



Une ville conçue pour ceux qui l'habitent

# Mémoire

sur le projet de développement  
« Porte Ste-Marie »

***L'Association Habitat Montréal (AHM)** est une association de citoyens formée pour promouvoir et défendre les projets et les politiques qui favorisent la qualité de vie et l'équité sociale dans les quartiers centraux et anciens de Montréal.*

*Le présent mémoire a été préparé, en leurs noms propres, par les co-fondateurs d'AHM, Patricia Clermont, Luc Ferrandez et François Gagnon. Nous tenterons de consulter nos sympathisants/es en fin de semaine afin d'intégrer leurs commentaires à notre présentation.*

Le 4 décembre 2003

## Résumé

Avant tout, nous voudrions souligner qu'il est de mise d'applaudir la volonté du promoteur de produire un milieu de vie sur un espace actuellement vide et désolant dont la situation au carrefour d'un axe autoroutier et d'un pont rend particulièrement difficile à développer. Nous nous réjouissons d'autant plus que le comblement de ce vide aura des effets structurants sur le quartier :

- à l'est en fermant une partie du canyon qui sépare actuellement la rue Ste-Catherine du quartier Ste-Marie;
- à l'ouest en densifiant l'espace urbain et en renforçant sa vocation résidentielle et commerciale (ce qui pourrait avoir un effet domino sur la reconversion des deux couvents actuellement sous-utilisé);
- au nord et au sud, en rapprochant le quartier de la rive du Saint-Laurent qu'il est destiné à rejoindre un jour ou l'autre.

Nous croyons toutefois que la Ville a aussi une responsabilité dans la création de ce milieu de vie. Or, jusqu'à présent et tel que nous avons pu le constater lors de la première partie de ces audiences, elle a totalement rejeté toute responsabilité à cet égard.

- Interrogée sur le bruit, l'équipe représentant la Ville de Montréal a rejeté la responsabilité sur le promoteur en déclarant que c'était au promoteur de fournir des fenêtres suffisamment épaisses pour que les appartements soient vivables. Or c'est la responsabilité de la Ville de veiller au respect des normes qui régissent les niveaux de bruit acceptables.
- Interrogée sur la pollution et sur les impacts de la circulation plus généralement, l'équipe de représentants de la ville de Montréal n'avait aucune donnée en main et n'avait pas compris l'intérêt de les fournir, se repliant sur l'argument de l'absence obligation légale de le faire.

Cette absence de préoccupation pour les effets de la circulation sur le milieu de vie à venir lui permet de proposer, au lieu d'un plan pour les rendre acceptables, un élargissement du Boulevard René-Lévesque. C'est ce dernier point qui motive et oriente le présent mémoire. En effet, nous croyons que la Ville de Montréal a la responsabilité de contribuer à la création d'un milieu de vie intéressant en mettant en œuvre des mesures d'apaisement de la circulation. Nous démontrerons que cela est possible, souhaitable et économiquement rentable. Nous fournirons par ailleurs les exemples comparables dans les quartiers montréalais pour asseoir la crédibilité de nos présentations.

## **Vision**

Notre vision consiste assez simplement à prendre en considération qu'il s'agit d'un espace de vie qui sera habité. C'est que, à partir du moment où il y a des résidants, une rue ne peut plus être considérée que sous l'angle de sa fonction transport. Elle doit être conçue de façon à ce que ce soit un espace de vie que les résidants pourront s'approprier et habiter – du moins en partie. On ne peut, comme les représentants de la Ville l'ont prétendu lors de la séance d'information, réduire un espace de vie aux limites d'un appartement – scellé de surcroît. Les nouveaux résidants doivent pouvoir confortablement marcher dehors, déambuler, ouvrir leurs fenêtres, s'asseoir sur leurs balcons (du moins à certaines heures et sur certains balcons) ou discuter sur un coin de rue. Au nombre de ces résidants, il y aura aussi des enfants qui pourront s'amuser sur les trottoirs et même de jouer sur certaines rues – comme tous les enfants des autres secteurs de Montréal devraient pouvoir le faire, qu'ils soient riches ou pauvres.

## **Proposition**

### Sainte-Catherine

La rue Sainte-Catherine devrait être développée de façon à garantir une certaine quiétude dans un quadrilatère par ailleurs marqué par une circulation intense (les axes à forts débits de circulation y étant omniprésents). La rue devrait aussi jouer le rôle de lien avec le reste du quartier situé à l'est du pont. À cette fin, les mesures suivantes devraient être adoptées.

