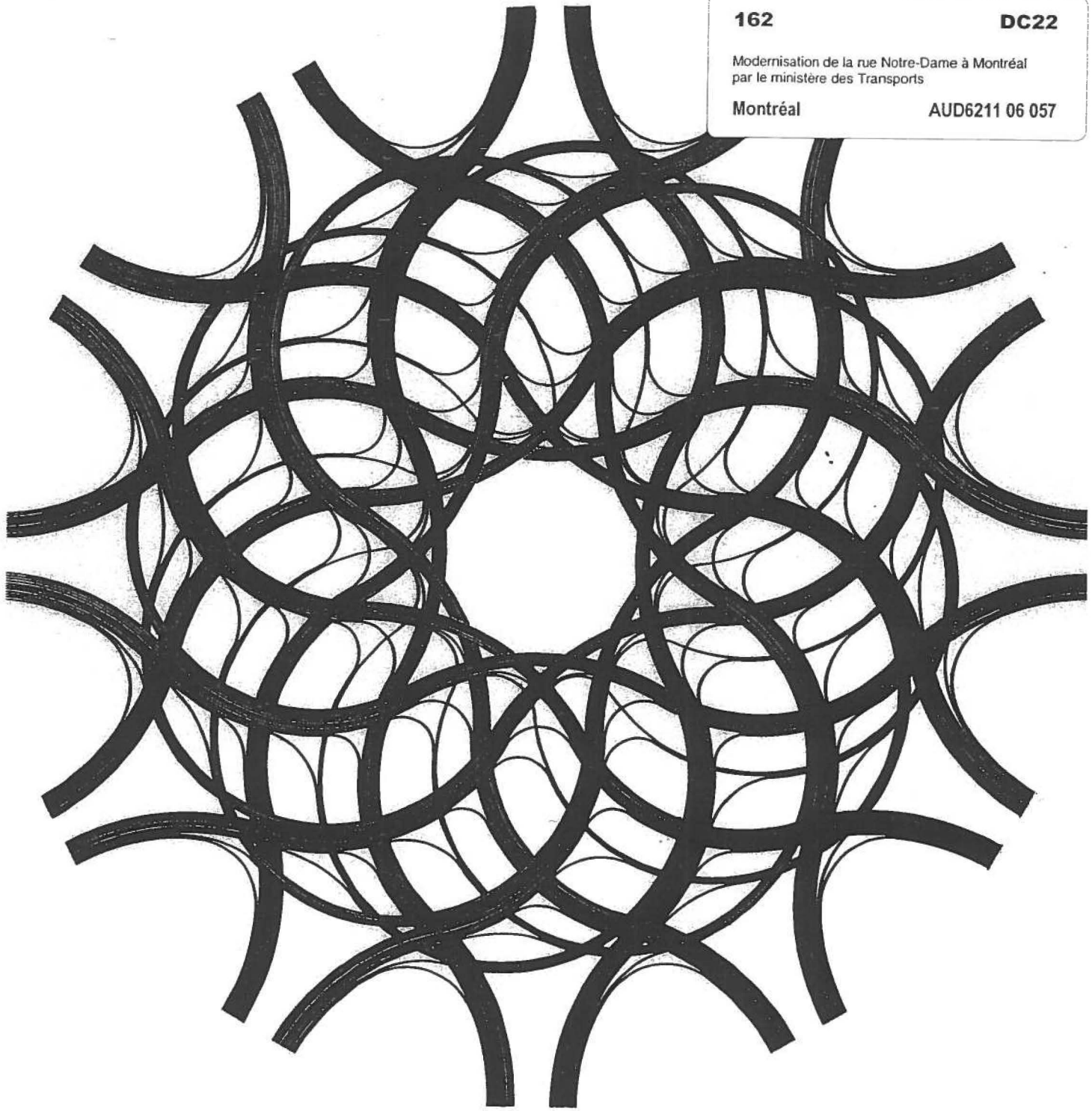




**Mémoire présenté à la Commission Nicolet
sur un projet de Réseau Express Régional sur Rails (RERR)
Montréal, le 12 février 2002**

***GROUPE DE RECHERCHE URBAINE HOCHELAGA-MAISONNEUVE
(GRUHM)***

4344 RUE BOURBONNIÈRE, MONTRÉAL, QC, M1X 2M4
TEL : (514) 861-2004 RES : (514) 899-5314 FAX : (514) 861-7158
Courriel : pbrisset@gruhm.org, Site Web : www.gruhm.org

À Mme Anne Lyne BOUTIN
de

P. BRISSET

Tel que demandé par une de vos COLLÈGUES
LORS DE LA COMMISSION NICOLET.

Avec Mes COMPLIMENTS (le document sera sur le site
WEB NICOLET EN QUELQUES JOURS)

Liste des membres du GRU-HM

Mme. Renée Martin	Aménagiste en Urbanisme.
Mme. Valérie Thibault	Urbaniste
M. Philippe Côté	Atelier du Patrimoine Urbain de Montréal.
M. Louis La Rochelle	Fondation du Patrimoine de l'Amérique Française.
M. Alex Kowaluk	Civic Design & Urban Policy & C.D.
M. Normand Robert	Table en Aménagement du Quartier.
M. Jean-Pierre Bonhomme	Table en Aménagement du Quartier.
M. Daniel Vanier	Biologiste
M. Marc-Albert Bélanger	Architecte
Mme Sarah Bernandin	Étudiante en architecture U de M
M. Julien Leger	Étudiant en architecture U de M
M. Alexandre Savignet	Étudiant en architecture U de M
M. Pascal Lavoie	Étudiant en architecture U de M
M. P. Brisset	Architecte et directeur du GRU-HM



Mémoire présenté à la Commission Nicolet sur un projet de Réseau Express Régional sur Rails (RERR)

Montréal, le 12 février 2002

GROUPE DE RECHERCHE URBAINE HOCHELAGA-MAISONNEUVE (GRUHM)

4344 RUE BOURBONNIÈRE, MONTRÉAL, QC, M1X 2M4

TEL : (514) 861-2004 RES : (514) 899-5314 FAX : (514) 861-7158

Courriel : pbrisset@gruhm.org, Site Web : www.gruhm.org

**GROUPE DE RECHERCHE URBAINE HOCHELAGA-MAISONNEUVE
(GRUHM)**

4344 RUE BOURBONNIÈRE, MONTRÉAL, QC, M1X 2M4
TEL : (514) 861-2004 RES : (514) 899-5314 FAX : (514) 861-7158
Courriel : pbrisset@gruhm.org, Site Web : www.gruhm.org

**Mémoire présenté à la Commission Nicolet
sur un projet de Réseau Express Régional sur Rails (RERR)**

Montréal, le 12 février 2002

Introduction

Bonjour Monsieur le Président, bonjour mesdames les commissaires, je me présente, M. Philippe Côté, chercheur pour le Groupe de Recherche Urbaine Hochelaga-Maisonneuve (GRU-HM).

Le GRU-HM réunit des citoyens, professionnels et autres, intéressés au perfectionnement de l'aménagement territorial des quartiers centraux de Montréal. Cet organisme cherche à maintenir les identités locales dans les quartiers et à promouvoir la qualité de vie générale des citoyens et donc, tient à remercier la Commission de l'avoir invité à présenter son mémoire sur un Réseau Express Régional sur Rails.

Constatations et position du GRU-HM

Suite aux débats et aux interventions énoncées dans la première partie de la Commission Nicolet portant sur l'établissement d'un nouveau lien entre Montréal et Longueuil qui se sont élargies sur le questionnement de liens autoroutiers sur l'île de Montréal et surtout d'un nouveau pont vers Laval, la majorité ont conclu que, ni une nouvelle autoroute sur l'île de Montréal, ni un pont pour le transport routier entre Montréal vers Laval ou vers Longueuil ne prendront forme. L'amélioration du transport collectif est définitivement l'avenue à retenir dans le contexte de l'actualité.

Une prise de conscience sociale et démocratique doit être prise à tous les niveaux de gouvernements en matière du transport et de l'aménagement durable. Bref, un moratoire doit être décrété sur toute construction de nouvelles autoroutes sur et/ou ponts sortant de l'île de Montréal. Rappelons-nous que, en contre-partie, la réalisation de ces infrastructures a nécessairement impliqué la charcuterie du stock de bâtisses résultant de créer des ruines urbaines dont *l'autoroute Ville Marie demeure en tête de la critique depuis 1968*.

Donc, la position du GRUHM a, pour objet, de permettre la réalisation et la diffusion d'études d'alternatives qui prendraient en compte toutes les contraintes environnementales et qui intégreraient toutes les considérations de planification urbaine et de développement durable.

À l'aube du 3^{ème} millénaire il est temps de changer le paradigme du type de transport qui doit répondre aux besoins actualisés. En effet, on doit véritablement changer le micro-processeur en place pour mieux répondre à l'aménagement de l'espace réelle et non imaginaire. Donc, le GRU-HM considère primordial que les autorités concernées se penchent sur les prémisses suivantes:

.1. dans le contexte de l'ensemble de l'île de Montréal:

- .1. un vrai plan de transport touchant tous les enjeux urbains doit être mise en place,
- .2. une vision globale vis-à-vis les gaz et l'effet serre (Accord Kyoto) doit faire partie des choix de société,
- .3. un examen de la notion de la qualité de vie urbaine est une acquis indispensable (Montréal jouit encore d'être une des 5 villes d'Amérique reconnues comme ayant son centre ouvert 24 heures sur 24)
- .4. des interventions structurantes et durables doivent être mises de l'avant,
- .5. le mécanisme permettant la restriction de la dispersion urbaine (étalement urbaine) doit être appliqué sans équivoque.

