

# **MÉMOIRE**

*Présenté dans le cadre des consultations publiques sur la modernisation de la rue  
Notre-Dame*

**Par  
Mathieu PERREAULT**

**Mercredi 30 janvier 2008**

## Introduction

Depuis les 30 dernières années, la modernisation de la rue Notre-Dame a été un sujet de controverse et de divergences au sein des différents organismes liés de loin ou de proche au projet en tant que tel. Encore aujourd'hui, la population des différents quartiers visés par le nouveau projet de modernisation est encore sceptique face à l'enthousiasme des décideurs. En tant que résident du quartier Hochelaga-Maisonneuve depuis plus de 5 ans ainsi que finissant au BAC en urbanisme de l'UQAM, je porte un intérêt tout particulier aux différents projets qui concerne Montréal et encore plus ceux qui risquent d'affecter mon environnement immédiat. De plus, la situation actuelle du transport en commun à Montréal ainsi que les différentes politiques qui s'y rattachent démontre une certaine volonté. Cependant, il y a toujours un manque flagrant de vision qui est présent dans les décisions politiques en termes d'aménagement qui ont transformé le paysage urbain montréalais de façon dramatique.

Dans ce mémoire, il n'est pas question de remettre en cause la modernisation de la rue Notre-Dame. Pour l'avoir emprunter à l'heure de pointe pendant plusieurs années, il est certain que le statut quo n'est plus acceptable. Le flot actuel de voitures est beaucoup trop élevé pour une artère à deux voies. Dans les prochaines lignes, je souhaite plutôt exposer une approche différente ainsi qu'une suggestion au projet actuel.

La mise en contexte du secteur visé par la modernisation, cest-à-dire l'est de la ville de Montréal ainsi que la banlieue est (Repentigny, Lachenaie, etc.) est nécessaire afin de mieux saisir l'importance de l'amélioration des liens de transport entre le centre-ville et l'est. Par la suite, une étude de cas sommaire permettra de mieux expliquer la vision exposée dans ce mémoire.

Tout d'abord, la politique québécoise du transport collectif est très claire. Le développement de celui-ci se doit d'être favorisé<sup>1</sup>. Cependant, les sommes allouées ne représentent pas toujours le sens de cette même politique. Certains politiciens vont pavoiser sur les millions investis dans les dernières années dans le transport en commun, mais l'augmentation de l'offre est minime. Certes, le métro à Laval est une réussite en termes d'achalandage, mais les problèmes de congestion du réseau commence déjà à se répercuter sur les utilisateurs réguliers du métro depuis plusieurs années qui habitent les quartiers situés le long de la ligne orange entre Berri et Henri-Bourassa. Malheureusement, les personnes qui ont fait le choix de rester en ville, comme sur le Plateau ou dans la Petite-Patrie, sont condamnées, à l'heure de pointe de se voir compacter dans un métro surchargé. Cependant, il n'est pas question de revenir sur les décisions passés. Mais juste de bien démontrer ce qu'un manque de vision signifie dans le processus décisionnel.

Car malheureusement les gestionnaires ne semblent pas trouver de solutions ingénieuses et innovatrices pour favoriser les transports collectifs. Dans le cadre de la modernisation de la rue Notre-Dame, il est surprenant de voir que la seule solution associée aux transports collectifs concerne une voie réservée pour les autobus. Il s'agit déjà d'une bonne nouvelle, mais la réflexion n'as pas été poussée à un niveau plus profond

L'importance de développer les liens routiers ainsi que l'offre de transport en commun entre le centre-ville de Montréal et l'est de la ville a maintes fois été mentionnés par les multiples acteurs visés par le développement socio-économique de l'est de Montréal. Cependant, les projets ou les solutions se font attendre. La revitalisation de la rue Notre-Dame offre la possibilité de revoir l'offre et d'améliorer la desserte. Certes, le gouvernement a annoncé, il y a deux ans de cela, la constitution d'une nouvelle ligne de train de banlieue, le Train de l'Est. Malheureusement, peu de voix se sont élevées pour mentionner que la partie sud de l'est de la ville restait toujours sans une desserte

