

MÉMOIRE DE L'ASSOCIATION DES CIT (ACIT)
PRÉSENTÉ
AU BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT
(BAPE)

PROJET DE MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME À MONTRÉAL
PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS (MTQ)

JANVIER 2002

1. Présentation

Au début des années quatre-vingt dix, les élus et secrétaires trésoriers des Conseils intermunicipaux de transport de la région métropolitaine de Montréal ont fondé l'Association des CIT (ACIT), corporation constituée par lettres patentes en vertu de la Loi sur les Compagnies, Partie III.

Regroupant les 19 CIT/OMIT des couronnes Nord et Sud (15 Conseils intermunicipaux de transport et 4 municipalités organisant seules les services de transport en commun sur leur territoire, régis par la Loi sur les Conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal L.R.Q., c.C-60.1), l'ACIT a notamment pour objet d'agir comme un interlocuteur de premier plan face aux organismes gouvernementaux et para-gouvernementaux intervenants dans les dossiers ayant des impacts directs ou indirects en regard du transport en commun.

C'est en vertu de ce rôle que l'ACIT intervient aujourd'hui auprès du BAPE, dans le dossier de réaménagement de la rue Notre-Dame, consciente particulièrement de l'impact de ce projet pour le transport collectif de la Rive Nord-est de Montréal.

2. Limites de l'intervention

Précisons d'abord qu'en vertu de son champ de compétence, la présente intervention de l'ACIT au dossier de la modernisation de la rue Notre-Dame n'a pas pour but de prendre position dans le débat existant, à savoir si cette modernisation doit se faire selon un concept de boulevard urbain ou selon celui d'une autoroute en tranchée.

D'autres instances et intervenants, plus compétents mais aussi plus directement impliqués par le type d'aménagement, sont mieux à même d'intervenir à ce niveau.

L'intervention de l'ACIT vise essentiellement à faire valoir la nécessité que la réalisation du projet de rénovation de la rue Notre-Dame prenne en compte la dimension transport en commun, présence importante dans tout ce dossier, pour les secteurs Est et Rive Nord-est, mais particulièrement, en ce qui concerne l'ACIT, pour le secteur Rive Nord-est (Repentigny-LeGardeur-Lachenaie-Charlemagne).

L'ACIT entend aussi faire valoir l'importance de mettre en place des mesures de mitigation en transport en commun durant la durée de ces importants travaux de modernisation.

Enfin l'ACIT entend faire valoir que tout nouvel aménagement ou rénovation du réseau routier en milieu urbain doit prendre en compte des aménagements transport en commun là où existe une masse critique de déplacements en transport collectif.

3. Axe Notre-Dame et transport en commun

Pour tous les CIT/OMIT membres de l'ACIT, le centre-ville de Montréal est et demeurera la destination prioritaire de l'ensemble de leurs déplacements transport en commun. À ce point de

vue, le secteur Rive Nord-est ne fait pas exception, à la différence qu'il est directement concerné, comme c'est le cas pour les résidents du secteur de l'Est de l'île de Montréal, par la rue Notre-Dame qui est un axe majeur de déplacements vers le centre-ville.

Au cours des dernières années l'importance de l'ensemble des déplacements transport en commun (5 000 en pointe a.m.) du corridor Rive Nord-est/Est de Montréal vers le Centre a fait l'objet de prises en compte, de recherches de solutions et de projets concrets.

Diverses instances se sont mises à la tâche pour faciliter la fluidité de ces déplacements, que ce soit le Ministère des transports dans son Plan de gestion des déplacements, l'AMT dans son Plan stratégique 1997-2007 et son Programme triennal d'immobilisations 2002-2003-2004, la STM par des études d'achalandage et de prévision de la demande en transport en commun dans le corridor Nord-est, ou la ville de Repentigny avec des aménagements sur son propre territoire.

À ce jour ces interventions ont permis l'aménagement d'un terminus/stationnement incitatif sur le territoire de Repentigny de même que des infrastructures réservées pour autobus directions est et ouest au niveau du pont Le Gardeur. Elles ont donné lieu à la mise en chantier d'une voie réservée autobus sur le pont Le Gardeur. Elles ont aussi proposé des aménagements préférentiels autobus dans l'emprise de la voie ferrée sur le territoire de la ville de Montréal au nord de la rue Notre-Dame entre la 53^{ème} Avenue et l'autoroute 25, projet pour lequel l'acquisition des terrains est déjà chose faite.

Ensemble ces mesures réalisées et/ou en chantier visent toutes à mieux desservir en transport en commun les citoyens de l'Est de Montréal, et ceux résidant sur la rive Nord-est (Repentigny-LeGardeur-Lachenaie-Charlemagne) tout autant qu'à accroître la part modale transport en commun dans l'ensemble des déplacements de ces secteurs vers le Centre, via l'axe Notre-Dame.