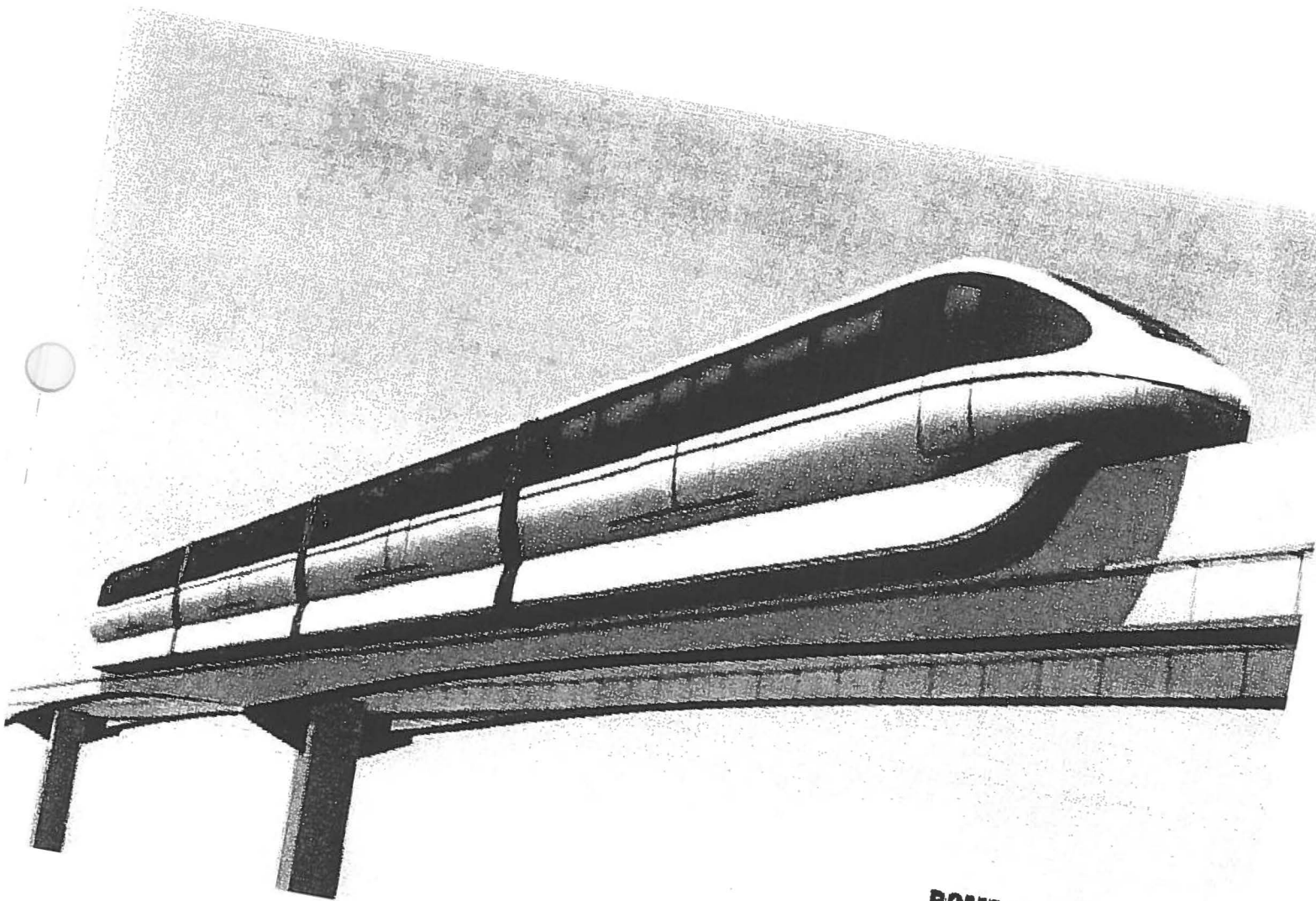
.2 dans le contexte de l'aménagement d'un réseau de transport urbain supérieur sur l'île de Montréal:

- .1 une intervention dans le cadre d'un véritable plan d'aménagement urbain intégré identifiant bien les pôles économiques et axes urbain doit être une approche à respecter,
- .2 avec la possibilité d'avoir deux axes de transport est-ouest sur l'île de Montréal, l'axe sud se doit d'être dédié au transport de personnes,
- .3 le développement de l'épine dorsale du réseau de transport collectif sur l'île de Montréal auquel les autres réseaux doivent se greffer fonde le squelette d'un véritable réseau urbain,
- .4 la desserte de l'est de l'île de Montréal doit être comparable à celle de l'ouest en terme de niveau de service,
- .5 l'exigence de vraies évaluations de coûts/rendement envers la société de l'ensemble des interventions se doit d'être mise en valeur.

.3 dans le contexte d'une société souveraine, on doit être en mesure de tenir:

- .1 de vrais débats démocratiques,
- .2 de vraies consultations avec ceux qui doivent y habiter.

Le mémoire sera présenté par le directeur du GRU-HM, M. Pierre Brisset, qui est architecte de profession et qui est aussi membre actif de l'Association des Routes et des Transports du Québec (AQTR). En 1995, au congrès annuel de ce dernier, M Brisset a été discerné du Prix du Président pour sa contribution précieuse au sein de cet organisme.



BOMBARDIER
TRANSPORTATION



Le besoin d'établir un réseau de transport urbain durable.

Ce mémoire se consacre sur l'importance d'établir un bon réseau de transport urbain reliant tous les pôles régionaux de la grande région de Montréal afin d'être en mesure de recevoir tous les embranchements en provenance des régions péri-urbaines et ce, en se basant sur l'implantation d'un véritable noyau ou épine dorsale du réseau dans le centre urbain de l'agglomération montréalaise.

Il est primordial de mentionner, relatif à l'exploitation des équipements en matière de transport collectif pour une ville dynamique comme Montréal, nous connaissons aujourd'hui une croissance exceptionnelle de nouvelles technologies développées par nos propres industries tel que Bombardier ou les Industries Alstom.

Considérant nos ressources inépuisables d'énergie hydroélectrique, le GRU-HM recommande aussi l'électrification et uniformisation de tous les équipements du réseau express régional sur rails (RERR) sur l'ensemble des lignes de banlieues.

Bref, voici les trois niveaux d'équipements de transport qui seraient souhaitable pour optimiser la desserte efficace de la région métropolitaine:

- 1- Le GRU-HM entrevoit la possibilité réelle de la mise en place d'un réseau express régional sur rails (RERR) reliant toutes les régions du grand Montréal afin de greffer tous les réseaux locaux du territoire. Vu le manque d'emprises ferroviaires continues dans l'est de l'île de Montréal, le GRU-HM s'est permis d'examiner les alternatives possibles pour l'intégration de ces voies de trains urbains dans les emprises des autoroutes actuelles.
- 2- Le GRU-HM encourage les différents projets de prolongement de Métro déjà avancés par les instances gouvernementales pour agir comme liens effectifs entre les quartiers et les sous-régions de la métropole.
- 3- Le GRU-HM voit bien d'actualité qu'un programme pro-actif soit mis en vigueur pour favoriser l'épanouissement des réseaux de distribution collectifs en permettant la mise en place d'une trame municipale de SLR pour compléter le niveau de service par autobus dans les quartiers.

Description des concepts de projet de RERR avancés :

1- Un Réseau Express Régional sur Rails (Voir carte du réseau supérieur de trains urbains RERR)

L'AMT préconise l'implantation éventuelle d'un réseau de trains de banlieues qui aurait, pour effet, de relier tous les pôles régionaux au centre-ville. Cet organisme a établi 9 pôles qui formeraient une marguerite de 9 pétales autour du centre-ville.

Par contre, on voit que l'utilisation de l'infrastructure de rails existants engendre des déviations très complexes en augmente considérablement le kilométrage à parcourir pour desservir le territoire. Donc, dû au manque d'infrastructures de rails plus directes des innovations inédites devront être appliquées afin d'intégrer des systèmes efficaces.

Bref, étant donnée qu'il ne reste plus d'emprises pour aménager des axes de trains urbains dans la partie est de l'île de Montréal, on se doit de questionner la possibilité d'entreprendre un projet de recherche d'intégration de ce type d'équipement dans des emprises autoroutières existantes ou dans les emprises ferroviaires réservées au transport de marchandise.

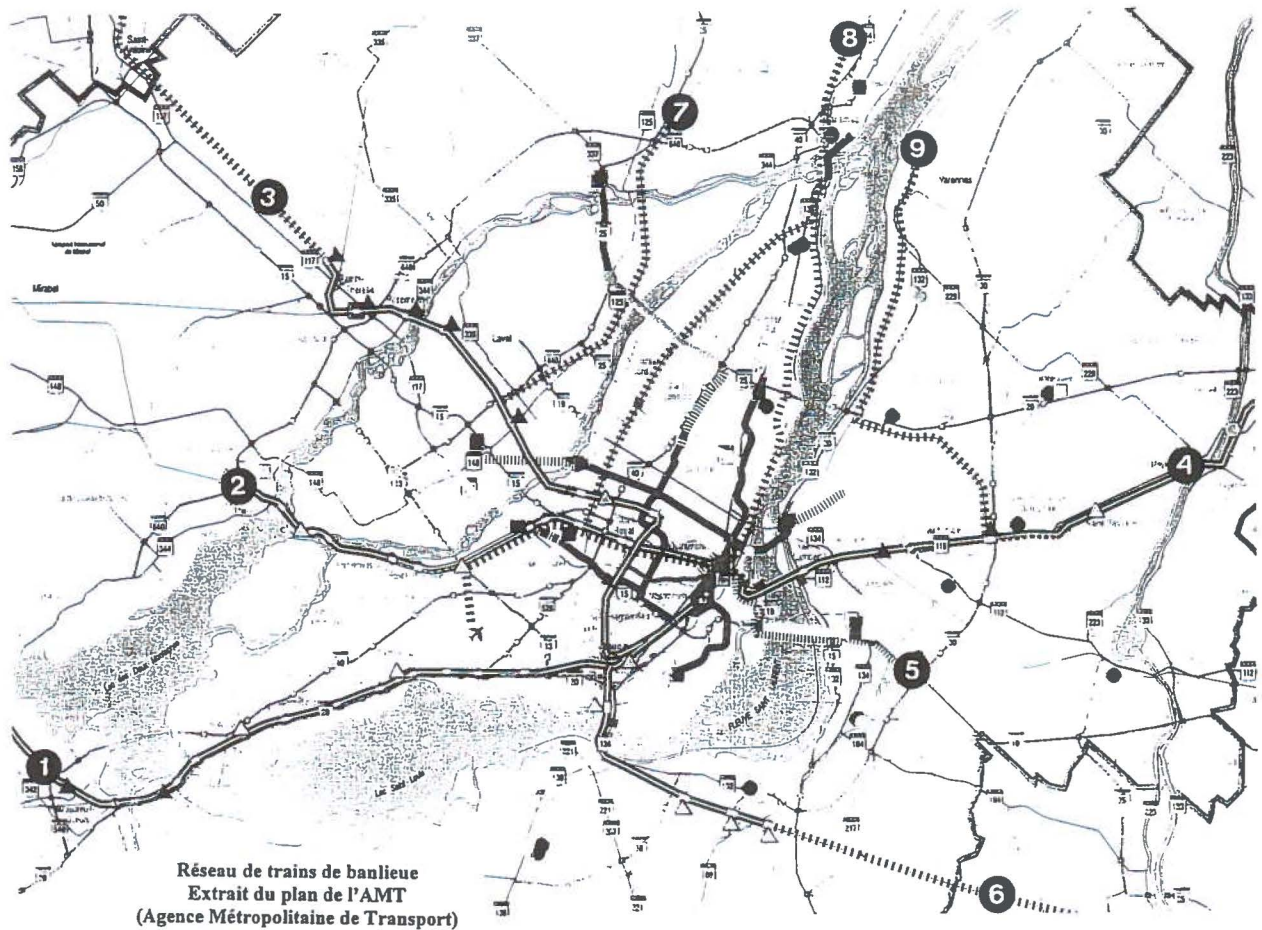
De plus, on doit se rappeler que le centre-ville est relié avec un de lien ferroviaire pour passagers dans l'axe nord-sud avec le réseau passant dans les complexes des places Bonaventure et Ville-Marie. Par contre, le sens est-ouest est en grande lacune. La récupération du surdimensionnement de l'emprise de l'autoroute Ville-Marie pourrait être la solution à retenir pour le raccord d'une ligne continue dans le sens est-ouest parallèle au fleuve du côté sud de la montagne.