---

<sup>1</sup> Gouvernement du Québec, Le transport des personnes au Québec : pour offrir de meilleurs choix aux citoyens, La politique québécoise du transport collectif, 2006, p. XIV

intéressante, comparativement à l'ouest de l'île qui est, en partie, desservie par deux lignes de trains de banlieues (Gare Centrale/Deux-Montagnes et Montréal/Dorion-Rigaud) Donc, dans cette perspective, il aurait été intéressant de voir un projet qui aurait permis de permettre la modernisation de la rue Notre-Dame et du même souffle offrir un nouveau mode de transport aux populations de l'est.

Le secteur de Pointe-aux-Trembles, la ville de Montréal-Est, Mercier-Est et Tétéreaultville pourraient profiter de l'élaboration d'un concept à plus grande échelle que la seule modernisation de la rue Notre-Dame entre Amherst et l'autoroute 25. Après avoir fait une brève analyse de la situation actuelle du transport dans l'est de la ville et des différentes technologies disponibles, le constat qui est ressorti était la possible utilisation d'un corridor ferroviaire traversant de nombreux quartiers résidentiels. La voie ferrée du CN qui traverse les quartiers mentionnés plus haut se situe entre la rue Sherbrooke et la rue Notre-Dame, là où se concentrent de nombreux quartiers résidentiels. Cette option avait déjà été avancée pour offrir un circuit d'autobus entre Repentigny et Montréal dans ce même corridor et ainsi profiter d'une voie exclusive pour les autobus, comme le système présent à Ottawa avec le Transitway. Cependant, le projet est tombé dans l'oubli étant donné le caractère peu efficace du transport par autobus durant l'heure de pointe.

Mais une autre option est valable pour ce même corridor. Il faut mentionner que les transports en commun deviennent populaires lorsque ceux-ci sont efficaces et bien organisés. En instaurant une voie réservée pour les autobus, le ministère tient à donner au projet un côté près des préoccupations de la population avec une vision axée sur le développement durable. Cependant, la voie réservée n'est seulement présente sur le trajet lorsque la voie est en surface. Lorsque la rue s'enfonce en tranchée, la voie réservée se raccorde à la voie de service et traverse les intersections. Cette méthode a été privilégiée de manière à réduire les coûts et permettre certains arrêts. Mais en excluant la voie réservée à certains endroits, on réduit l'efficacité de cette même voie. Et même si la différence de temps est minime, cela est suffisant pour décourager plusieurs utilisateurs potentiels.

Mais quel moyen de transport pourrait être offert entre l'est et le centre qui soit aussi efficace, sinon plus que la voiture? La prolongation de la ligne verte n'est pas envisageable sur une longue distance, les coûts étant très élevés. Les voies réservées fonctionnent bien mais les voies réservées viennent à se joindre au trafic à un certain niveau et l'on perd l'avantage de la voiture. Le train, comme il a été mentionné plus tôt, traverse le nord de la ville.

Un mode de transport présent durant de nombreuses décennies à Montréal semble faire un retour dans de nombreuses villes : le tramway. La présence d'une voie ferroviaire ainsi que d'une bande de terrain non négligeable représente une opportunité extraordinaire pour favoriser un tel lien entre l'est et le centre.

### *Étude de cas : Sarrebruck*

Pour mieux évaluer la possibilité de développer le corridor sud de l'est, la situation du tram train de Sarrebruck en Allemagne s'est imposée d'elle-même par la longueur du trajet qui est pratiquement similaire à celle entre la pointe est de l'île et le point central du réseau de métro, la station Berri-UQAM. Le trajet de 18 km entre la ville allemande de Sarrebruck et la ville frontalière de Sarreguemines en France dure 30 min. Le trajet de Montréal est de 22 km, on peut donc prévoir un trajet de 35 à 40 min pour la distance. Le trajet allemand se divise en deux sections : 5 km en milieu urbain et 13 km en milieu rural qui permet au tramway d'aller à une vitesse maximale.

