

## **Pour un projet cohérent de requalification de la rue Notre-Dame qui intègre un tramway efficace**

Bonjour

Merci d'entendre la diversité d'arguments relatifs à la requalification de ce vaste secteur et de chercher à dégager les orientations issues de la sagesse collective pour assurer un futur meilleur.

Avant d'examiner les principaux enjeux, je voudrais revenir sur les consultations relatives au Pôle logistique, lors desquelles j'avais déposé un mémoire intitulé *Optimiser les interfaces entre le Port de Montréal et Mercier-Est*<sup>1</sup>. Hier, j'entendais les responsables du Port parler du *Comité de bon voisinage* qui concentre actuellement ses interactions sur Mercier-Est. Je suis très heureux de constater que mon mémoire soit devenu une inspiration pour le Port dans ce processus. J'espère que le présent mémoire et cette présentation auront un effet comparable.

Ma présentation n'abordera pas l'ensemble des sujets décrits dans mon mémoire. La raison est que ce document tentait de faire la synthèse d'enjeux touchant un territoire bien plus vaste que l'objet de la présente consultation. J'y détaillais aussi des considérations économiques et des analyses de tracé qu'il serait fastidieux de détailler verbalement. J'y incluais aussi plusieurs citations qui renforçaient les propos défendus.

Ma présentation se limitera globalement aux enjeux de mobilité en examinant les conflits prévisibles entre le tramway de l'Est annoncé par le Gouvernement du Québec et la multitude de viaducs qui raccorderaient la voie rapide Souigny avec la rue Notre-Dame et avec le Port de Montréal.

Dans mon mémoire je décris les incroyables différences d'approche retenues pour la voirie dans l'Assomption Sud / Longue-Pointe et celle annoncée pour le secteur des Faubourgs : une approche quasi autoroutière pour Maisonneuve, une approche urbaine pour le secteur des Faubourgs. Pourquoi ces différences sont-elles aussi spectaculaires?

Examinons maintenant les tronçons sur lesquels implanter un tramway :

- Pointe-aux-Trembles jusqu'à l'autoroute A-25 : emprise ferroviaire
- A-25 jusqu'à L'Assomption : choix entre emprise ferroviaire ou la rue Hochelaga
- Entre Viau et De Lorimier : large emprise libre, sans nécessité de relocaliser égouts, électricité, aqueduc
- Centre-Ville : René-Lévesque ou Viger, le maire Gérald Tremblay avait proposé un tramway sur René-Lévesque
- Si le prolongement de Souigny est construit en suivant les plans présentés dans le cadre de la présente consultation, le nouvel aménagement constituera un blocage entre deux tronçons fonctionnels, l'un d'une dizaine de kilomètres, l'autre d'une quinzaine.

<sup>1</sup> [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND\\_MHM\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/20170612-OPTIMISER\\_LES\\_INTERFACES\\_MERCIER-EST.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_MHM_FR/MEDIA/DOCUMENTS/20170612-OPTIMISER_LES_INTERFACES_MERCIER-EST.PDF)

Le projet d'aménagement routier a été décrit de façon idyllique par l'équipe de projet. Souvent, on dit que le passé est garant du futur. Aussi, j'analyserai le projet d'*Optimisation de l'autoroute A-25 et des accès au Port de Montréal*.

1. En 2015, pour démontrer l'acceptabilité des interventions prévues sur la rue Curatteau, le Port décrivait les impacts restreints d'un débit maximal de 500 camions. Hier, on annonçait plutôt 1100 camions, soit plus que le double.
2. Le chantier et les aménagements résultant du processus d'optimisation devaient permettre de minimiser les niveaux de bruit émis. Dans les faits, des milliers de dépassements ont été compilés pendant le chantier. L'aménagement final est aussi, sinon plus bruyant à certains endroits du voisinage. Par exemple, un haut mur construit en bordure de l'autoroute réfléchit le son vers certaines résidences
3. D'autres aspects du projet d'Optimisation mériteraient des analyses indépendantes pour connaître les effets réels non seulement sur les camions entrant et sortant du port, mais sur l'ensemble de la circulation véhiculaire et du camionnage. Par exemple, les modifications en lien avec les accès vers et depuis Curatteau ont généré de nombreux et longs embouteillages dans le pont tunnel en direction Montréal. Au final, d'un point de vue économique, on peut douter que les bénéfices apportés aux camionneurs sortant du port sur Curatteau soient supérieurs aux nuisances subies par les 55 000 véhicules et plus, dont 11 000 camions empruntant cette moitié du tunnel? Seule une étude indépendante sur cet aspect et sur plusieurs autres composantes du projet permettraient de juger de l'atteinte des objectifs annoncés.

Bref, quand l'actuel projet est présenté comme un Parkway, quand on minimise le caractère rébarbatif des nombreux tunnels destinés aux piétons et cyclistes et qu'on idéalise les bénéfices futurs du projet, nous ne pouvons qu'être profondément septiques.

### **Bénéfices économiques d'un tramway**

Dans le secteur des Faubourgs, des centaines de millions de dollars d'investissements sont prévus, à court et moyen terme. Le secteur L'Assomption Sud/ Longue-Pointe offre d'immenses superficies pour le développement urbain et industriel. Enfin, les anciens espaces industriels à requalifier entre Mercier-Est, Anjou, RDP et PAT sont immenses. La requalification de toutes ces friches urbaines et espaces pourrait générer des bénéfices exceptionnels.

Les investissements requis pour créer le tramway de l'Est sont certes importants. Cependant, ils ne doivent pas être simplement vus comme des dépenses, mais comme des investissements pour un Est de qualité, pour le mieux-être de tous, Montréalais, comme résidents de la couronne Est.

En octobre 2018, le Comité consultatif sur le développement économique du territoire de la Ville de Montréal affirmait «*Le transport collectif est un levier de développement qui doit non seulement être géré en fonction de la demande actuelle, mais qui doit également être utilisé comme un facteur stratégique de développement économique.*»<sup>2</sup>

Les interventions projetées doivent permettre à l'Est de développer une attractivité exceptionnelle et de diversifier son offre industrielle et commerciale.

<sup>2</sup> <https://www.cmm.ca/fr/publications/memoires/fiscalite-economie/batir-une-metropole-prospere-au-profit-de-tous-ses-quartiers/>

**Deux consultations ayant une ambiguïté commune,  
le transport collectif qui est pourtant un enjeu central**

En résumé, les projets présentés dans les secteurs des Faubourgs et L'Assomption Sud / Longue-Pointe relèvent de deux approches contradictoires en ce qui touche à leur géométrie véhiculaire. Cependant, ils sont cohérents sur un aspect, leur ambiguïté commune relative aux enjeux de transport collectif et tout particulièrement quant à la faisabilité et à l'insertion d'un tramway fonctionnel et attrayant.

Seul un projet global de requalification de la rue Notre-Dame et de son raccordement à la voie rapide Souigny intégrant un tramway permettrait enfin d'obtenir cette acceptabilité sociale qui a dramatiquement manqué à chaque vision de la rue Notre-Dame soumise depuis plus de quarante-cinq ans. La création d'un nouveau système de transport collectif extrêmement performant serait enfin le signal fort tant espéré pour que ce territoire cesse d'être le grand oublié des cinq dernières décennies

**En conclusion,**

la Ville de Montréal, le Gouvernement du Québec et le Port de Montréal doivent présenter un projet cohérent de raccordement à la voie rapide Souigny et de requalification de la rue Notre-Dame, incluant le tramway promis par le Gouvernement du Québec. Cette vision globale, intégrée, s'impose pour requalifier l'Est en créant un paradigme attrayant.