneuve.

- 1) En maximisant les transports en commun aux heures de pointe grâce au système intermodal proposé ci-haut, nous n'avons plus besoin d'élargir Notre-Dame. On peut par contre ajouter une **voie pour les autobus** qui s'arrêteront aux principales artères en direction du centre-ville.
- 2) En **ajoutant des arbres** entre Notre-Dame et la piste cyclable, on crée un **filtre** à air, à bruit et à chaleur. Les arbres ramassent la poussière, coupent le bruit des voitures et créent de l'ombre, ce qui diminue l'apport de chaleur vers le quartier. Toutes ces incidences améliorent la qualité de vie des résidents et créent un lieu et un atmosphère qui rapprochent les résidents de la nature plutôt que des voitures.

Éco-centre et centre de collecte des styromousses

- 1) Ouvrir un **éco-centre** dans le quartier.
- 2) À côté de l'éco-centre, prévoir un espace pour l'ouverture ou la transformation d'une **usine de récupération et de transformation du styromousse** (et stimuler sa réalisation - pour l'environnement et pour la création d'emplois) ou pour un **centre de tri**.

Merci de l'attention que vous portez à nos préoccupations
Brigitte Blais (à titre professionnel, personnel et au nom de ma famille)
Services-conseils en communication de l'environnement
1429, boul. Pie IX
Montréal, Qc
H1V 2C2

(514) 598-7975
Courriel : brigitte.blais.com@sympatico.ca