

Mémoire

Pour une transformation de la rue Notre-Dame à Montréal en boulevard urbain multimodal reliant l'est de l'île au centre-ville

Mercredi, le 6 février 2008

Pierre Brisset, Architecte.
GRUPE en RECHERCHE URBAINE
(GRU)

Transports, Bâtiments,
Intégration dans le territoire

4344 Bourbonnière, Mtl, Qc, H1X 2M4
Tel: (514)899 5314, Cél (514) 668-1781
Courriel: gruhm@sympatico.ca
WEB: <http://gruhm.org/>



Pierre Brisset, architecte

(Diapo#1) Je suis architecte de formation et je m'intéresse depuis longtemps aux phénomènes de gestion dynamique des flots de circulation. Au cours de mes recherches dans ce domaine, j'ai réfléchi à de multiples façons d'aborder les problèmes de trafic, de congestion routière et d'urbanisme. Je profite de la tribune qui m'est offerte ici pour vous faire part d'un certain nombre des conclusions auxquelles je suis arrivé après des années d'observation et d'études au sein du Groupe en recherches urbaines, mieux connu sous le nom de GRU.

Le problème de Notre-Dame

(Diapo #2) On sait qu'il existe des problèmes de congestion sur la rue Notre-Dame. Or, plutôt que de résoudre ces problèmes en *augmentant* l'offre autoroutière, nous suggérons de les résoudre en *diminuant* le nombre de véhicules qui circulent sur cette artère, d'une part parce que c'est le meilleur moyen de la désengorger et, d'autre part, parce que cela provoquera une revitalisation des quartiers traversés par la rue Notre-Dame.

En effet, en concevant la Notre-Dame comme une artère multimodale axée principalement sur le transport rapide par tram-train, on pourra envisager la reconstruction de la trame urbaine le long de cette artère. Il y a là une immense richesse foncière qui dort et qui ne demande qu'à s'éveiller, ce qui assurera des revenus supplémentaires à la ville de Montréal et contribuera à revitaliser les quartiers riverains, à densifier la trame urbaine plutôt qu'à provoquer le phénomène d'étalement et, par conséquent, à diminuer la demande en artères autoroutières.

L'essentiel du présent mémoire consiste donc à démontrer que cela est non seulement possible, mais souhaitable.

(Diapo#3) Pour y arriver, il faut :

- 1) **greffer la rue Notre-Dame directement au boulevard René-Lévesque** ; et
- 2) **utiliser la moitié des infrastructures de l'autoroute Ville-Marie pour y faire passer des trams-trains à haute vitesse**, avec systèmes de débarcadères et d'ascenseurs qui permettront aux usagers de se connecter ensuite avec la ville et de se distribuer dans ses réseaux de rues, d'autobus et de métro. L'autre moitié de l'autoroute Ville-Marie continuera à servir aux voitures.

Précisons qu'un système léger sur rail (SLR) exige une emprise beaucoup moins large (20 pieds) que sa contrepartie de voies d'autobus en site propre (30 pieds), à cause de la meilleure maîtrise latérale des véhicules dans le cas des tramways.

Vue d'ensemble

(Diapo#4) Si l'on regarde à vol d'oiseau l'ensemble de la région montréalaise, on se rend compte que, parallèlement au fleuve, il y a deux artères à grand débit dans la couronne nord (640 et 440), deux dans l'île elle-même (40 et 20), et — pour finir — deux sur la rive sud (30 et 132). Cela fait six grandes artères à haut débit pour la région.

Or, devons-nous vraiment réparer et reconstruire toutes ces infrastructures qui, après 40 ans, ne répondent déjà plus aux besoins ? Pour tout dire, il faut absolument éviter la « mirabellisation » de nos infrastructures.

Nous croyons qu'il faut plutôt penser en termes de solutions **durables** et **modulaires**. Le besoin ne disparaîtra pas avec le temps, au contraire. Les démographes ont peut-être calculé en fonction de chutes de natalité au Québec, mais ont-ils pensé que, d'une part, les courbes démographiques peuvent changer et, d'autre part, que les phénomènes de réchauffement climatique risquent de rendre le Québec convoité par des millions de personnes dans le monde ? Est-ce que la construction de nouvelles autoroutes constitue vraiment le choix le plus judicieux en fait de gestion des finances et de solutions d'avenir ?

