

905 **Mme DIANE BEAUDET :**

Je sais que le bâtiment a été offert à la Ville et qu'en l'état actuel, n'était pas intéressant. C'est pour ça que j'offre qu'on regarde, qu'on s'assoie, qu'on regarde qu'est-ce qui est possible d'offrir. Je vous l'ai dit d'entrée de jeu, le bâtiment a besoin d'amour, c'est clair. Est-ce qu'on peut
910 faire quelque chose ensemble pour offrir des formations intéressantes dans une vision d'avenir, comme je vous disais, voiture électrique, des choses comme ça, en donnant, en réhabilitant le bâtiment ou... Puisqu'on est dans... Je vous le disais, je veux vous amener dans mon rêve, alors puisqu'on est dans le rêve, pourquoi pas penser à qu'est-ce qu'on va faire demain? La voiture électrique, moi, c'est vraiment quelque chose qui m'allume.

915

LA PRÉSIDENTE :

Je vous remercie beaucoup. Merci.

920 **Mme DIANE BEAUDET :**

Je vous en prie.

LA PRÉSIDENTE :

925

Maintenant, nous allons entendre monsieur Daniel Chartier. Bonjour!

M. DANIEL CHARTIER :

930

Bonjour! Pour un projet cohérent de requalification de la rue Notre-Dame qui intègre un tramway efficace. Merci d'entendre la diversité de mes arguments relatifs à la requalification de ce vaste secteur et de chercher à dégager les orientations issues de la sagesse collective qui, espérons-le, pourront assurer un futur meilleur.

935 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 du
Port avec Mercier-Est*. Hier, avec plaisir, j'entendais les responsables du Port parler du comité de
bon voisinage qui concentre ses interactions sur Mercier-Est. Je suis très heureux de constater
940 que mon mémoire soit devenu une inspiration pour le Port dans un consensus. C'est tout à fait
vrai. 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 touchant un territoire bien plus vaste que
l'objet de la présente consultation. J'y détaillais aussi des considérations économiques et des
945 analyses de tracés qu'il serait fastidieux de détailler verbalement. Il y avait aussi beaucoup de
citations que je ne reprendrai pas ici.

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
950 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'approches retenues pour la
voirie de la rue Notre-Dame entre le secteur l'Assomption Sud Longue-Pointe et l'approche
955 retenue pour le secteur des Faubourgs. Une approche quasi autoroutière pour Maisonneuve,
une approche urbaine pour le secteur des Faubourgs. Pourquoi les différences sont-elles aussi
spectaculaires?

Maintenant, regardons les enjeux par rapport au tramway. Entre Pointe-aux-Trembles et
960 l'autoroute A25, il y a une emprise ferroviaire qui existe – qui avait été achetée par l'AMT à un
moment donné, il y a eu de multiples ventes, reventes, donc il y a un potentiel d'intervention à
coût très faible – qui traverse une masse de population bien, bien localisée par rapport à la
masse de population à desservir.

965 De l'autre côté de l'autoroute 25, il y a deux choix qui sont possibles pour un tracé : soit l'emprise ferroviaire, soit la rue Hochelaga. Pour ce faire, il faudrait démolir les deux viaducs autoroutiers qui rentrent dans le quartier, mais ce faisant, ça permettrait de mettre en valeur le territoire de Louis-Hippolyte-La Fontaine et d'autres terrains le long de Hochelaga.

970 Si on regarde à l'est du territoire qui est litigieux – à l'ouest du territoire litigieux, entre Viau et de Lorimier, là, pareil, il y a une emprise libre, très large, sur laquelle il est facile d'intervenir sans déranger de voisinage, sans avoir à déplacer égouts, aqueduc, électricité. C'est l'enfance de l'art en termes d'intervention.

975 Au centre-ville, c'est plus complexe mais on tombe vraiment dans la masse, le bassin de population. Le dossier du secteur des Faubourgs s'est penché là-dessus. Mais il y a un potentiel qui avait d'ailleurs été exploré dans le temps par l'administration Tremblay dans l'axe de René-Lévesque. Mais il y aurait peut-être aussi un potentiel sur Viger.

980 Le problème, c'est si le prolongement, le raccordement entre Souigny et Notre-Dame est fait tel que ce qui nous a été présenté, je pense qu'il y a des conflits majeurs. En fait, il y a des obstacles majeurs à réussir à implanter un tramway un jour sur ce territoire. Donc il faut que la planification de la voirie véhiculaire intègre les enjeux de transport collectif.

985 Le projet d'aménagement routier a été décrit de façon idyllique par l'équipe du projet. Cependant, on dit souvent que le passé est garant du futur. Aussi, j'analyserai le projet d'optimisation de l'autoroute A25 et des accès au Port de Montréal comme comparatif. Parce qu'il y a une partie que c'est les mêmes équipes.