3.2- Les projets de trains urbains (RERR) vers les couronnes:

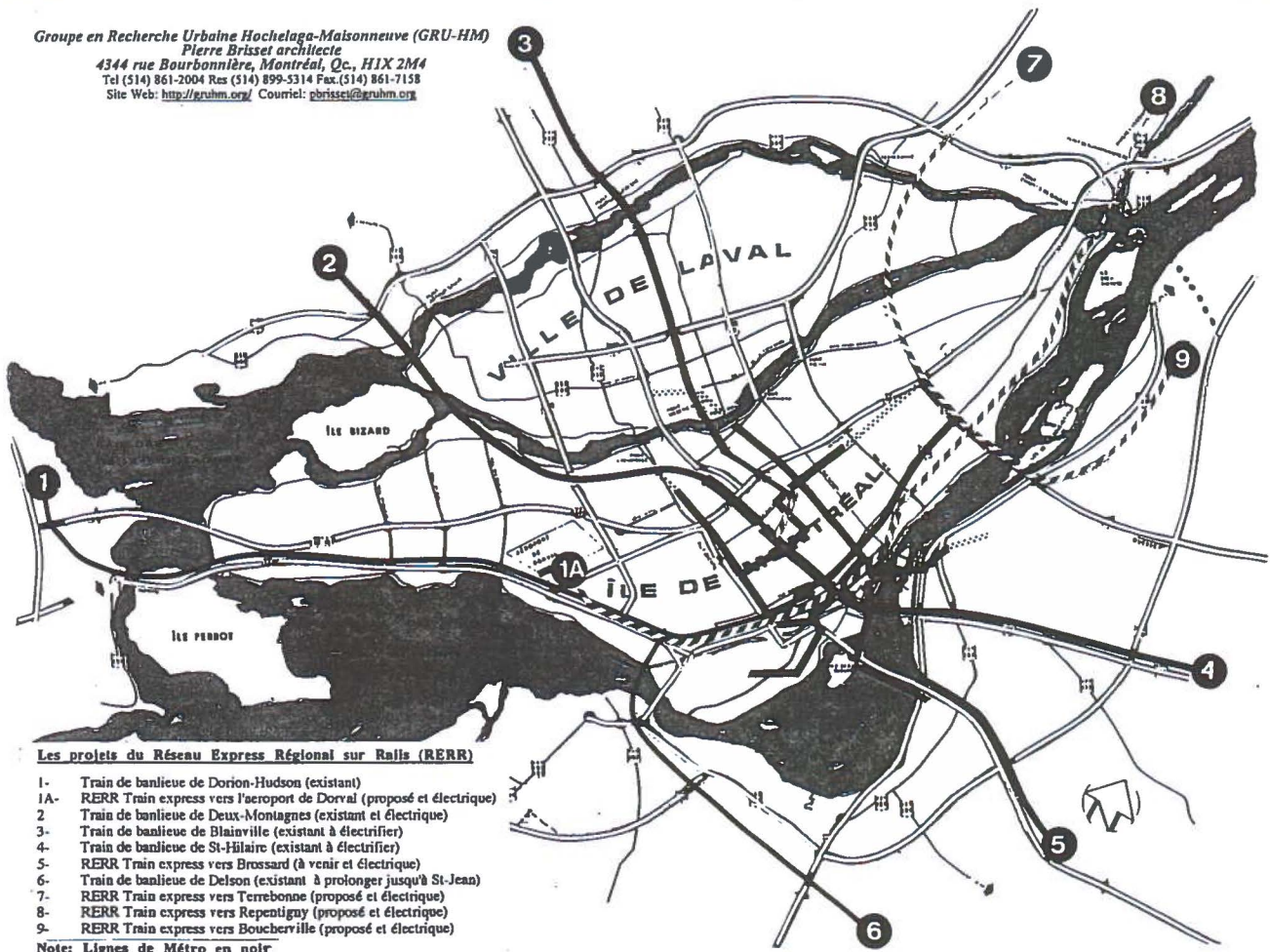
Les possibilités de liens pour le transport collectif vers les couronnes sont nombreuses et présentement sous-utilisés.

En effet, en se référant à la carte jointe, la liste de scénarios alternatifs pour raccorder Montréal vers les banlieues serait tel qu'énuméré ci-dessous :

- 1- L'implantation d'une voie réservée au transport collectif dans le pont-tunnel Louis Hippolyte Lafontaine **(9)**, un scénario proposé par le ministère de l'Environnement et supporté par le GRU-HM.
- 2- Mise en service en plus haute fréquence du train de banlieue de St. Hilaire. **(4)** et vers Delson via le pont St. Laurent parallèle au pont Mercier. **(6)** mise en opération en août dernier.
- 3- Aménagement d'un RERR sur l'estacade vers Brossard. **(5)**. Ce dossier est déjà bien connu et sera commenté par d'autres.



Groupe en Recherche Urbaine Hochelaga-Maisonneuve (GRU-HM)
Pierre Brisset architecte
4344 rue Bourbonnière, Montréal, Qc., H1X 2M4
Tel (514) 861-2004 Res (514) 899-5314 Fax (514) 861-7158
Site Web: <http://gruhm.org/> Courriel: pbrisset@gruhm.org



L'électrification des trains urbains dans les axes nord-sud permettrait le raccord de la ligne de Blainville (3) à la ligne de Deux-Montagnes (2) au nord du Mont-Royal utilisant un court tunnel qui pourrait être construit entre la cour de triage d'Outremont et le tunnel sous le Mont-Royal. Ainsi, les lignes de Deux-Montagnes (2) et Blainville (3) seraient contiguës avec les lignes de St. Hilaire (4) et Brossard (5) en passant par le tunnel sous le Mont-Royal.

Enfin, dans l'axe est-ouest, les lignes de l'est (7, 8 et peut-être 9) pourraient être intégrées à la nouvelle ligne de RERR qui est proposée pour desservir les installations aéroportuaires de Dorval (1A). À première vue, le raccordement vers la ligne des Deux-Montagnes à partir de l'aéroport, tel que proposé par l'AMT, semble être problématique considérant le manque d'emprises privilégiés. Donc, les lignes de trains de banlieues vers Dorion (1) et Delson (6), en autant qu'elles resteraient opérationnelles comme tel, seraient fusionnées à la ligne est-ouest par chevauchement entre gare de Dorval et la station Lionel-Groulx (Centre Molson).

Imaginez un lien direct de Boucherville ou Mascouche raccordé au centre International ou au Centre Molson qui pourrait se rendre jusqu'à l'aéroport de Dorval, le tout sans escale!!!

Enfin, pour raccorder tous ces centres régionaux avec celui de Montréal, on doit voir à l'aménagement du réseau de trains urbains qui serait non seulement efficace, mais aussi bien inter-relié avec le système de métro existant et prolongé (*voir carte du réseau de métro*). Avec cette arrangement, il devrait avoir un lien intermodal entre le Métro et le RERR aux quatre stations de métro.

Donc, sur la ligne jaune # 2, sur sa partie est-ouest dans le centre-ville, il y aurait raccord au RERR Dorval – Pointe-Aux-Trembles aux stations Vendome, Lucien l'Allier et Place d'Armes.

Sur la ligne verte est-ouest, il y aurait raccord au RERR Dorval – Pointe-Aux-Trembles aux stations Papineau, l'Assomption et Honoré-Beaugrand sur l'embranchement de Laval. Cette embranchement serait aussi raccord à la future station d'Anjou sur le prolongement de la ligne bleu # 5.

La diminution de l'importance de l'autoroute en milieu urbain

Puisqu'un projet d'insertion de voie rapide dans un milieu urbain se fait de plus en plus rare à cause de la difficulté de combler toutes les contraintes qui peuvent s'y présenter, peut-être il faudrait avoir une autre vision sur la problématique du transport urbain!! Donc pour préparer la table pour un bon cocktail de transport, voici certains enjeux relatif au transport de marchandise :

.1 Transport de marchandise par camion ;

Les voies de contournement devront être complétées autour de Montréal afin de dégager le réseau interne du camions de transit. De plus un meilleur contrôle des circuits de camionnage devra-être établis à l'intérieur des circuits supérieurs (*voir copie de la carte régionale de la Grande Région de Montréal*).