Si nous pensons à long terme, nous devons au contraire élaguer certaines infrastructures qui en dédoublent d'autres. Et c'est précisément le cas de l'autoroute Ville-Marie.

Ville-centre en carré et rocade de contournement en losange

(Diapo#5) Dans les plans que le GRU a préparés, nous avons illustré par un carré noir la partie de Montréal que j'appelle la « ville-centre » et qui est le cœur névralgique de la région métropolitaine. Ce carré, nous l'avons entouré d'un losange de couleur orange, que j'appelle la rocade de contournement et qui représente les voies par lesquelles se raccordent les quatre grands pôles économiques de la région, soit Longueuil, Laval, l'extrême est de l'île et l'extrême ouest, communément appelé *west island*.

Dans cette configuration, il faut favoriser la circulation rapide *autour* du carré central, dans un réseau d'artères prévues à cette fin, et préserver la trame urbaine à *l'intérieur* de ce carré, qui est le cœur battant de la région.

Pour réaliser ce losange, cette rocade de contournement, il s'avère nécessaire :

1) **(Diapo#6)** d'assurer un lien entre le grand pôle de l'ouest de Montréal et la rive sud (Longueuil et l'Estrie), en favorisant la circulation par le pont Mercier et la route 132 ;

2) de créer un lien efficace entre la région formée de l'ouest de Laval et des Laurentides et celle formée de l'Estrie et du Nord-Est américain, deux régions vivantes et aux marchés lucratifs, qui doivent pouvoir échanger le plus librement possible entre elles. Ce dernier lien doit passer dans un corridor situé à l'ouest de Montréal, toujours en vue de préserver la ville-centre, le fameux carré. Le corridor en question sera constitué par l'autoroute 13 et le pont Mercier. Il est donc impératif de restaurer ce lien ouest, en passant l'A-30 sur la R-132 et en reconstruisant le pont Mercier dans cette perspective.

3) **(Diapo #7)** de construire un pont dans l'axe de l'A-25 qui rejoindra la 440 et raccordera Laval et la couronne nord avec l'Est de Montréal et l'Est du Québec, notre berceau économique ;

La Métropolitaine

À cause de l'importance de la ville-centre et de sa préservation en tant que trame urbaine, il faut se demander quel avenir nous réservons à l'artère Métropolitaine, qui traverse la ville-centre. À notre avis, cette artère devrait être considérée comme une continuation de la Transcanadienne et la **seule** grande voie autoroutière traversant l'île de Montréal d'est en ouest. Comme elle nécessite actuellement des travaux majeurs, nous recommandons de la refaire totalement en voie souterraine. Cela permettrait de lui assurer un débit extrêmement rapide tout en envisageant d'une part de revitaliser les

quartiers qu'elle traverse actuellement et, d'autre part, d'éviter toute construction d'autoroutes ailleurs à Montréal.

Nous recommandons plus précisément de **ne jamais construire** d'artère autoroutière **au sud de la montagne** et de consacrer l'ensemble de cette partie de l'île à du développement urbain intégré, c'est-à-dire une trame parcourue par un réseau hautement efficace de transport public. Cette orientation permettra d'envisager d'une toute nouvelle manière la réfection de l'échangeur Turcot, dans le sud de la métropole. À notre avis, cette partie de la ville doit servir de gare de triage pour les voitures de tramways qui formeront le nouveau réseau de transport public de Montréal. On pourra aussi reconfigurer entièrement cette partie de la ville dès lors que l'on cessera de croire possible de faire des autoroutes et des échangeurs de béton dans des milieux où vivent des gens.

À partir du moment où l'on conçoit la métropole comme un organisme formé d'un centre urbain intouchable entouré de voies de ceinture pour relier les grands pôles économiques, alors il devient clair que la rue Notre-Dame doit être envisagée comme une artère urbaine axée principalement sur du transport collectif à grande vitesse. En effet, cette artère pénètre au cœur du cœur de la ville-centre.

Une telle vision impose un concept de péages routiers sur les artères qui pénètrent dans ce cœur battant de la région, qui entrent à l'intérieur du carré de la ville-centre. Il est assez aberrant de penser à une tarification sur les voies de contournement et une gratuité dans le réseau central... C'est le contraire qui doit se produire !