#### La rue

- ne fournit pas d'accès aux stationnements intérieurs;
- ne fournit pas d'accès aux camions de livraison;
- doit être rétrécie entre la rue DeLorimier et Frontenac par l'élargissement des trottoirs et la plantation d'arbres en bordure;
- doit être sur-élevée et très étroite à son carrefour avec la nouvelle rue (à l'intérieur du complexe). Ce carrefour ne permet le passage qu'à une seule voiture à la fois et à une vitesse extrêmement réduite (moins de 30 km/h).

Il s'insère aussi dans un aménagement public où prédominent les espaces piétons, les arbres et les bancs. En somme, il agit comme une sorte de portail au cœur de l'îlot;

- doit être réaménagée, à son carrefour avec DeLorimier, en élargissant ses trottoirs, en créant des goulots d'étranglement sur DeLorimier et/ou en créant un îlot de repos pour les piétons en son centre.

### La nouvelle rue

La nouvelle rue sera la seule qui a vraiment le potentiel de calme qu'on retrouve sur les rues résidentielles de la ville. Si, comme la Ville le souhaite, elle sert d'accès pour la livraison et le stationnement, elle aura plutôt le statut d'une ruelle de service, bruyante et impersonnelle. Pour que la rue soit une véritable rue résidentielle, il faut que les mesures suivantes soient mises en œuvre.

#### La rue

- ne fournit pas d'accès au stationnement à partir de cette rue;
- ne fournit pas d'accès aux camions de livraison;
- est étranglée, à l'intersection avec la rue Sainte-Catherine, pour ne laisser passer qu'une voiture à la fois à vitesse réduite;
- est bordée d'arbre;
- voit ses trottoirs élargis suffisamment, à intervalles réguliers, afin de permettre l'installation de bancs, de plantes ou de tout autre aménagement du même type;
- n'est pas accessible par la rue René-Lévesque.

### La rue DeLorimier

Pour compléter et rendre cohérent l'aménagement de la rue Ste-Catherine et de la nouvelle rue, les mesures suivantes devraient être adoptées.

#### La rue

- est consacrée comme accès exclusif aux stationnements et aux aires de livraison. L'achalandage ainsi créé sur une des voies de circulation devrait contribuer à réduire la vitesse;

- voit son intersection avec la rue Sainte-Catherine réaménagée comme décrit plus haut;
- voit ses trottoirs être élargis pour permettre la plantation d'arbres
- voit une autre intersection sécurisée être aménagée entre les rues René - Lévesque et Sainte-Catherine si le projet de parc linéaire se concrétise.

### La rue René-Lévesque

Précisément à cet endroit, la rue René Lévesque fait office de porte d'entrée dans la ville. Il est inacceptable que ce fait soit marqué par une augmentation de la fluidité – comme la Ville le propose. Tout au contraire, il faut signaler à l'automobiliste qu'il pénètre dans une zone habitée. Par ailleurs, la largeur de la rue à cet endroit agit comme une barrière physique et psychologique entre l'îlot que le promoteur vise à développer et le lieu dit Pied-du-courant, ce qui doit être évité. Les mesures suivantes doivent être prises.

#### La rue

- doit être consacrée en tant que rue par l'abandon du projet d'élargissement de la chaussée;
- doit voir sa chaussée être rétrécie par l'augmentation de la largeur de la bande de terre entre la piste cyclable et la rue;
- doit subir un élargissement des trottoirs et une plantation d'arbres.

## **Cadre de réflexion et références sur l'apaisement de la circulation**

Non seulement n'y a-t-il eu aucune étude pour évaluer les niveaux de pollution sonore et de l'air actuels et projetés auxquels seront soumis les futurs résidants du complexe (alors que l'on peut croire qu'ils sont déjà largement au-dessus des normes de santé publique et que la situation ne peut que se dégrader si l'on prend acte de l'augmentation dans les nombres de déplacements automobiles à Montréal) mais la Ville de Montréal propose ici comme seule mesure pour agir sur la circulation d'élargir encore le boulevard René-Lévesque en y ajoutant une voie supplémentaire. Pourtant, plusieurs raisons militent en faveur d'un projet intégrant des actions visant plutôt à limiter les volumes de circulation dans le secteur immédiat du complexe.