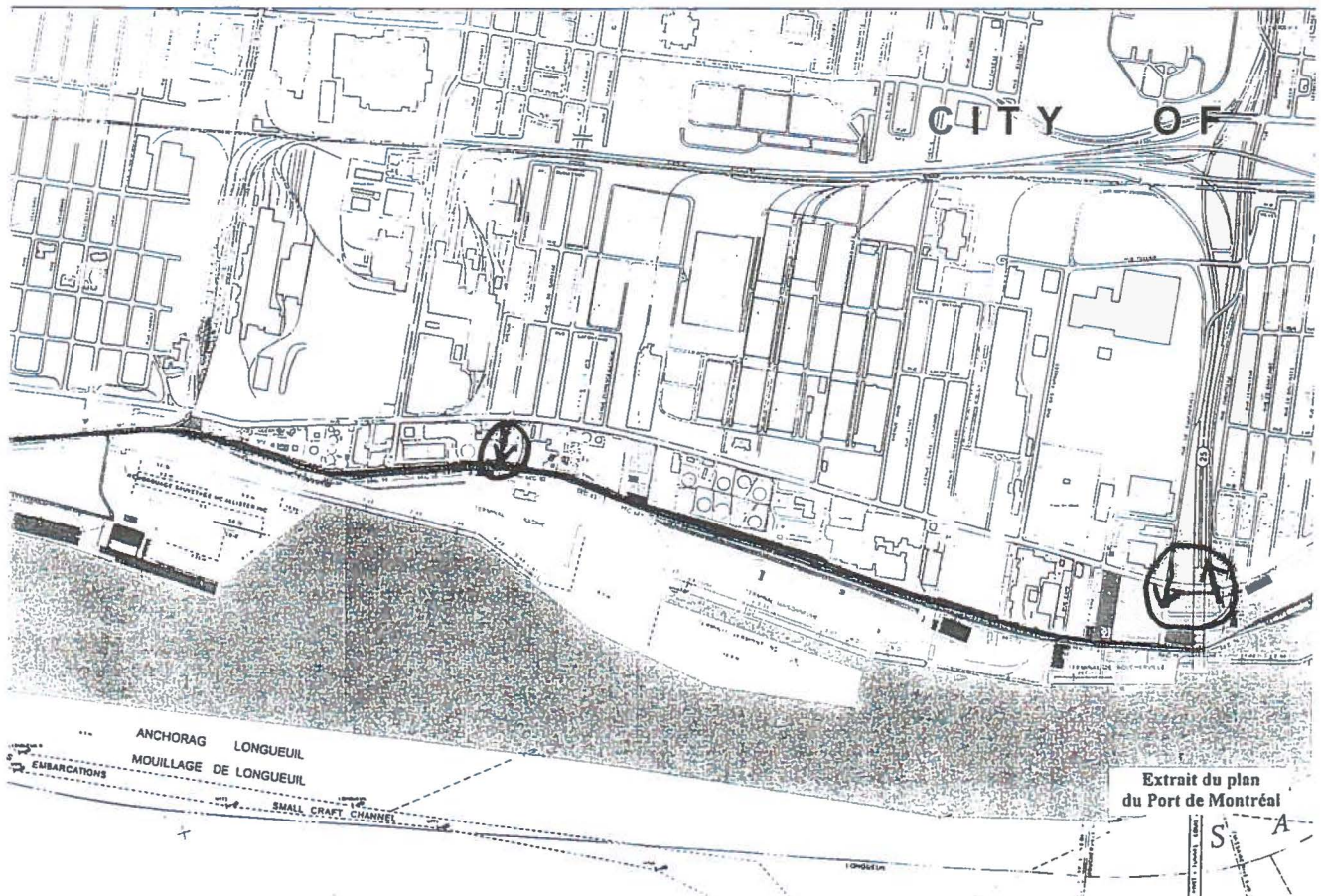
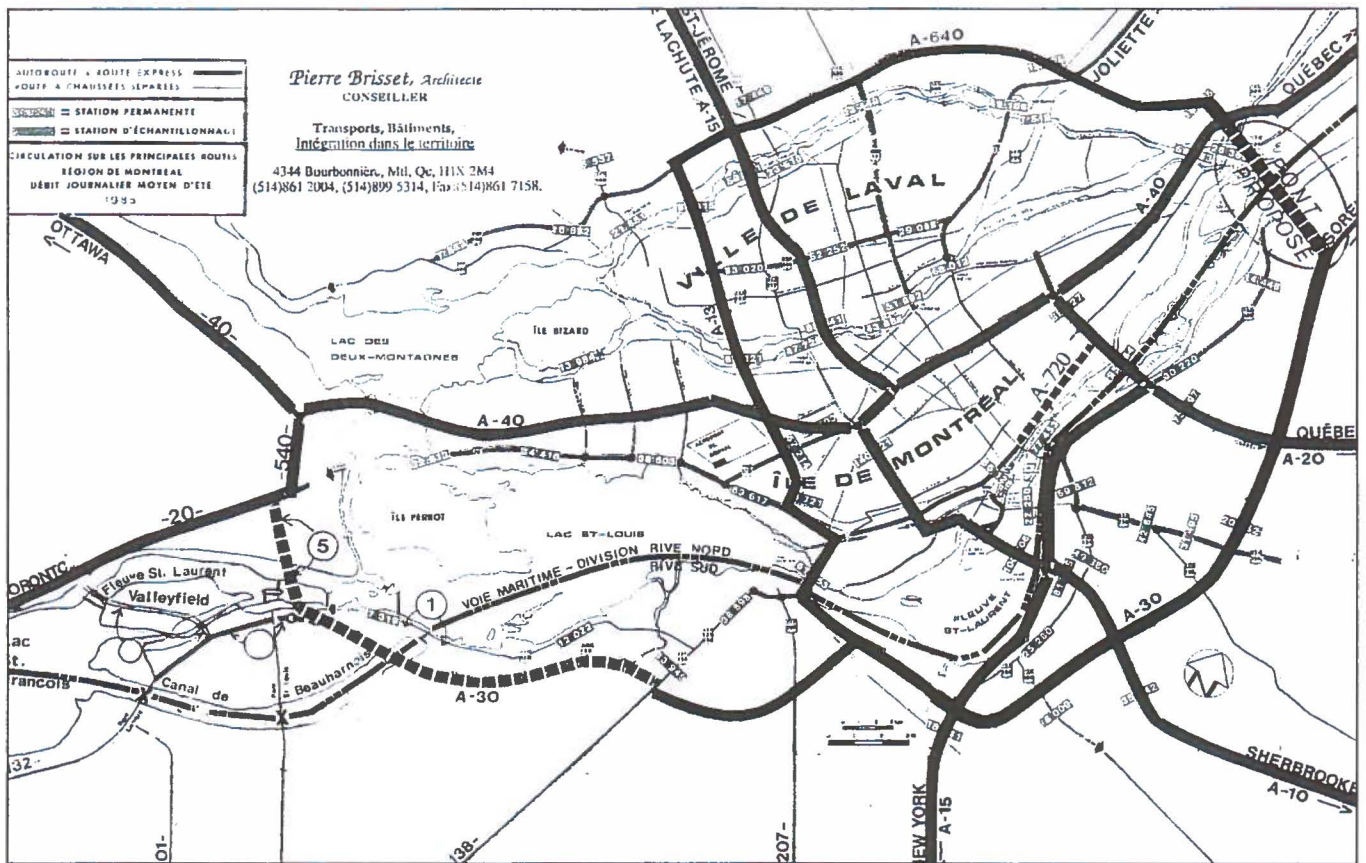
.2 Transport de marchandise en provenance du port:

Relatif à la fluidité du transport de marchandise par camion, M. Michel Turgeon, représentant le Port de Montréal et dans une lettre de réponse adressée au BAPE le 20 décembre 2001 (*voir copie de la page 5 de cette lettre*), mentionne que 1 000 conteneurs EPV entrent et sortent du port au niveau de la rue Bossuet et Boucherville a chaque jour. Ceci représente environs 1,0 % des 110 000 déplacements par jour de marchandise par camions. Pourtant, le secteur des conteneurs du port de Montréal, se trouvant en proximité de l'A-25, pourrait être relié directement à un lien stratégique du réseau supérieur d'autoroutes du Québec pour l'exportation des produits vers les divers marchés régionaux, nationaux et internationaux (*voir copie de l'extrait de la carte du port de Montréal*)

Enfin, on peut aussi réduire les convoies routiers de transporteurs de conteneurs en utilisant davantage le réseau ferroviaire. (Systèmes fer-routiers déjà en opération sur le réseau du CP en provenance du port.).

.3 Transport de Matières dangereuses:

On peut éliminer les convoies routiers de transporteurs pétrochimiques en utilisant les oléoducs existants ou en construisant des nouveaux sous le fleuve Saint-Laurent et en réouvrant les centres de distribution pétrolière sur la rive sud. *Apparemment les installations de Esso à Varennes ont été démantelées.*



- R. Dans le secteur des grands terminaux à conteneurs Cast, Termont et Racine, environ 1 000 camions entrent chaque jour dans le port par les rues Bossuet ou de Boucherville, et autant en ressortent par les mêmes rues qui sont utilisées à peu près également. En semaine, le nombre de camions ne varie presque pas d'une journée à l'autre. Les trois terminaux à conteneurs reçoivent peu ou pas de camions le samedi et le dimanche.**

Quant aux entrées Pie IX et Viau, elles accueillent de 100 à 150 camions par jour. Le nombre de camions entrant et sortant par Pie IX et Viau varie plus d'une journée à l'autre et même d'une saison à l'autre, selon que ces camions viennent livrer du grain ou prendre du sel à déglacer les routes, par exemple.

Enfin, l'entrée Berri est interdite à la circulation des camions.

Les activités des terminaux à conteneurs Cast, Termont et Racine engendrent plus de 90 % du trafic de camions entrant et sortant du port entre Curateau et Pie IX.

Camions à destination des terminaux à conteneurs :

- 77 % entrent par de Boucherville ;
- 23 % entrent par Bossuet ;

Camions en provenance des terminaux à conteneurs :

- 47 % des camions sortent par Bossuet ;
- 22 % des camions sortent par de Boucherville ;
- 27 % des camions sortent par Curateau ;
- 4 % des camions utilisent Viau ou Pie IX.

Si nous connaissons les pourcentages d'utilisation des accès au port par les camions, nous n'avons pas par contre de données sur les directions que prennent les camions à la sortie des trois terminaux à conteneurs dans l'Est. Nous savons toutefois que le camion transporte de 40 à 45 % de notre trafic conteneurs, et que nos principaux marchés desservis par le camion sont la grande région de Montréal, le reste du Québec, le Nord-Est américain et une partie de l'Ontario.

Afin d'appliquer le principe de mieux contrôler les sources de circulation en amont des points de déversement sur le réseau routier montréalais, une nouvelle politique urbaine devra être établie pour diminuer la facilité d'accessibilité transitaire dans les quartiers affectés en contrôlant mieux ces fuites de circulation à partir des autoroutes du réseau supérieur. Donc, pour préparer la table afin de récupérer certaines emprises autoroutières pour réaliser le projet de RERR, voici les interventions qui seraient requises :

.1 Optimisation de l'efficacité de l'A-25 dans Mercier:

Donc dans le cas qui nous affecte sur le corridor nord-sud principal de l'est, soit l'A-25, la continuité de la fluidité ainsi que la diminution du déversement forcé par cette artère devra être assurée en éliminant les bretelles de l'échangeur Souigny et en contenant une prédominance à six (6) voies continues sur l'A-25 entre la Rive-Sud et la Métropolitaine tout en prévoyant des accès directs (types losanges) aux rues Notre-Dame et Sherbrooke.