990 Un. 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 1 100 camions, soit plus du double, juste en trois ans et demi.

995 Deux. 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 calculés pendant le chantier. L'aménagement est aussi sinon plus brillant à certains endroits du voisinage. Entre autres parce qu'ils ont créé un grand mur de béton qui réfléchit le son. Donc l'enfer est dans les détails.

1000

Trois. D'autres aspects du projet d'optimisation mériteraient des analyses indépendantes pour connaître les effets réels, non seulement sur les camions entrants et sortants du Port (voir les bénéfices économiques annoncés) mais sur l'ensemble de la circulation véhiculaire et du camionnage. Par exemple, les modifications en lien avec les accès verts depuis Curatteau ont

1005

généralisé de nombreux et longs embouteillages dans le tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine en direction de 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 dont 11 000 des camions sortants empruntant cette moitié du pont-tunnel. Seule une étude indépendante sur cet aspect et sur plusieurs autres du projet d'optimisation permettrait de juger de l'atteinte des objectifs annoncés initialement.

1010

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

1015

Bénéfices économiques d'un tramway. Dans le secteur des Faubourgs, des centaines de millions de dollars d'investissement sont prévus à court et à moyen termes. Dans le secteur l'Assomption Sud-Longue-Pointe, il y a d'immenses superficies qui pourraient être offertes aux développements urbains et industriels. Enfin, les espaces dans Mercier-Est, Anjou, Rivière-des-Prairies, Pointe-aux-Trembles 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, mais 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,

1020

1025

Montréalais, comme résidents de la couronne est.

1030 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 facteur stratégique de développement économique.* »

1035 Les interventions projetées doivent permettre à l'est de développer une attractivité exceptionnelle et permettre aussi de diversifier son offre industrielle et commerciale.

1040 Donc deux consultations, quand on regarde le secteur des Faubourgs et l'Assomption Sud, il y a une ambiguïté commune : le transport collectif qui est pourtant un enjeu central. En résumé, les projets présentés dans le secteur des Faubourgs et l'Assomption Sud Longue-Pointe révèlent deux approches contradictoires en ce qui touche 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.

1045 Seul un projet global de requalification de la rue Notre-Dame et son raccordement à la voie rapide Souigny intégrant un tramway permettrait enfin d'obtenir l'acceptabilité sociale qui a dramatiquement manqué à chaque vision de la rue Notre-Dame soumise depuis plus de 45 ans. La création d'un nouveau système de transport collectif extrêmement performant serait enfin le signal fort tant espéré pour que l'est, ce grand territoire, cesse d'être un grand oublié tel que
1050 depuis cinq décennies.

1055 En conclusion, la Ville de Montréal, le gouvernement du Québec et le Port de Montréal doivent présenter un projet cohérent de raccordement de 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 permettant de créer un paradigme attrayant.

LA PRÉSIDENTE :

1060 Merci beaucoup. Juste une question de clarification. Vous proposez le tramway sur Notre-Dame ou plutôt plus au nord de la zone? Je n'ai pas bien compris?

M. DANIEL CHARTIER :

1065 J'ai manqué votre question.

LA PRÉSIDENTE :

1070 Est-ce que vous proposez plutôt un tramway sur Notre-Dame ou en lien avec Notre-Dame ou plus au nord de la zone?

M. DANIEL CHARTIER :

1075 C'est au nord de la zone.

LA PRÉSIDENTE :

 Pas sur Notre-Dame, donc.

1080 **M. DANIEL CHARTIER :**

1085 C'est ça. La Ville de Montréal, sur ses dessins, indiquait la rue Notre-Dame au sud, le tireté, ce qui est en contradiction avec toutes les annonces de madame Rouleau. Et si on construisait ça sur cette partie-là, c'est sûr que les camionneurs seraient enrégés. On perturberait la rue, on ne desservirait pas la population correctement et ça coûterait beaucoup plus cher. On parlerait pas de 20 millions \$ du kilomètre dans un comparatif avec Strasbourg pour une emprise ferroviaire, mais là on serait dans le 50 plus.

LA PRÉSIDENTE :

1090

Non, c'est ça, c'est pour clarifier.

M. DANIEL CHARTIER :

1095

On bloquerait tout le transport en commun aussi pendant ce temps-là.

LA PRÉSIDENTE :

1100

Non, c'était juste pour clarifier, c'est ça, à votre dernière page quand vous dites de requalifier Notre-Dame en intégrant un tramway. Mais le tramway, pas sur Notre-Dame. C'est ça. c'est pour clarifier votre texte, pour ma compréhension.