Trafic de transit

(Diapo#8) Avec la toute nouvelle présentation du projet du gouvernement, on a beaucoup parlé de détourner le trafic de transit des quartiers centraux. Malheureusement, les cartes d'achalandage n'ont pas été rendues publiques et il est difficile d'obtenir des données précises sur le camionnage.

Cependant, même avec les cartes présentement disponibles, nous voyons mal comment le projet proposé contribuerait à diminuer le trafic de transit dans les quartiers du sud-est de Montréal.

En effet, les données officielles affirment qu'il y aurait 49 000 véhicules par jour en provenance de Souigny et 25 000 en provenance de Notre-Dame Est. Ces deux masses de voitures convergent sur Notre-Dame, à partir de

Dickson dans l'état actuel des choses, à partir de l'Assomption dans les plans du ministère. Or, les données officielles parlent d'un total de 51 000 voitures qui entrent sur Notre-Dame vis-à-vis des quartiers riverains. Ces chiffres laissent croire qu'il y aurait donc 23 000 voitures qui, de Souigny, passeraient par la rue Hochelaga plutôt que par Notre-Dame. En effet, ce sont là les deux seules artères qu'il est possible d'emprunter pour passer de Mercier à Hochelaga-Maisonneuve (excluant pour l'instant la rue Sherbrooke, qui de toute façon n'est pas raccordée à Souigny).

Comment ces 23 000 voitures se répartissent-elles dans la ville ? Nous l'ignorons. Mais nous croyons que ces 23 000 voitures contribueront à augmenter le trafic de transit dans les quartiers centraux, plutôt que de le diminuer.

(Diapo#9) Ces données concernent la situation actuelle. Toutefois, si l'on tient compte des prévisions pour 2021, on se retrouve alors avec 78 000 véhicules provenant de Souigny et 28 000 véhicules provenant de Notre-Dame Est. Cette situation sous-entend qu'il y aurait un débordement de 28 000 véhicules aux entrées nord du quartier, sur Hochelaga et sur Rouen.

Nous voyons mal comment cette situation pourrait ne pas augmenter le trafic de transit dans les rues des quartiers centraux ! Pourtant, les rapports du gouvernement affirment que le projet actuellement sur la table contribuerait à enlever 11 000 véhicules dans les rues. Nous avons eu beau chercher les chiffres concernant cette affirmation, nous ne les avons pas trouvés.

(Diapo#10) De plus, d'où vient l'augmentation prévue de 30 000 véhicules sur Souigny, entre aujourd'hui et 2021 ? Comme Souigny n'est aucunement raccordée aux rues parallèles que sont Sherbrooke et Notre-Dame Est, cette augmentation proviendrait donc de l'extérieur, des autoroutes 25 et du tunnel Lafontaine ? Cette observation est d'autant plus pertinente que les données sur l'achalandage présentés prévoient qu'il y a augmentation d'environ 25 000 véhicules par jour sur l'ensemble du trajet analysé.

Bref, la présentation du projet et les analyses chiffrées ne nous ont aucunement convaincus qu'il y aurait diminution de trafic de transit dans les quartiers, au contraire. Nous croyons que tout est en place pour **augmenter de façon marquée le trafic de transit dans les rues de la ville** et cela, pour plusieurs raisons :

- le débordement sur la rue Hochelaga de voitures et de camions en provenance de Souigny ;

- la possibilité qu'auront les automobilistes et les camionneurs roulant d'est en ouest d'éviter temporairement une Notre-Dame congestionnée en entrant dans les quartiers par les rues Viau ou Pie-IX ou Alphonse de Roy (lors d'un accident ou de quelque problème que ce soit) ;
- la difficulté pour les résidents des quartiers centraux d'utiliser Notre-Dame (que ce soit pour y entrer ou pour en sortir) fera en sorte qu'ils utiliseront beaucoup plus souvent les rues de quartier pour se rendre au centre-ville, des rues comme Sainte-Catherine, Ontario, Hochelaga, Rouen, et même les plus résidentielles comme Lafontaine ;
- enfin, il y a l'éventualité de développer les immenses terrains situés à l'extrême est de Maisonneuve, le long du boulevard de l'Assomption, territoire qui ne sera pas connecté avec l'autoroute, ce qui obligera les milliers de futurs résidents à circuler par les rues de la ville, créant ainsi un surplus de trafic de transit.

