

La requalification de la rue Notre-Dame Pour un projet cohérent qui intègre le transport en commun

Des visions divergentes pour la rue Notre-Dame et son raccordement avec la voie rapide Souigny

«...le premier ministre François Legault et la mairesse Valérie Plante ont consacré leur premier tête-à-tête officiel à leur principal point d'entente : la relance de l'est de l'île de Montréal. Les deux ont convenu de mener à bien la réfection de la rue Notre-Dame, où le chef caquiste souhaite implanter un tramway.¹» Si le projet global de requalification de la rue Notre-Dame, notre Chemin du Roy, n'a pas été révélé, des visions sectorielles ont néanmoins été dévoilées dans le cadre de deux consultations, l'une portant sur le secteur des Faubourgs, l'autre sur L'Assomption Sud / Longue-Pointe.



En février, dans le cadre de la consultation sur le secteur des Faubourgs, la Ville de Montréal a annoncé sa volonté de transformer l'A-720, en un boulevard urbain entrecoupé par des rues traversant les terrains actuellement occupés par Molson et Radio-Canada². Entre les rues Amherst et Fullum, les piétons et cyclistes pourraient agréablement accéder à divers espaces verts, dont un vaste belvédère dominant l'ensemble formé par le port de Montréal, le fleuve et l'île Sainte-Hélène.

Au même moment, la Ville de Montréal présentait sa vision du secteur Assomption Sud–Longue-Pointe, incluant un raccordement de la voie rapide Souigny avec la rue Notre-Dame.³ Les géométries véhiculaires, cyclistes et piétonnières projetées n'y seraient que suite ininterrompue et peu conviviale de viaducs, tunnels, voies surélevées et bretelles d'écoulement libre⁴.

Au sud de la voie ferrée, aucune voie véhiculaire, cyclable ou piétonnière ne raccorderait le territoire à requalifier avec les quartiers Guibourg ou Maisonneuve. Dans un tel contexte, impossible de créer le quartier urbain dynamique, incluant des industries génératrices d'emplois, exigé par la population lors de diverses consultations.

Forcer les conducteurs arrivant de la voie rapide Souigny et se dirigeant vers le centre-ville à effectuer un virage à 270 degrés incitera de nombreux conducteurs à bifurquer vers les quartiers résidentiels au nord d'Hochelaga. Le raccordement direct de Souigny vers Notre-Dame doit être prééminent et le lien vers le nord, secondaire. Évitions de favoriser les flux véhiculaires vers les quartiers résidentiels.



En résumé, il est difficile de comprendre pourquoi l'approche retenue pour la voirie dans l'Assomption Sud / Longue-Pointe est si radicalement différente de celle annoncée pour le secteur des Faubourgs.

1 <https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/201810/26/01-5201892-montreal-legault-donne-priorite-a-lest-de-lile.php>

2 http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P97/3.5_presentation_ville.pdf

3 http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P93/3.1_-_assomption-sud_longuepointe_lowres.pdf

4 http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P93/3.2_presentation_vision_assomption_ocpm.pdf

Amorcer la création d'un tramway de l'Est se rendant au centre-ville

Si le réaménagement de la rue Notre-Dame, entre les rues Amherst et Dickson, et son raccordement à la voie rapide Souigny est une promesse phare du nouveau gouvernement du Québec, la réalisation du tramway de l'Est l'est tout autant.

Dans sa plateforme électorale, l'actuel Gouvernement du Québec promettait la mise en œuvre rapide d'une première phase d'implantation d'un tramway reliant «*la pointe de l'île au métro Radisson.*»⁵ Cette infrastructure circulerait «*au nord de la rue Notre-Dame sur l'ancienne voie du Canadien national, qui est aujourd'hui un parc linéaire*»⁶. Comme l'emprise ferroviaire qui traverse Pointe-aux-Trembles, Montréal-Est et Mercier-Est a dans un passé récent fait l'objet de diverses transactions immobilières entre l'AMT et le CN,⁷ la cession finale de ce tronçon d'une dizaine de kilomètres devrait être peu complexe et relativement économique. Plus encore, ce type d'emprise permet d'implanter le tramway à un coût extrêmement faible, comme l'exemple de Strasbourg le montre.⁸ Ce tracé s'avèrerait donc très souhaitable et rapidement réalisable.

Le rabattement obligatoire de très nombreux utilisateurs de cette ligne de tramway sur la ligne verte augmenterait la fréquentation d'une infrastructure qui est «*presque à pleine capacité aux heures de pointe*»⁹. Pire, d'ici peu, les usagers du Train de l'Est voulant rejoindre le centre-ville seront forcés de transférer dans des wagons du REM déjà bondés. En conséquence, une partie substantielle de la clientèle du train de l'Est choisira probablement d'utiliser des autobus se rendant à la station Radisson. Ce phénomène prévisible accentuera une pression déjà élevée sur la ligne verte.