M. DANIEL CHARTIER :

1105

La partie sur Notre-Dame, c'est entre Viau et de Lorimier que là il y a une emprise qui se prête bien à l'installer. À l'est de Viau, ça doit être sur l'emprise ferroviaire ou sur l'emprise ferroviaire et Hochelaga. Et là, il s'agit de traverser le territoire, comment traverser le territoire en question? Soit dans l'axe l'Assomption, soit une autre manière, mais en réalité, il va falloir qu'il y ait un processus en examinant plusieurs possibilités et déterminer les meilleures.

1110

LA PRÉSIDENTE :

O.K., merci. C'est bon.

1115

M. DAVID HANNA, commissaire :

Deux clarifications. J'ai bien compris la proposition pour l'axe tramway soit le long de

1120 l'axe du CN, plus ou moins Souigny dans cet axe-là, c'est bien ça, parce que je crois que vous avez dit que c'est là où est la population sur la longueur de la ligne, plutôt que Notre-Dame où il y a très peu de population. C'est bien ça?

M. DANIEL CHARTIER :

1125 Oui.

M. DAVID HANNA, commissaire :

1130 Et en plus qu'il y ait aussi une emprise existante, la vieille emprise du tramway qui côtoie le CN sur une très longue partie et ça, c'est est un avantage aussi. C'est bien ça?

M. DANIEL CHARTIER :

1135 Oui. Un autre avantage, à un moment donné, souvent il a été question d'un tramway sur Pie IX, mais Pie IX et autre centre-ville, ça prend un endroit pour avoir des garages. Le garage, tu iras pas mettre un garage au centre-ville. Il faut que tu le mettes de façon périphérique et l'est est un endroit périphérique. Peut-être que le secteur qui nous intéresse pourrait être le lieu où serait ce garage-là ou que ce soit plus à Montréal-Est.

1140 Il y a aussi toutes les questions de connexion. Le gouvernement du Québec parlait d'une connectivité jusqu'au métro Radisson. Il y a aussi possibilité de connecter dans l'axe Marien jusqu'au train de l'est, le train sinueux de l'est – le mot dit « train de l'est » – c'est ça, puis Pie IX qui a un potentiel incroyable, qui dessert vraiment une très vaste population. Donc en ayant un système ramifié de tramway, là, on maximise son usage. C'est pas juste d'avoir cet axe-là mais
1145 ça fait partie d'un système plus large, efficace.

M. DAVID HANNA, commissaire :

1150 Et l'autre clarification, si j'ai bien compris, c'est que acceptant que cette ligne de tramway
suive l'axe du CN dans l'Assomption Sud, lorsque le viaduc Assomption enjambrerait le CN, si j'ai
bien compris, vous voulez lancer le message à la Ville de Montréal de bien conserver dans cette
enjambée, un espace pour le tramway à côté aussi. Est-ce que j'ai bien compris? C'est ça que
vous voulez dire à la Ville de Montréal?

1155 **M. DANIEL CHARTIER :**

Il y a un potentiel là. L'autre, c'est que si c'est sur Hochelaga...

M. DAVID HANNA, commissaire :

1160 Ou Hochelaga.

M. DANIEL CHARTIER :

1165 ... via un viaduc par-dessus l'Assomption. Mais là où il m'apparaît la pire contrainte, là où
ce qu'il y a vraiment, je pense, un problème majeur, c'est les viaducs qui connectent au port. S'il
y a les deux viaducs qui connectent au port, à mon avis, il y a impossibilité de passer un tramway
entre les structures projetées. Et ils semblent absolument pressés, ça a l'air ultra urgent de
construire ça, mais une fois que ça va être construit, c'est comme on vient de fermer la porte. On
1170 a, d'un côté, une dizaine de kilomètres, de l'autre côté, une quinzaine de kilomètres, et là, sur
quelques mètres, on réussit à bloquer toute la chose et on va enlever des potentiels ou bien on
va s'arranger pour que ça coûte une fortune.

M. DAVID HANNA, commissaire :

1175 O.K. Et ces deux viaducs sont?

M. DANIEL CHARTIER :

1180 C'est les deux viaducs projetés par le Port. Enfin, les deux viaducs, il y a une bretelle qui rentre...

M. DAVID HANNA, commissaire :

1185 Notre-Dame.

M. DANIEL CHARTIER :

1190 ... puis l'autre qui sort.

M. DAVID HANNA, commissaire :

Et l'autre, Souigny/l'Assomption, c'est ça?

1195 **M. DANIEL CHARTIER :**

Oui, c'est ça.

M. DAVID HANNA, commissaire :

1200 Merci. J'ai compris.

LA PRÉSIDENTE :

1205 Alors, merci beaucoup pour votre présentation. Nous allons maintenant prendre une pause et nous allons reprendre à 15 h.