Par conséquent et pour toutes ces raisons, nous considérons que les promoteurs du projet doivent faire la démonstration, chiffres à l'appui, que le trafic de transit n'augmentera pas dans les quartiers centraux.

Le camionnage, question épineuse

(Diapo#11) Un des problèmes souvent évoqués pour justifier la construction d'une autoroute traversant les quartiers centraux tient au problème du camionnage. Or, ce problème devrait faire l'objet d'une réflexion sérieuse pour chercher des moyens de le diminuer, plutôt que de s'y soumettre aveuglément.

Pronostics : des milliers de camions supplémentaires en 2021

Selon les prévisions du ministère des Transports, on estime aujourd'hui l'achalandage à 6 660 camions devant le faubourg Sainte-Marie et il passerait à 8 000 camions en 2021.

Ces mêmes données nous disent que devant le quartier Hochelaga, l'achalandage passerait de 5 600 camions aujourd'hui à 6 900 en 2021 ; et devant le quartier Maisonneuve, de 5 100 camions à 6 300 camions en 2021.

Or, pour donner une idée de ce que cela représente, pensons que sur les autoroutes Décarie et Métropolitaine, l'achalandage se chiffre à près de 15 000 camions...

Est-ce donc cela qu'on réserve comme avenir aux quartiers historiques et centraux de Montréal ?

Si l'on observe attentivement le phénomène, on constate qu'à part les camions qui doivent pénétrer la trame urbaine pour y faire de la livraison, les quelque 7 000 camions qui passent chaque jour sur Notre-Dame font partie de l'une ou l'autre des trois catégories suivantes :

1. les camions transportant des matières dangereuses et provenant du secteur des raffineries, dans l'est de l'île (de 300 à 500);
2. les camions provenant du port de Montréal (de 1 500 à 2 000) ;
3. les camions provenant de l'ouest de l'île et de l'Ontario (de 2 000 à 2 500).

Les trois situations précitées nécessitent trois solutions différentes :

(Diapo#12) Solution no 1. Les camions en provenance des raffineries de l'Est doivent actuellement traverser une partie de l'île en transportant des matières dangereuses, ce qui leur interdit l'accès au tunnel Lafontaine. Ils traversent donc des quartiers à forte densité humaine, passent dans le goulot d'étranglement constitué par les accès au pont Jacques-Cartier, en plein cœur de la ville, et parcourent ensuite le pont Jacques-Cartier pour se rendre sur la rive-sud et dans la Montérégie, afin d'y distribuer enfin leurs matières pétrolières. Or, tout ce trajet pourrait être évité simplement en utilisant les systèmes d'oléoducs qui sont présents au fond du fleuve Saint-Laurent, vis-à-vis des raffineries, et qui communiquent directement avec la région de Varennes. De là, il serait très facile pour une flotte de camions d'emporter directement les matières dangereuses là où on les requiert. De plus, on s'apprête à construire un nouvel oléoduc en provenance de Lévis, devant Québec, qui se rendra justement à Varennes. Un système intégré d'oléoducs est beaucoup plus prometteur qu'une flotte de camions dangereux qui transitent à côté d'hôpitaux, d'écoles et d'habitations, et qui contribuent fortement à la pollution et à la congestion routière.

(Diapo#13) ,Solution no 2. Le camionnage lié aux activités portuaires doit bénéficier de deux sorties principales, une dans l'ouest et une dans l'est, pour éviter de voir se promener des milliers de camions dans les rues de la ville. Il y a environ 1 500 ou 2 000 camions qui pourraient entrer et sortir par la rue de Boucherville, juste au-dessus du tunnel Louis-Hyppolite-Lafontaine, pour atteindre, de l'autre côté de la rive, la route nationale du Québec vers l'Est et le réseau routier supérieur. À l'autre extrémité, dans l'ouest, il suffit de rouvrir l'accès à Papineau pour le camionnage du port

allant vers l'Ouest. Cela aurait pour effet d'enlever entre 500 à 1 000 camions par jour sur Notre Dame...