Pour être pleinement utile et efficace, un réseau de tramway devrait rejoindre directement le centre-ville. Le gouvernement actuel avait initialement envisagé le raccordement de cette ligne à la station Berri UQÀM. Récemment, la ministre Chantal Rouleau annonçait plutôt que «*Les deux branches se rejoindraient sur la rue Notre-Dame pour converger ensuite vers la station de métro Bonaventure et la gare Centrale*»¹⁰. Cette dernière option serait préférable car, d'une part, elle éviterait de surcharger des lignes de métro déjà bondées et d'autre part, elle se connecterait au REM. La ministre Chantal Rouleau ajoutait «*Le tramway devrait alors circuler jusqu'au centre-ville sur une voie réservée au transport collectif.*»¹¹

Actuellement, le boulevard Pie IX fait l'objet de travaux majeurs. Ces opérations ont été conçues de façon à faciliter l'éventuelle insertion d'un tramway. La jonction d'un tramway sur Pie IX avec celui de l'axe Notre-Dame maximiserait les bénéfices de l'un et de l'autre, offrirait des économies d'échelle et offrirait divers sites pour créer le garage requis pour le fonctionnement de ce réseau. À long terme, ce réseau se ramifierait avec des embranchements menant dans divers quartiers, dont le métro Radisson, le parc industriel de Montréal-Est/Rivière-des-Prairies...

En octobre 2017, au lendemain de l'élection, le ministre Bonnardel disait qu'avant d'«*entreprendre la deuxième phase, le gouvernement de la CAQ attendra que les travaux de modernisation de la rue*

5 <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1132154/tramway-est-montreal-caq-deux-etapes>

6 <https://journalmetro.com/actualites/montreal/2049482/la-caq-veut-lancer-une-rue-vers-lest-en-tramway-a-montreal>

7 <https://otc-cta.gc.ca/fra/decision/273-r-2001>

8 <https://ecocitestrasbourg.org/IMG/pdf/certu-cout-km-tram-bhns.pdf>

9 http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P97/3.1.1.2_exp_2018_pied-du-courant_rapport_final.pdf

10 <https://journalmetro.com/actualites/montreal/2049482/la-caq-veut-lancer-une-rue-vers-lest-en-tramway-a-montreal>

11 <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1132154/tramway-est-montreal-caq-deux-etapes>

Notre-Dame soient terminés»¹². Une telle stratégie signifierait probablement que certains aménagements sur Notre-Dame, tout juste complétés, devraient être éventrés. Pour minimiser les coûts d'intervention, ainsi que les impacts sur la circulation véhiculaire, la création d'un corridor tramway dans l'emprise Notre-Dame doit être jumelée à la requalification de cette artère historique et stratégique. Ce jumelage permettrait de créer une autre dizaine de kilomètres de transport collectif structurant à un coût très raisonnable. Au total, une vingtaine de kilomètres de tramway pourrait être construit à l'est de la rue de Lorimier, très rapidement et à coût très compétitif. Au centre-ville et vis-à-vis la voie rapide Souigny, les coûts d'intervention seraient probablement plus élevés, mais resteraient probablement comparables à ceux estimés il y a une dizaine d'années.¹³

Dans le cadre de la consultation sur L'Assomption Sud/Longue-Pointe¹⁴, la Ville de Montréal indique que le nouvel axe structurant de transport collectif de Mercier-Est et Mercier-Ouest serait plutôt localisé sur la rue Notre-Dame. En raison de la dominante industrielle de la zone traversée et de son caractère excentrique par rapport aux concentrations de personnes, actuelles et futures, ce tracé échouerait à optimiser les retombées sociales et économiques attendues d'une telle infrastructure. De plus, les travaux d'aménagement requis pour positionner le tramway à cet endroit perturberaient inutilement les opérations de la grande zone industrielle à consolider.

Les bonifications du réseau de transport collectif



Enfin, les coûts d'implantation d'un tramway sur la rue Notre-Dame, entre L'Assomption et Joseph-Versailles, seraient beaucoup plus élevés que ceux d'une implantation utilisant des kilomètres d'une ancienne emprise ferroviaire à requalifier. Bref, le tracé sur la rue Notre-Dame à l'est de L'Assomption doit être rejeté au profit d'un tracé empruntant généralement l'emprise ferroviaire du CN, un tracé desservant mieux les populations visées.

Des retombées importantes

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. Leur requalification 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.

D'ailleurs, 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*

¹² <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1132154/tramway-est-montreal-caq-deux-etapes>

¹³ <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/633881/tramway-projet-montreal-richard-bergeron>

¹⁴ http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P93/3.1_-_assomption-sud_longuepointe_lowres.pdf

*seulement être géré en fonction de la demande actuelle, mais qui doit également être utilisé comme un facteur stratégique de développement économique.*¹⁵» dans son mémoire intitulé BÂTIR UNE MÉTROPOLE PROSPÈRE AU PROFIT DE TOUS SES QUARTIERS. Les interventions projetées doivent permettre à l'Est de développer une attractivité exceptionnelle.

**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.

La nécessité d'une vision intégrée

La Ville de Montréal et le Gouvernement du Québec 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 s'impose pour requalifier l'Est en suivant créer un paradigme attrayant.

Daniel Chartier
architecte paysagiste, FAAPC
Montréal

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