Présentement, la configuration de l'échangeur Souigny diminue considérablement l'efficacité de l'A-25 dans son axe nord-sud en obligeant les utilisateurs de sortir à l'avenue Souigny. De plus cet échangeur empêche tout accès aux autres artères du secteur est de l'île. En effet, on doit passer sur les rues résidentielles du quartier de Tétreaultville pour rejoindre les rues Sherbrooke ou Notre-Dame. (*voir diagrammes de l'A-25 à la hauteur de l'échangeur Souigny*)

.6 Diminution de la capacité des autoroutes actuelles (centre-ville):

On doit diminuer la facilité d'accessibilité transitaire dans les quartiers affectés en gardant les nombres de voies disponibles de l'autoroute Ville-Marie à six (6) voies sous le Palais du Congrès et à quatre voies dans le tunnel Viger jusqu'à la rue Amherst. (Combien de fois celle-ci a été réduite de 10 à 6 voies sous le Palais du Congrès les derniers cinq ans sans aucun effet sur la circulation).



Détails de certaines interventions

1- Axe du centre-ville entre les stations Lucien l'Allier et Champs de Mars.

Sur la partie ouest de l'autoroute Ville-Marie actuelle, non seulement l'autoroute est effective à achalandage réduit, mais aussi, l'espace résiduelle entre la Station Vendome et la rue Papineau pourrait devenir multifonctionnel et ce corridor permettrait une desserte efficace par train à des points névralgiques du centre-ville.

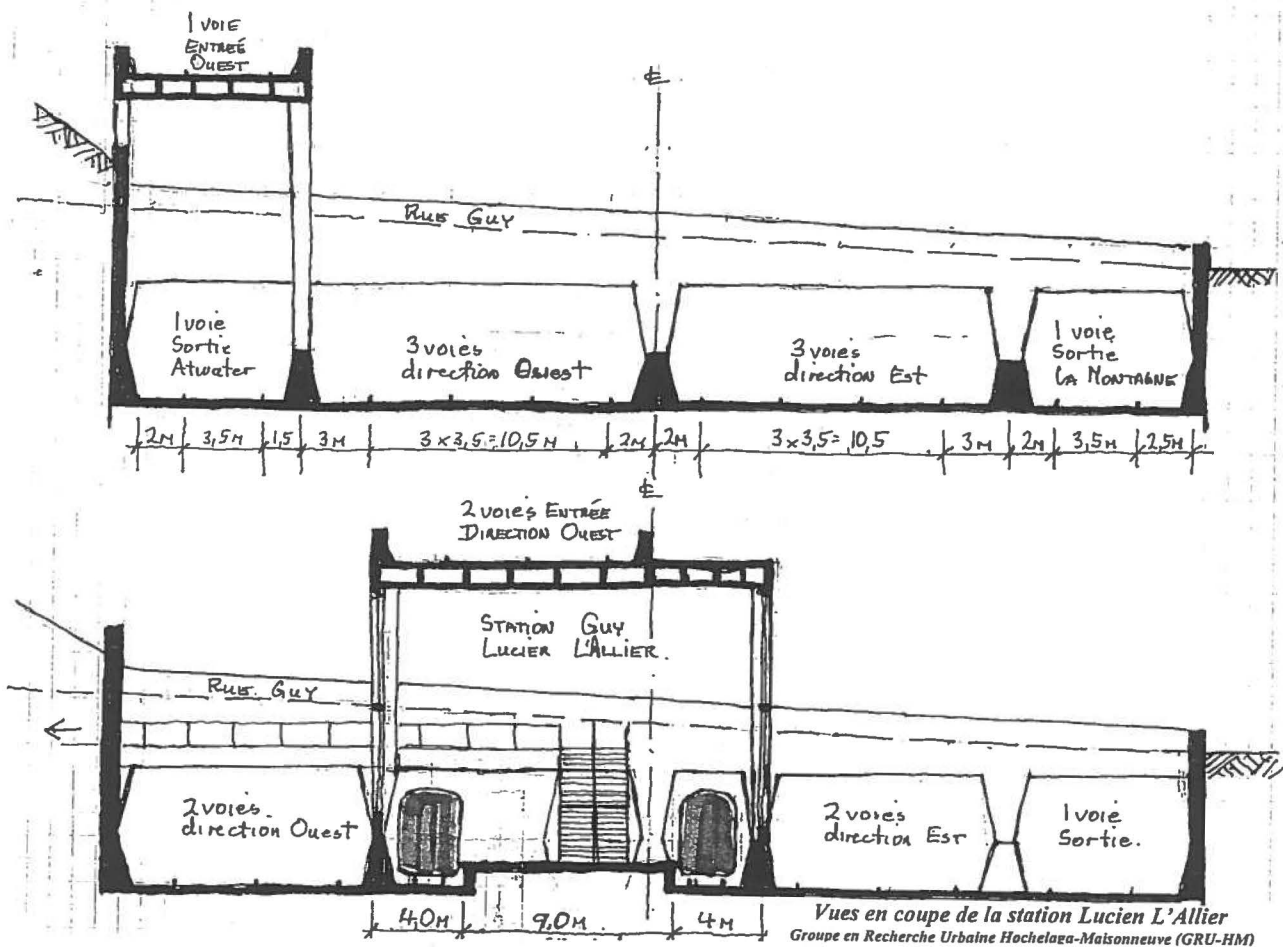
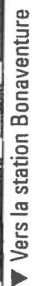
À la hauteur de la Station Lucien l'Allier, l'aménagement des équipements pourrait être envisagé dans l'emprise de l'autoroute Ville-Marie à la hauteur du Centre Molson, tout en incorporant une ligne de train urbain dans l'emprise de l'autoroute (*Voir vues en plan et en coupes de la station Lucien L'Allier*).

À la hauteur de la Station Place d'Armes, l'aménagement des équipements pourrait être envisagé dans l'emprise de l'autoroute Ville-Marie à la hauteur du Centre Mondial, tout en incorporant une ligne de train urbain dans l'emprise (*Voir vues en plan et en coupes de la station de Place D'Armes*).

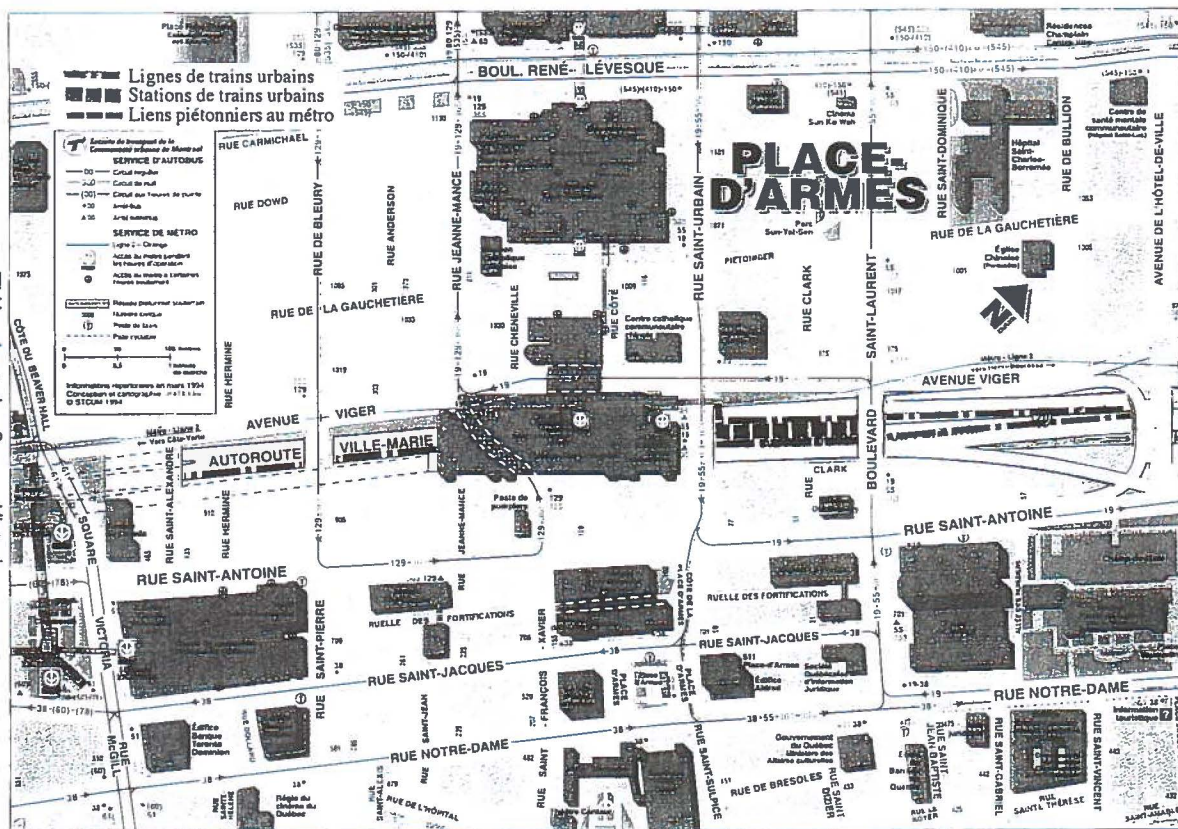
Le raccord des différents réseaux urbains à proximité des futures installations du Mémorial des Patriotes au Pied du Courrant permettrait, non seulement un relaie urbain important, mais aussi un échange d'activités culturelles importantes au niveau de la vie quotidienne des résidents du quartier (*Voir la vue en plan de la Porte des Patriotes en évolution*).

Et enfin, à la hauteur de la Station de Champs de Mars, l'aménagement des équipements, tout en incorporant le déplacement de la bretelle de sortie de Sanguinet vers l'ouest afin de désenclaver la station de Métro (*Voir vue en plan de la station Champ de Mars*).