(Diapo#14) Solution no 3. Il y a de 2 000 à 2 500 camions qui proviennent de l'Ontario et de l'Ouest de l'île et qui ne devraient jamais passer par la rue Notre Dame Est pour sortir de l'île. Ils devraient plutôt sortir dès le pont Mercier et utiliser ensuite l'autoroute 30. Pour cela, il suffit de terminer le tronçon manquant sur cette autoroute, tronçon de seulement cinq kilomètres, et d'aménager le pont Mercier à cette fin. Cet aménagement pourrait signifier l'ajout de voies réservées au camionnage grâce à des travées élargies ou encore la construction d'une troisième structure, ainsi que le recommandait la Commission Nicolet dans son rapport final. Cette seule manœuvre inciterait 40 % du camionnage de transit en provenance de ce secteur de l'île à sortir en amont du territoire urbanisé, évitant ainsi d'engorger la rue Notre Dame, pour atteindre l'axe national de l'autoroute 20 de l'autre côté du tunnel Lafontaine. Cela correspond à environ 2 000 camions de moins sur Notre Dame.

En résumé

Pour résumer, on pourrait retirer de Notre-Dame...

1. 2 000 camions par jour si on faisait le lien entre l'Ouest-de-l'île et la Rive-Sud par le pont Mercier et l'autoroute 30 ;
2. **(Diapo#15)** 500 camions par jour si on utilisait les oléoducs pour transporter les produits pétrochimiques vers la Rive-Sud ;
3. entre 2 000 et 3 000 camions par jour, si on reliait directement le port à l'autoroute 25 dans l'Est, au dessus du tunnel Lafontaine, et si on rouvrait l'accès à Papineau pour le camionnage du port allant vers l'ouest.

Avec ces interventions, il n'y aurait pas plus de camions sur Notre-Dame que sur le boulevard Saint-Joseph ! Le camionnage passerait sous la barre des 4 000 camions par jour et la rue Notre-Dame changerait de qualification : elle deviendrait une artère à code jaune¹. Et toute la problématique en serait profondément modifiée...

¹ voir Carte # 5, du plan de gestion des déplacements.

Nos recherches sont basées sur cinq études² grâce auxquelles nous avons pu dresser un portrait assez complet de la situation du camionnage dans la grande région de Montréal et nous pouvons affirmer qu'il est tout à fait réaliste de résoudre ce problème et de retirer une grande partie du camionnage de la rue Notre-Dame.

Demande d'un audit de sécurité

Tel que présenté, nous ne trouvons pas que le projet rencontre les normes de sécurité pour ce type d'infrastructure à grand débit de circulation. Bref; les accotements convertis en voies pour le transport en commun qui sera toujours en conflit avec les autres manœuvres, les entrées et sorties trop rapprochés les uns aux autres (un peu comme la Métropolitaine souvent citée comme étant hors normes), des sorties cachées dans des tunnels et ainsi de suite. Tous cela nous mène à demander un audit de sécurité indépendant pour évaluer l'ensemble du projet.

Une solution immédiate et efficace

(Diapo16,17) Si l'on acceptait de rationaliser les activités de camionnage sur Notre-Dame, il serait alors assez facile d'installer un tramway le long de la bande verte à Montréal. Un tel moyen permettrait de véhiculer 80 000 personnes par jour. Ainsi, la rue Notre-Dame pourrait rester presque intacte et il ne resterait qu'à lui faire des aménagements paysagers. Les nouveaux tramways sont silencieux et circulent aisément dans la verdure. De toute façon, ce moyen très accessible permettrait d'effectuer des travaux sur Notre-Dame sans paralyser la ville de Montréal puisqu'il offrirait une solution de rechange à la voiture en solo, ne serait-ce que pour le temps des travaux.

² *Rapport final de la Commission Nicolet, sur un nouveau lien entre Montréal et la Rive Sud.*

Synthèse de l'enquête sur le camionnage interurbain, rapport émis en 1999 et rendu disponible en 2003, MTQ et Transport Canada (Voir le site du MTQ).

Plan de gestion des déplacements, 1996, produit sous la direction du ministre Guy Chevrette.

Étude de l'achalandage des ponts entre Montréal et la Rive sud, 2000, Société des ponts fédéraux (dans le contexte des études sur l'Autoroute 30, étude non concluante, mais dont les relevés sont de bonne valeur).

Plan de transport de Montréal, Portrait et Diagnostic, 2004