- a. D'abord, lorsque questionnés en 1996 par la Régie de la Santé de Montréal-Centre s'ils croyaient que les émanations des automobiles dans leur milieu de vie étaient nuisibles à leur santé, les montréalais sont 62% à répondre par l'affirmative<sup>1</sup>. Autrement dit, les résidants des quartiers centraux de Montréal ressentent comme une menace le grand nombre d'automobiles qui circulent dans leur milieu de vie<sup>2</sup> - situation qui n'a pu qu'empirer étant donné l'augmentation significative du nombre de déplacements automobiles depuis ce temps.
- b. En second lieu, une étude récente commandée par la Régie de la Santé publique de Montréal-Centre rapportée dans la Presse démontre que les riverains des axes autoroutiers sont exposés à des polluants de manière significativement plus élevée que les autres résidants : « Selon la recherche menée par le Dr Audrey Smargiassi, de la DSP, les émissions d'oxyde d'azote et de carbone mesurées en bordure de l'autoroute Métropolitaine, où

---

<sup>1</sup> **Étude sur la perception des risques pour la santé reliés à l'environnement auprès de la population du Montréal-Centre.** *Rapport synthèse - Environnement et santé.* Élisabeth Hudon, Yolande Marchand, Louis Drouin. Décembre 1996, Vol. 1 no. 1, 4 pages. ISSN 1206-3789.

<sup>2</sup> Il faut aussi dire qu'ils ne sont probablement pas bien différents de la plus grande part de ceux qui ont choisi de s'établir dans les banlieues de Montréal puisque ces résidants ont largement réussi à faire planifier leur milieu de vie de manière à ce qu'ils soient eux-mêmes soustraits aux effets de trop grands volumes de circulation automobile (en forçant la création de cul-de-sac et d'autres aménagements visant à décourager les automobilistes de les traverser).

passent jusqu'à 140 000 véhicules par jour, dépasseraient de deux à trois fois les niveaux de pollution mesurés dans les quartiers de la métropole où la circulation est beaucoup moins lourde. » (La Presse Actualités, jeudi 23 octobre 2003, p. A12). Le projet, déjà situé à un endroit près duquel passent largement plus de 140,000 véhicules par jour (aux confluent du Pont Jacques-Cartier et de la rue Notre-Dame, on peut estimer à plus de 200 000 le nombre de véhicules qui passent à chaque jour sans trop de risque de se tromper), est aussi encadré par les rues DeLorimier et René-Lévesque qui lui font subir de hauts débits de circulation;

- c. L'on prévoit l'installation de personnes âgées sur la rue Delorimier – elles qui sont particulièrement vulnérables aux effets de la pollution automobile.

Il n'est pas question ici de souhaiter que le quadrilatère entourant le projet soit aménagé comme une banlieue pavillonnaire mais plutôt qu'il est plus que temps que la double logique qui préside aux politiques de circulation cesse. En effet, alors qu'en banlieue l'on crée des cul-de-sac pour décourager les automobilistes de circuler dans les rues résidentielles afin d'assurer la sécurité et la quiétude des résidents, les responsables de la circulation de la Ville de Montréal insistent que c'est pour la santé et la sécurité des résidents qu'ils veulent justement augmenter les capacités routières (notamment en élargissant les rues). Cette double logique tordue et fallacieuse est injuste à l'égard des résidents des quartiers centraux et irresponsable de la part de ces autorités publiques. L'élargissement d'une rue ne vise pas à assurer la santé et la sécurité des résidents d'un secteur mais à assurer la fluidité automobile. Autrement dit, en élargissant la rue René-Lévesque, l'on augmentera la capacité et les volumes de circulation afin d'assurer la fluidité routière. Mais cela nuira à la santé et la sécurité autour du complexe, cela ne l'améliorera pas. Il est d'ailleurs évident, par les études qui ont été réalisées et celles qui ne l'ont pas été, que ce n'est pas la santé et la sécurité qui sont la préoccupation première du Service de circulation mais la fluidité de la circulation. Cette priorisation devient encore plus évidente si l'on considère que les futurs résidents ne posséderont pas de véhicules pour une large part s'ils sont fidèles à leurs concitoyens

montréalais – puisque plus de 50% des habitants des quartiers centraux ne possèdent pas de voiture.

Loin d'être marginales ou même originales, les propositions que nous avons soumises plus haut s'inscrivent dans une réflexion globale sur la cohabitation des fonctions résidentielle et de transport en ville. Nous ne donnerons ici que des exemples d'axes majeurs de circulation - tous situés à Montréal – qui ont été transformés ces dernières années pour tenir compte des besoins des résidents et ce, sans égard à la congestion que cela a pu créer dans certains cas.

Au regard de ces exemples, la proposition de la Ville - axée sur la protection de la fluidité - est désuète et inappropriée.