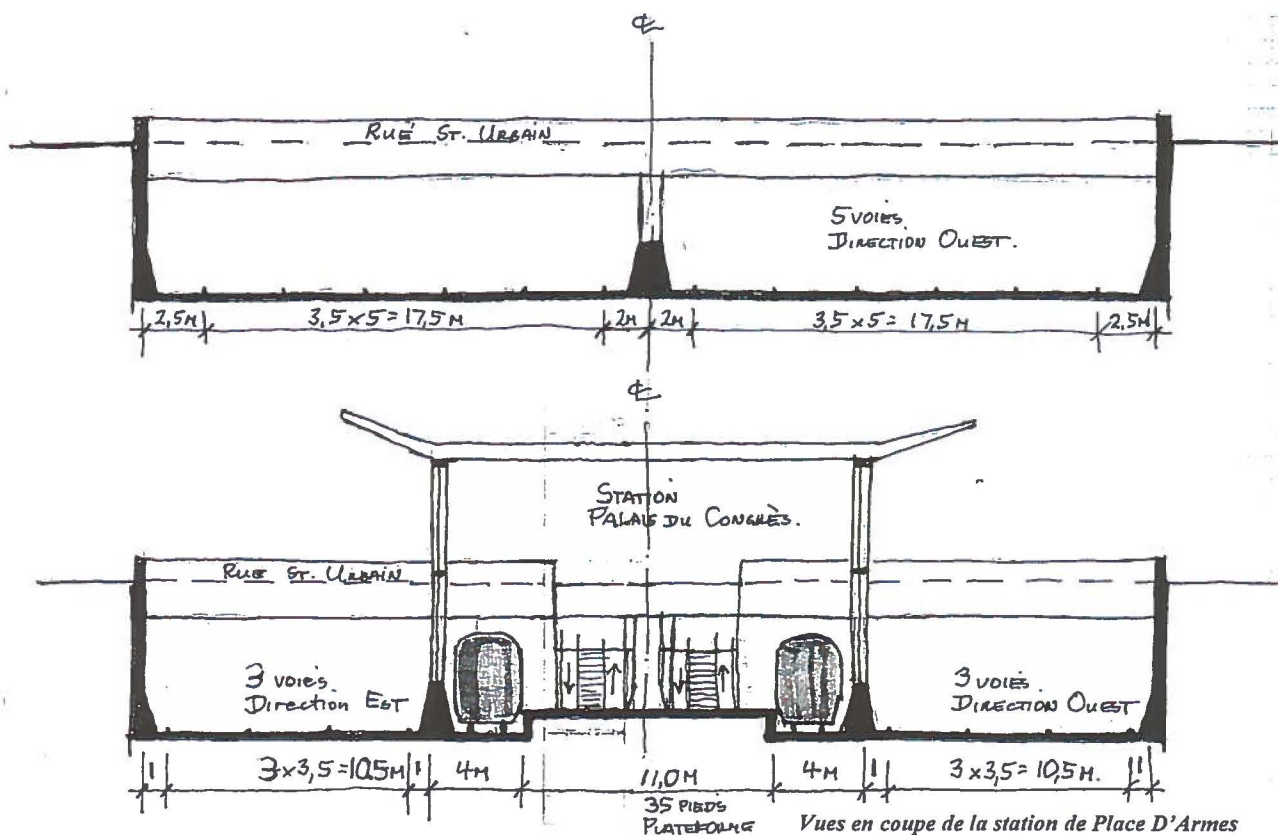
▼ Vers la station Georges-Vanier



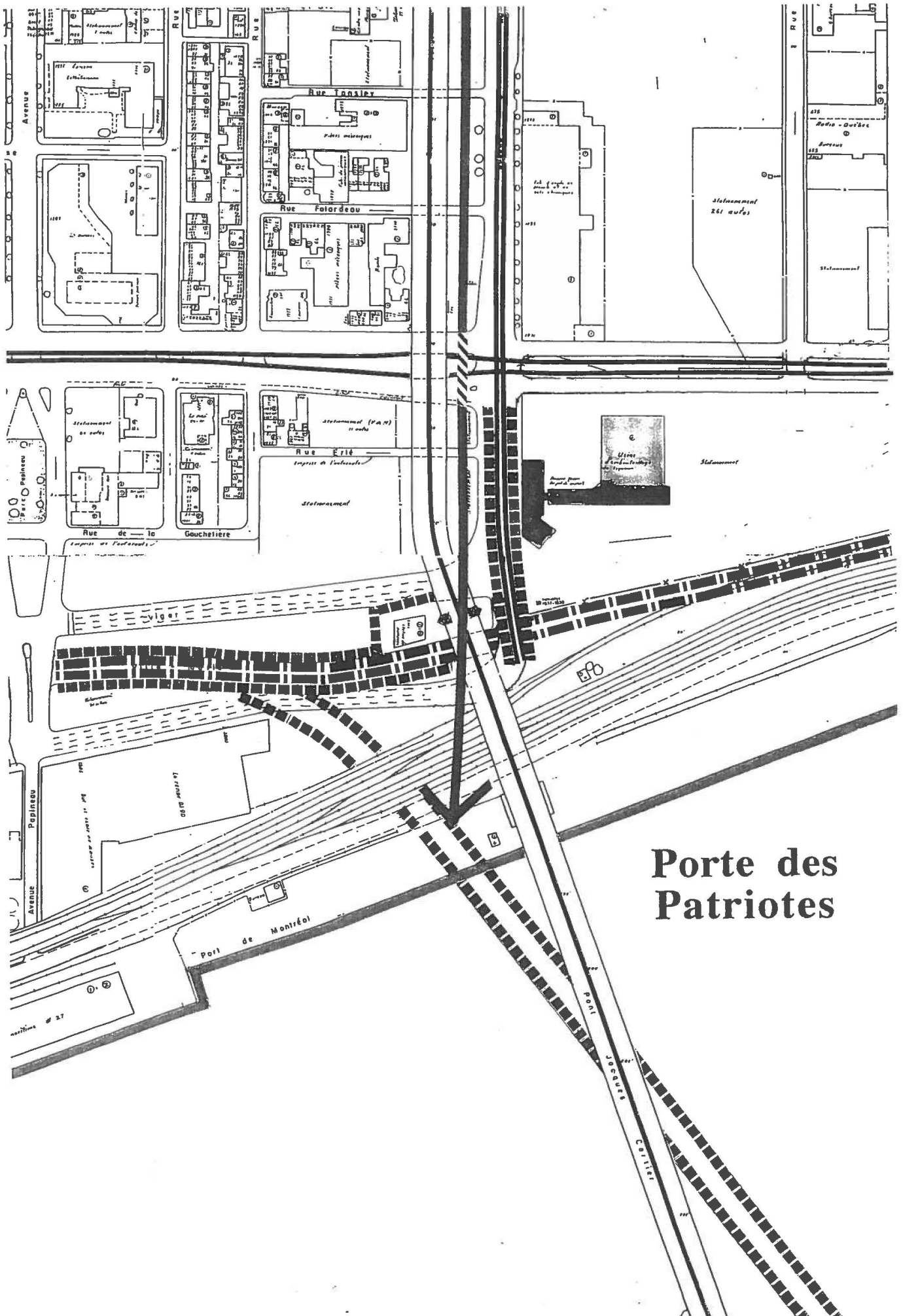
▼ Vers la station Square-Victoria



▼ Vers la station Champ-de-Mars



Vues en coupe de la station de Place D'Armes
Groupe en Recherche Urbaine Hochelaga-Maisonneuve (GRU-HM)



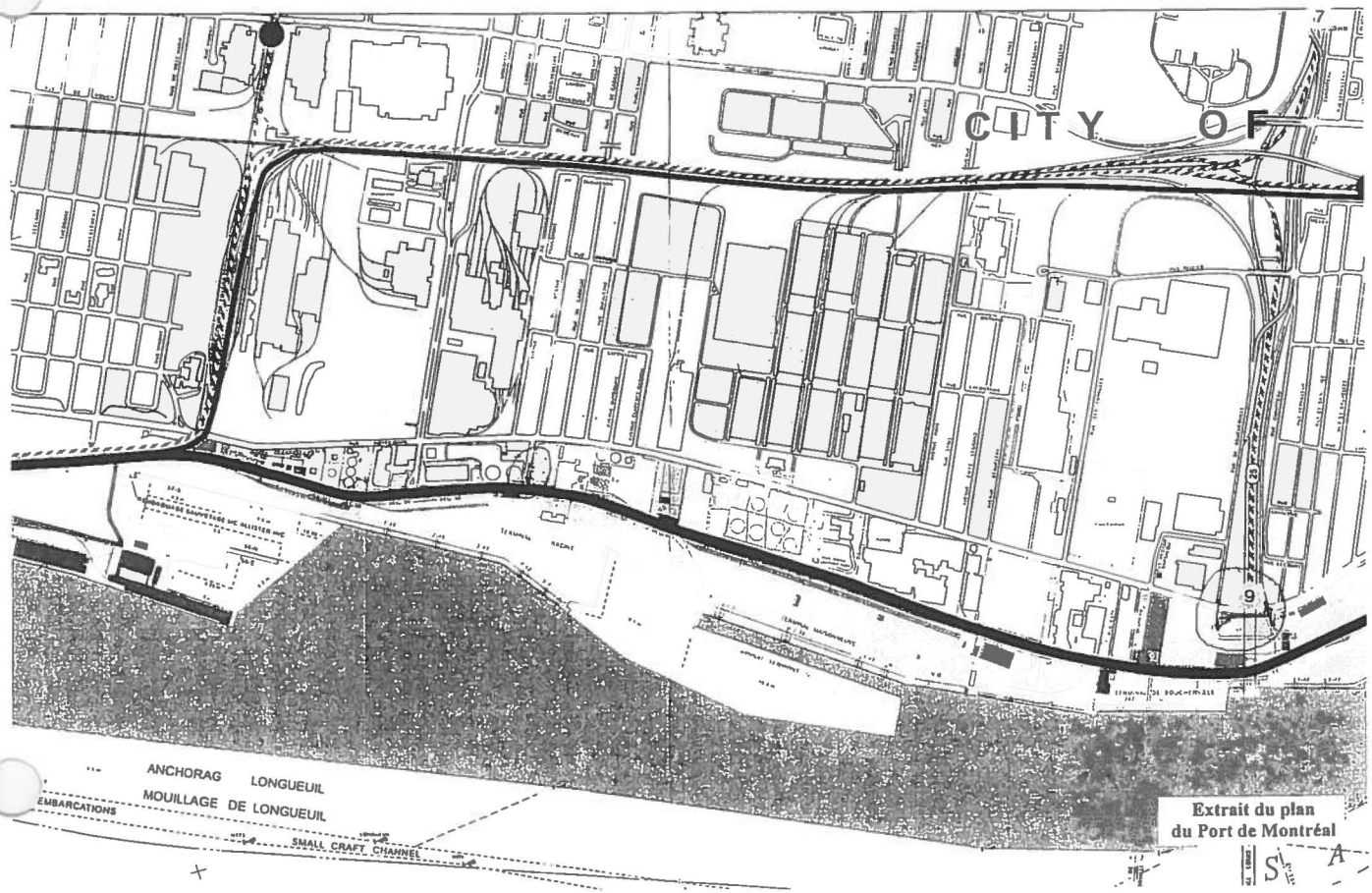
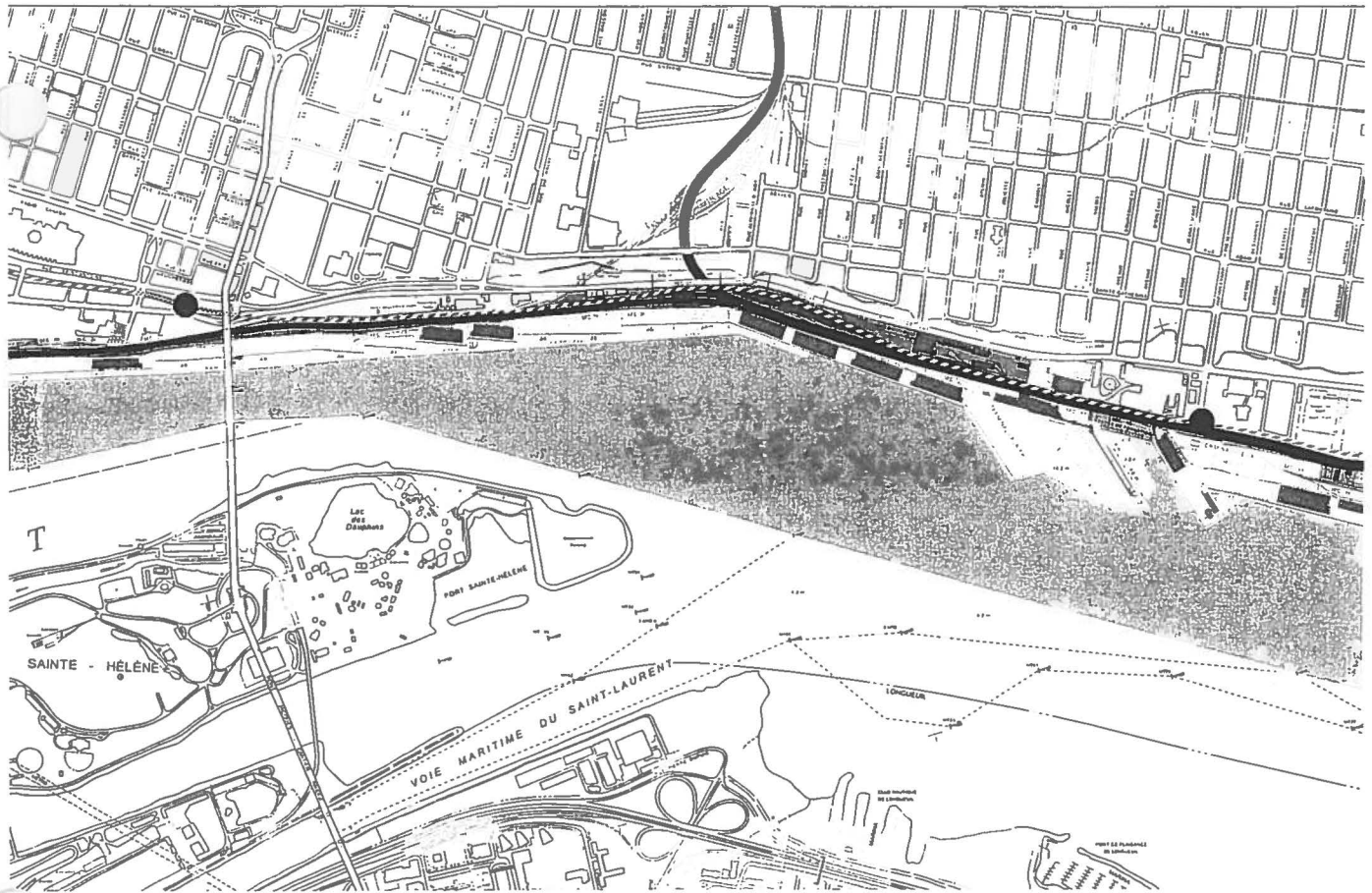
Porte des Patriotes