Prenant en compte l'actuelle voie réservée en service sur René Lévesque, l'aménagement de la rue Notre-Dame, avec accès et voies réservées au transport en commun en rives aux heures de pointe sur toute la longueur de la reconstruction (de l'autoroute 25 à la rue De Lorimier) en lien avec les autres interventions préférentielles à l'est de l'autoroute 25, permettra :

- ◆ que le Centre et les secteurs Est et Rive Nord-est soient reliées, sur presque toute la longueur du parcours, par des aménagements préférentiels dédiés au transport en commun;
- ◆ réduira de 30 à 40% le temps de déplacement qui actuellement se situe entre 70 et 80 minutes;
- ◆ sera de fait un outil majeur dans l'atteinte de l'objectif visant à augmenter de 20 à 24% la part transport en commun des déplacements originant de la Rive Nord-est.

L'axe Notre-Dame aura alors cette particularité d'être le seul axe de cette importance à assurer, dans la quasi-totalité de son trajet, une place dédiée au transport en commun, bénéficiant d'aménagements spécifiques.

L'ACIT souhaite que cette particularité qu'aura alors l'axe Notre-Dame ne demeure pas unique mais trace la voie à suivre pour les projets futurs.

4. Des mesures de mitigation

Des travaux de l'envergure de ceux du réaménagement de l'axe Notre-Dame entraînent des perturbations importantes dans l'ensemble des déplacements et notamment, en ce qui concerne l'ACIT, dans les déplacements transport en commun.

Aussi la mise en place de mesures de mitigation importantes assurant une circulation autobus privilégiée durant les travaux, mesures financées à même l'enveloppe budgétaire du réaménagement, sont nécessaires pour fidéliser et même accroître la clientèle transport en commun.

L'ACIT considère que l'absence de mesures de mitigation non seulement perturberait davantage les déplacements mais aurait un effet très négatif sur les perspectives de croissance des déplacements transport en commun visées par le réaménagement de l'axe Notre-Dame.

En d'autres termes, pour l'ACIT, les mesures de mitigation sont dans un projet de cette envergure tout aussi essentielles que les mesures préférentielles du projet lui-même.

5. Réaménagement et transport en commun

Reprenant à son compte le message que « la route ça se partage », l'ACIT est d'avis qu'aucun réaménagement majeur du réseau routier, là où existe une masse critique de déplacements transport en commun, ne devrait se faire en omettant de faire une place aux déplacements collectifs, et ce pour des raisons environnementales autant que pour des raisons économiques que de choix de société.

L'ACIT est d'avis que la prise en compte **d'aménagements continus dédiés au transport en commun** doit servir de norme à l'examen de tout nouveau projet d'aménagements du réseau routier là où existe une masse critique de déplacements en transport collectif, qui reste à être définie.

L'ACIT recommande aussi qu'à l'avenir le BAPE fasse sienne une politique en cet effet dans les examens qu'il aura à faire des projets de développement ou de rénovation du réseau routier en milieu urbain.

Nous croyons aussi que cette place doit en être une qui est bien définie et qui soit équipée d'aménagements privilégiés, en continuité, partout où cela est possible, qui procurent une vitesse de déplacement assurée.

Il ne fait aucun doute pour l'ACIT qu'agir dans cette direction fera en sorte que le déplacement collectif ne sera pas seulement une alternative valable à l'utilisation de l'auto « solo », il en sera le mode de déplacement gagnant.

Concevoir dans cette perspective le réaménagement routier en milieu urbain ouvre aussi la porte de ces aménagements réservés à d'autres fins : véhicules d'urgence à toutes heures, transport en commun en périodes de pointe, transport de marchandises en périodes hors pointe. Pouvons-nous réfléchir à des aménagements routiers privilégiés à usages multiples, balisés selon des périodes pré-déterminées ? Pouvons-nous réfléchir à la pertinence de voies réservées multi-fonctionnelles balisées selon des plages horaires pré-déterminées, qui côtoient des aménagements à vocation auto ?

6. Conclusion

L'ACIT remercie le BAPE de lui avoir fourni l'opportunité de faire valoir ses points de vue dans le cadre des audiences du Bureau concernant le dossier de modernisation de la rue Notre-Dame.

Comme il fut exprimé plus haut, l'ACIT se réjouit que ce dossier donne place à des aménagements préférentiels transport en commun qui, par leur mise en place, permettront aux résidents du corridor Est-Rive Nord-est de bénéficier pour la quasi-totalité de leur parcours de mesures et équipements privilégiés qui faciliteront leurs déplacements, en assurant vitesse et régularité.

L'ACIT souhaite également que le réaménagement de la rue Notre-Dame par la place qui sera faite aux mesures préférentielles transport en commun sur la quasi-totalité du trajet et qui confèrera un caractère unique à cet axe majeur de déplacements ne restera pas unique mais servira de point de départ pour des aménagements transport en commun préférentiels complémentaires et continus pour tout dossier futur de cette nature là où existe une masse critique de déplacements en transport collectifs.