- Sur la rue DeLorimier qui prolonge le pont Jacques-Cartier et permet de traverser la ville du Nord au Sud, le camionnage est interdit depuis deux ans.
- Sur la rue Christophe – Colomb, axe nord-sud majeur utilisé par plus de 80 000 usagers par jour, on a retranché un mètre à la chaussée en été pour limiter le passage à un seul véhicule de large.
- Sur les rues Rockland et MacEachran, à Outremont, qui prolongent toute deux le viaduc du Canadien Pacifique et qui sont les seules à permettre la circulation nord-sud (entre l'Acadie à l'est et Côte-des-Neiges, à l'ouest), on a permis le stationnement en tout temps des deux côtés de la rue et on a réaménagé tous les carrefours en vue de créer des goulots d'étranglement qui ralentissent la circulation.
- Sur les rues Avenue du Parc, Crémazie, René-Lévesque, Côte des Neiges, on a créé des voies réservées pour autobus sur des rues pourtant extrêmement achalandées.



- Sur le boulevard The Boulevard à Westmount et Rockland à Ville Mont-Royal, on a synchronisé les feux de circulation pour qu'il soit impossible de dépasser 40 km/h dans le cas de la première et 30 km/h dans le cas de la seconde.
- Sur la rue Rachel, on a créé une piste cyclable sur la partie la plus étroite et la plus achalandée de la rue (entre le parc Lafontaine et le Mont-Royal).

## **Les impacts sur la circulation**

Même si nous croyons que la prise en compte des effets du projet sur la fluidité de la circulation devrait être une priorité secondaire par rapport à l'impératif de créer un milieu de vie de qualité, nous croyons tout de même important de souligner que les mesures proposées auront très peu d'impact sur la circulation parce que

- la rue Sainte-Catherine ne sert pas de voie de transit à cette hauteur;
- la section est de la rue DeLorimier que nous visons est surdimensionnée pour l'usage qui en est fait et qui en sera fait;
- la section ouest de la rue DeLorimier est très achalandée aux heures de pointe puisqu'elle sert de voie de sortie du pont en direction du centre ville. Toutefois, la congestion occasionnée par le réaménagement de l'intersection avec la rue Sainte-Catherine ne nous semble pas importante puisque ses effets sont insignifiants au regard des autres problèmes de congestion en amont et en aval (la sortie du pont en courbe, le rétrécissement à deux voies au même endroit, le tournant à angle droit sur René-Lévesque;
- le rétrécissement proposé de la rue René-Lévesque aura aussi un effet de ralentissement de la circulation, voire de congestion aux heures de pointe. Mais comme pour la rue DeLorimier, ce ralentissement ne nous semble pas important pour deux raisons:

- une importante congestion (toujours aux heures de pointe) existe en amont et en aval sur pratiquement tout le parcours des rues René Lévesque et Notre-dame du centre-ville jusqu'à Viau;
- et il forcera les automobilistes qui circulent en direction ouest à emprunter la rue Notre-Dame, puis l'autoroute 720 plutôt que d'emprunter René-Lévesque – ce qui ne peut être que positif.

Par ailleurs, rappelons que la congestion sur les axes de transit n'est pas en soi un problème insurmontable – et peut même s'avérer un avantage – lorsqu'on l'analyse dans une perspective de promotion du transport en commun. Lors des études sur le projet de *Modernisation de la rue Notre-Dame*, les représentants de la Ville de Montréal (entre autres messieurs Bossé et Dauphin) ont à plusieurs reprises souligné qu'il ne fallait en aucun cas viser une augmentation de la capacité des artères de transit comme solution aux problèmes de congestion dans l'est de la ville – notamment pour favoriser une hausse de l'utilisation du transport collectif. Ils valorisaient plutôt un plan de circulation d'ensemble prenant en compte la construction d'une autoroute de contournement à l'extérieur de la ville, la mise en place de transports en commun efficace sur l'axe est-ouest et des mesures d'apaisement de la circulation pour empêcher les débordements sur les rues locales.

Notre intervention se voulait donc une contribution, dans le cadre de ce projet, à un effort d'aménagement de l'espace urbain qui doit l'organiser en fonction de formes de mobilité alternatives à l'automobile pour le rendre vivable pour ceux qui l'habitent. Si nous tenons à intervenir ici, c'est que nous sommes conscients du fait que les politiques d'aménagement et de transport fixent toutes des objectifs de réduction de la circulation automobile à Montréal (que ce soit le cadre ou le schéma d'aménagement de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal ou les plans de transport du Ministère des Transports du Québec pour la région de Montréal) mais que les projets comme celui-ci finissent tous par favoriser une augmentation de l'utilisation de ce mode de transport. Dans une cité qui se développe par projets, il est temps que chacun intègre et actualise ces principes.