3- Disposition du RERR dans l'axe Souigny et ses raccords

Entre la cour de triage du CN à l'ouest de la rue de l'Assomption le RERR passerait sur l'avenue Souigny récemment construit en demi-autoroute.

De plus, pour accommoder un RERR vers Terrebonne et Mascouche, la bande médiane de l'A-25 actuel en provenance de l'A-40 pourrait être mise à la tâche et être prolongée à Laval pour desservir la couronne nord-est avec son train de banlieue tandis que pour le train urbain vers Repentigny, l'incorporation de l'équipement serait envisageable sur la voie du CN au sud de la ville, à partir de l'A-25 traversant les quartiers de Mercier et Pointe-aux-Trembles jusqu'au pont le Gardeur. On remarque bien que l'échangeur Souigny joue un rôle important comme plaque tournante pour diriger les RERR dans toutes les directions. (*Voir plans partiels du port.*)

Enfin, vers Boucherville, la technologie permettant, le RERR pourrait utiliser le tube central de ventilation du tunnel Louis Hippolyte Lafontaine. L'aménagement d'un équipement adapté sur rail dans le tube central (tube de ventilation) du Pont-Tunnel Louis Hippolyte Lafontaine se doit d'être considéré. En effet, les rames de RERR pourraient agir comme pistons pour assister à l'alimentation d'air. Mais attention, cette hypothèse reste à valider et, le cas échéant, la ligne de RERR vers Boucherville pourrait se rabattre sur la ligne de métro Longueuil prolongée.



Extrait du plan
du Port de Montréal

S A

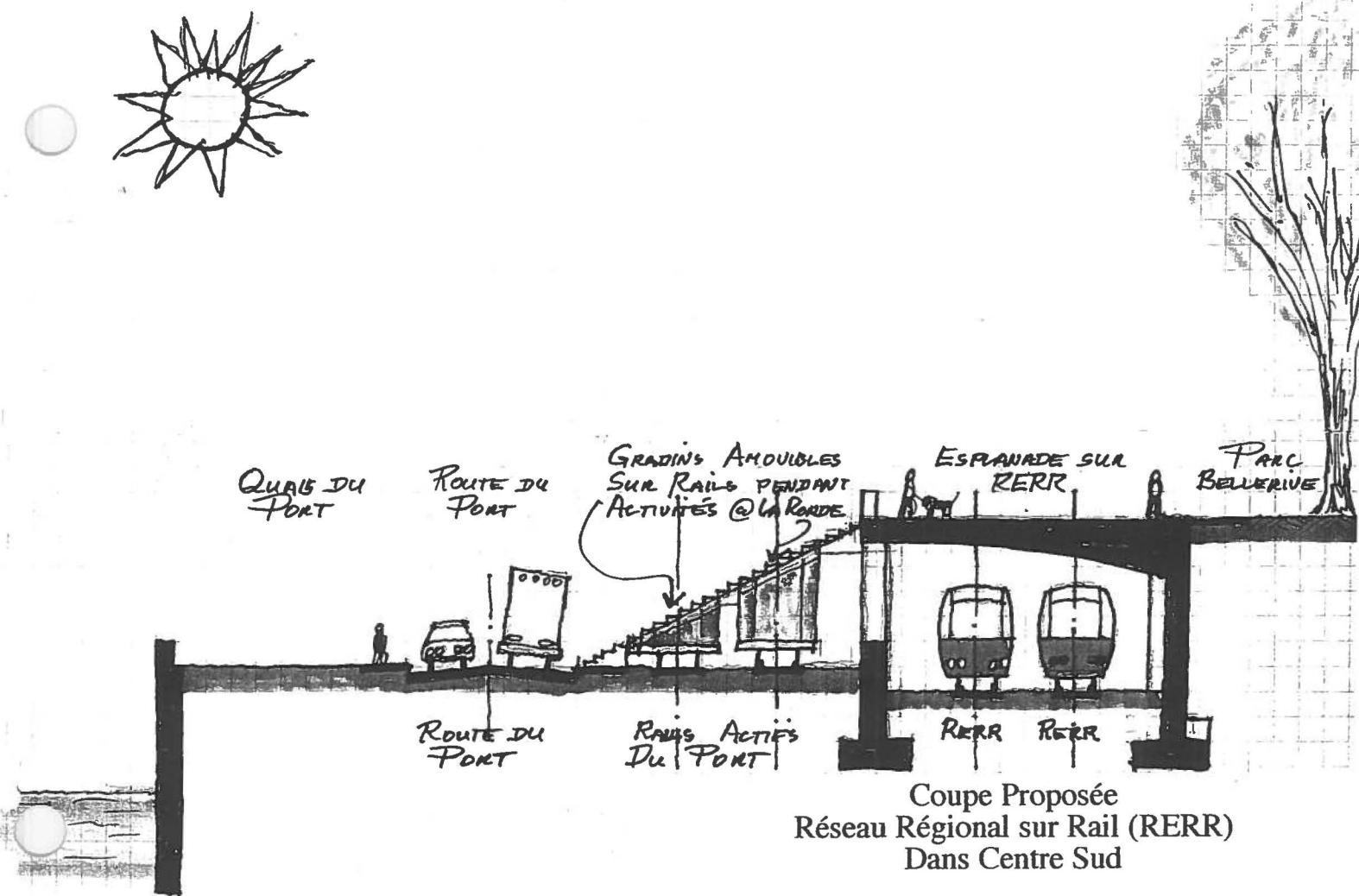
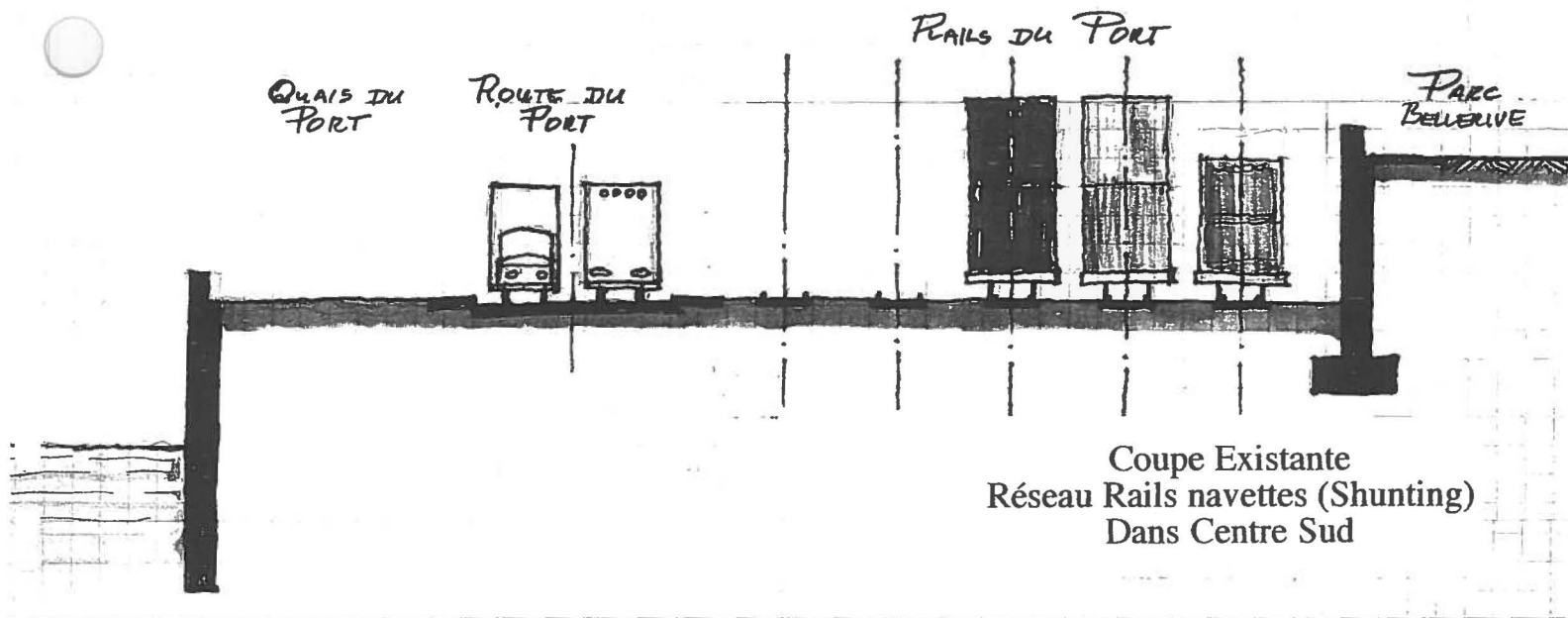
4- Interventions dans le port de Montréal entre la rue deLorimier et l'axe du CN.