De nombreux avantages méritent d'être mentionnés. Tout d'abord, il y a déjà la présence d'infrastructure sur une bonne partie du trajet, sur 15 km au total. Et voilà où la modernisation permettrait d'être un levier pour cette option en planifiant la construction du trajet et des infrastructures en bordure de la rue Notre-Dame pour permettre d'offrir un trajet rapide et efficace, contrairement à un tramway sur la rue Ontario par exemple qui serait continuellement dans la circulation automobile. De cette manière, le tramway

pourrait atteindre des vitesses plus grandes et ainsi offrir un service plus efficace et plus rapide qui pourrait attirer de nouveaux utilisateurs qui seraient au centre-ville plus rapidement qu'en utilisant la voiture. Sans compter que son raccordement à la future ligne de tramway du Havre maximiserait des installations déjà présentes. Tout en conservant l'offre actuelle de transport en commun pour l'est, ce projet ajouterait une nouvelle voie pour de nombreux résidents d'atteindre le centre-ville en un temps minimum, ce qui est le nerf de la guerre dans la bataille qui oppose la voiture au transport en commun. De ce projet, de nombreux quartiers pourraient connaître un renouveau dont Tétreaulville. De cette revitalisation, les multiples arrondissements affectés verraient une augmentation des revenus fiscaux liés à une augmentation de la valeur foncière. Au niveau de l'équipement, il s'agit d'un tramway, donc un équipement moins lourds qu'un train de banlieue. Et sa vitesse maximale est de 100km, ce qui permet d'assurer un service rapide pour les utilisateurs.

Il est évalué que la future ligne de tramway du Havre coûtera 250 millions dans son ensemble. Cette ligne est prévue sur des axes routiers déjà existants. On pourrait facilement imaginer que l'augmentation de la rue Notre-Dame de 4 à 6 voies avec la construction des infrastructures du tram train sur la partie nord pourrait être inclus dans le montant initial de 750 millions étant donné la présence de certaines infrastructures ferroviaire. Sans oublier que la mise à niveau du réseau ferroviaire pourrait ainsi permettre d'ajouter du financement du niveau fédéral, ce qui n'est pas le cas dans le projet actuel.

## Conclusion

Finalement, ce document ne pourrait ce terminer sans mentionner le ridicule de favoriser le modèle présenté ici alors que le discours politique du gouvernement et de la ville de Montréal est de prendre un virage vert et d'être à l'avant-garde. Ce projet tient plus des considérations de l'époque des grands projets autoroutiers des années 70 que de la réalité actuelle. De plus, dernièrement, les avertissements récemment envoyés par la direction de la santé publique de Montréal confirment que ce projet n'est pas adapté à un cadre bâti et densément peuplé comme celui du quartier Mercier-Hochelaga-Maisonneuve.

Car il ne faut pas oublier que si le projet se réalise tel quel, d'ici 5 ans, la congestion sera de retour sur la rue Notre-Dame et ce seront les résidents des quartiers avoisinants qui subiront les conséquences d'une mauvaise gestion.

Je mets donc au défi les fonctionnaires qui ont monté ce projet d'offrir une réelle alternative. N'oublions pas que ce sont surtout les banlieusards qui profiteront de la nouvelle rue Notre-Dame. Montréal n'a-t-elle pas appris de ses erreurs des années 60 et 70? N'est-il pas question de démolir l'autoroute Bonaventure pour faire place à un boulevard urbain? Comme je l'ai dit plutôt, je ne mets pas en question la modernisation, mais le projet présenté comme tel ne répond à aucun problème. Il ne fait que les retarder.