À l'est du boulevard Pie-IX, jusqu'à la rue Viau (viaduc du CN.) l'emprise du RERR s'implante facilement dans la friche urbaine des terrains abandonnés longeant le côté nord de la voie ferroviaire portuaire. Ainsi, il resterait une distance d'environ trois kilomètres à négocier avec le port entre la rue deLorimier et le boulevard Pie-IX pour la mise en place de cette ligne essentielle.

Tous d'abord, on doit souligner l'importance du port jouant un rôle capital dans l'évolution et le maintien de l'activité économique de Montréal. On cite souvent de chiffres d'affaires impressionnants avec un taux d'emploi à ne pas être négligé. Aujourd'hui l'accès au port, via le Canadien Pacifique dans la cour de triage Moreau à l'ouest du quartier Hochelaga demeure l'une des accès vitales à la survie de cette installation. En effet, tous les attributs et avantages retirés par le port en ayant cet accès privilégié par chemin de fer demeurent essentiels puisqu'on parle ici des 60% des exportations par conteneur vers une clientèle aux marchés de l'ouest et ceci, invariablement, a un impact majeur sur l'économie montréalaise.

Au GRU-HM, nous sommes d'opinion que cette accès pourrait être revue en fonction de l'optimisation de l'utilisation du sol avec les autorités du port, le CP. et la ville de Montréal, tout en garantissant et en protégeant la présence de ce lien crucial vers l'équipement de la cour de triage de Côte St. Luc et vers les marchés choyés par le port.

Prenons l'hypothèse que le Port de Montréal ainsi que le CP. soit ouvert à l'idée que l'accès ferroviaire principale du port soit dirigé d'avantage vers les activités dans l'est en transposant ce dernier. Ceci aurait non seulement pour effet de garantir la présence de cet accès vitale au port de Montréal mais aussi, aurait pour effet de libérer les rails de navette (shunting) devant le fleuve dans les terrains les plus sollicités de la Ville de Montréal dans le Centre-Sud. Ainsi, non seulement cette nouvelle configuration permettrait une emprise libre pour le (RERR) de la rue deLorimier jusqu'à la rue Davidson, mais aussi, la cour de triage Moreau pourrait être libérée en grande partie pour favoriser un nouvel aménagement urbain durable. Enfin, seul le tronçon Davidson à Pie-IX resterait à finaliser pour l'ensemble du Réseau Express sur Rails dans l'est de la métropole.



Conclusion :

À l'instar de plusieurs villes européennes qui ont développé avec succès un réseau de transport de surface sur rail (Grenoble, Strasbourg, Amsterdam, etc.), Montréal aurait ainsi son propre réseau de RERR. Les possibilités de développement sont réelles et réalisables. C'est le temps maintenant ou jamais d'implanter un RERR dans l'emprise de l'autoroute Ville-Marie actuelle et poursuivre son développement jusqu'à Pointe-aux-Trembles avec emprise dédiée dans l'axe du CN. Aussi l'axe de l'A-25 vers Terrebonne peut être mise à tâche afin de diminuer la tentation de toujours vouloir améliorer la fluidité en augmentant la capacité de la chaussée. De réduire la dépendance de l'auto-solo, serait un meilleur objectif à viser que de toujours vouloir augmenter ce débit de circulation. Mais pour concrétiser cet ambitieux projet, il faudrait cesser d'investir dans le développement très coûteux de grandes infrastructures routières et réaffecter ces fonds au développement d'un réseau RERR au niveau régional. Cela est devenu une priorité car il faut réagir au changement climatique, mettre fin à l'autodestruction de l'humanité causée, entre autre, par la prolifération des automobiles et appliquer des solutions novatrices qui ont déjà fait preuve ailleurs et surtout se mettre à rétablir l'intérêt de s'installer en ville dans un environnement adéquat. Mais attention, dans quelques années seulement, les emprises, qui sont disponibles aujourd'hui, disparaîtront à tous jamais et l'est de l'île sera toujours pauvre frère en matière de transport collectif.

Bref, le temps s'apparaît maintenant pour optimiser la mise en valeur des équipements ferroviaire qui restent avant que la disparition complète de cette infrastructure devienne réalité. Ce, combiné avec la récupération des infrastructures autoroutières excédentaires permettrait une fois pour toute de réaliser un véritable réseau de transport durable sur rails.

En plus, le développement économique de l'Est passe par le développement d'activités propres au secteur qui conservera sa population qui tendra vers un enrichissement et l'industrialisation de son environnement. Mais avant de l'enrichir, on doit comprendre les besoins de déplacement de la population des quartiers affectés et des façons à rendre les lieux de travail accessibles.

Un plan d'aménagement urbain est une projection de l'intégration du plan global de transport aux réalités des quartiers et doit traduire leur développement socio-économique tout en réduisant ou annulant les impacts nuisibles tels que le bruit, la pollution atmosphérique et des terrains et en proposant des solutions qui traduisent la vitalité de leur quartier.

**GROUPE DE RECHERCHE URBAINE HOCHELAGA-MAISONNEUVE
(GRUHM)**

4344 RUE BOURBONNIÈRE, MONTRÉAL, QC, M1X 2M4
TEL : (514) 861-2004 RES : (514) 899-5314 FAX : (514) 861-7158
Courriel : pbrisset@gruhm.org, Site Web : www.gruhm.org

**Mémoire présenté à la Commission Nicolet
sur un projet de Réseau Express Régional sur Rails (RERR)
couvrant l'amélioration des abords du pont Jacques Cartier**

Montréal, le 12 février 2002

AVENANT # 1

Les raccords du réseau de transport aux abords du pont Jacques Cartier

On doit reconnaître que la société des ponts Jacques-Cartier et Champlain projette un achalandage de 120 000 véhicules par jour (vpj) sur le pont Jacques-Cartier lors de la fin des travaux de réfection de la dalle. Ceci fait que ce pont deviendra un des plus achalandés au Canada. Deux choses qu'il faut préciser.

- 1- Cet achalandage est comparé aux autres ponts qui appartiennent au gouvernement fédéral qui sont, pour la plupart, international entre l'Ontario et les États-Unis.
- 2- Les rues, du côté de Montréal de ce pont, ne sont pas conçues pour recevoir de tels déversements sans en affecter grossièrement la qualité de vie et, de se vanter de telles gros débits ne serait pas à favoriser les besoins des quartiers limitrophes.

Donc, l'aménagement d'une voie réservée pour SLR dans la voie centrale du pont pour optimiser l'attraction de l'utilisation du transport collectif sur cette structure monumental de Montréal mérite une réflexion sérieuse. De plus le raccord à la station Papineau, à partir de la station d'arrivée situé dans le parc Huron, pourrait se faire avec un simple escalier mécanique comblant la distance à franchir (*Voir la vue en plan de la station Papineau*).

Afin de faire du ménage supplémentaire près de la fin de l'autoroute Ville-Marie, à la hauteur de la Station de Champs de Mars, l'aménagement des équipements d'accès au Métro pourrait être optimisée, tout en incorporant le déplacement de la bretelle de sortie de Sanguinet vers l'ouest afin de désenclaver la station de Métro. Ceci aura pour effet, d'accentuer la présence de l'Hôtel de Ville à partir de ce lieu de rencontre important en bordure du Vieux Montréal (*Voir vue en plan de la station Champ de Mars*).

Solution de tunnel à péage comme dernier recours (La cerise sur le Sundae)

Pour présenter la cerise sur le Sundae relatif aux propositions de lien entre Montréal et la rive-sud, considérant qu'au moins la moitié de l'achalandage du pont Jacques Cartier, soit 60 000 vpj, est orienté vers le centre-ville, il se peut qu'il soit difficile, voire impossible de cautériser les hémorragies créées par le pont Jacques-Cartier et la fin de l'autoroute Ville-Marie. Donc une chirurgie urbaine majeure, soit un pontage coronarien serait nécessaire afin de raccorder ces deux artères sectionnées, comme dernier recours, pour fusionner ces deux infrastructures et contenir la circulation sur le réseau supérieur à cet endroit. En langage simple, cela implique un tunnel sous le fleuve à l'endroit du pont, remontant et suivant les berges de La-Ronde pour ensuite replonger sous la voie Maritime pour enfin se raccorder à la fin de la route R-134 (boulevard Taschereau sur la rive-sud).

Comme ça, le pont Jacques-Cartier pourrait mieux accommoder une voie réservée au SLR dans sa bande médiane. Donc, advenant l'impossibilité de trouver d'autres solutions de rechange pour combler à cette inondation de circulation dans les quartiers centraux limitrophe au fleuve près du pont Jacques-Cartier, la solution d'infrastructure en tunnel à péage sous le fleuve tel que proposée par le GRU-HM devra-être sérieusement évaluée pour sa juste valeur. Évidemment ceci impliquera l'application du péage sur toute la longueur de l'A-720 traversant le centre-ville. *(voir schéma d'un nouveau lien vers la rive sud sous le pont Jacques-Cartier)*



Proposition d'un Lien Tunnellier sous le fleuve
à la hauteur du pont Jacques-Cartier
pour relier l'A-720 (Ville-Marie) à la R-134 (Taschereau)

Groupe en Recherches Urbaine - Hochelaga/Maisonnette (GRU-HM)
4344 rue Bourbonnière, Montréal, Qc., H1X 2M4
Tel (514) 861-2004 Res (514) 899-5314 Fax (514) 861-7158
Courriel: pbriset@gruhm.org, Site Web: www.gruhm.org