

Bonjour,

Mes commentaires se déclinent en cinq segments que voici :

1- Abandon des prolongements des lignes verte et bleue dans l'Est

En mars 2024, la Ville de Montréal présentait une version de sa vision du développement en transport collectif à l'Horizon 2050 fort intéressante. Conforme aux principes de convergence et de pluralité tels qu'appliqués dans plusieurs villes d'Europe, cette vision favorisait la cohérence par la multiplicité de circuits de tramways et prolongements de lignes du métro. L'offre de service s'appuyait notamment des prolongements de la ligne bleue vers l'ouest (jusqu'à Lachine), de la ligne orange (au-delà de la station Côte-Vertu) jusqu'au boulevard Gouin **et de la ligne verte à l'est et au nord pour la raccorder à la ligne bleue, elle aussi rallongée**. La ligne rose était quant à elle toujours envisagée. Comme la mairesse, les citoyens de Mercier-Est l'aimaient bien aussi cette carte-là (!), les prolongements du métro à l'est de l'autoroute 25 étant attendu depuis très longtemps dans le secteur.

Malheureusement, en juin 2024, lors de la présentation d'une deuxième version par la Ville, quelle ne fut pas notre grande déception de voir que dans cette version dite « bonifiée » les courts prolongements du métro vers l'est n'y figuraient plus! Le choc fut d'autant plus vif que les autres prolongements du métro envisagés dans la version précédente, y étaient maintenus dont celui de la ligne bleue vers l'ouest afin de desservir notamment le campus Loyola de l'université Concordia! Deux poids, deux mesures? Pourtant, il y a aussi des étudiants dans l'est de la ville ou en provenance de Lanaudière qui souhaitent ardemment le métro afin de pouvoir se rendre directement aux universités de Montréal ou à l'UQAM par exemple. Pense-t-on vraiment qu'ils choisiront de se déplacer par tramway de l'extrême est jusqu'à la station Honoré Beaugrand pour une correspondance au métro? Bien qu'un tramway soit envisagé pour les citoyens de l'est, il a beau être plus rapide maintenant, il reste que le tramway est un efficace moyen de transport pour des services de proximité et que, de ce fait, il doit effectuer de fréquents arrêts. Il y a fort à parier que ces étudiants continueront de venir stationner dans les rues de Mercier-est. Cette figure de cas peut aussi s'appliquer pour tous les travailleurs en provenance de l'est qui souhaiteront aussi atteindre directement leur lieu de travail. Bref, le prolongement du métro est une option sérieuse pour l'est de la ville.

C'est à se demander si la Ville a modifié sa version afin d'arrimer son projet à celui de l'ARTM déposé en mai 2024. Faut-il rappeler que l'analyse du PSE par l'ARTM ne portait que sur des modes en surface évacuant donc complètement l'option du métro comme mode de transport collectif structurant et priorisait un mode de type tramway. (Rf. Projet structurant de l'est (PSE) Analyse complémentaire, Version finale, 24 mai 2024, ARTM). Bizarrement, l'organisme projette toutefois construire deux passages du PSE **en TUNNEL sous le lit de la rivière des Prairies (!)** reliant ainsi son terminal de Repentigny à l'arrêt de Pointe-aux-Trembles. De quoi titiller le BAPE!

2- L'analyse et la vision du chercheur Marco Chitti

La première version de la vision du transport de la Ville de Montréal rejoint, sur plusieurs éléments, celle du chercheur et professeur Marco Chitti. De tout ce que j'ai lu et entendu depuis trois ans sur le sujet du transport dans l'est, la vision de ce chercheur sur le PSE, est à mon avis la plus cohérente de toutes celles présentées jusqu'à ce jour. Le rapport, PSE-

Enjeux d'intégration urbaine et au réseau métropolitain de transport en commun, commandé à M. Chitti par l'organisme Vivre en Ville, mérite grandement que tous les acteurs concernés par le développement du transport collectif dans l'Est s'y attardent sérieusement, car l'argumentaire qui sous-tend l'analyse est percutant de logique et de « gros bon sens »! Il rallie, à selon moi, plusieurs bonnes idées mises de l'avant jusqu'à ce jour par plusieurs organismes et experts dans le dossier du PSE. Par sa clarté, il permet aussi d'envisager une planification bien définie, par étapes, visant la mise en place graduelle d'un réseau de transport cohérent pour l'est.

Globalement, le rapport de cet expert, met en lumière l'importance de la réflexion sur le comment faire le choix du mode qui devra s'arrimer à l'architecture non seulement globale, mais aussi locale du réseau intégré de transport en commun. L'approche suggérée en est une, non pas de type « projet passe-partout », comme proposé par l'ARTM avec le tramway, mais plutôt basée sur ensemble de modes (prolongements du métro, tramway, train suburbain bonifié, BHNS, etc.), car le PSE devra desservir des territoires très différents et donc différents besoins en mobilité.

Dans son analyse, M. Chitti propose **deux courts prolongements du métro vers un nouveau pôle métropolitain de l'est**. Selon le chercheur, ces prolongements permettraient... « d'améliorer un grand nombre de déplacements et de multiplier les territoires de la région métropolitaine accessibles depuis l'est avec une seule correspondance » (Rf. p. 47 du rapport PSE- Enjeux d'intégration urbaine et au réseau métropolitain de transport en commun).

Il apparaît important ici de rappeler que le projet de Plan d'urbanisme et de mobilité de la ville de Montréal (Rf. Résumé du projet de Plan d'urbanisme et de mobilité, doc 3.2) identifie le secteur de l'est de Montréal, la **Zone Est, comme un secteur d'opportunité ayant un potentiel intéressant d'insertion et de valorisation du territoire**. À ce titre, il est à prévoir à moyen et long terme une importante édification d'infrastructures industrielles, commerciales et résidentielles sur l'ancien site des raffineries de l'est. À coup sûr, les besoins en déplacements qui découleront des densités résidentielle et d'emploi ainsi que des activités économiques générées par les nombreux commerces et industries qui vont graduellement s'y installer seront importants. Les nombreux travailleurs s'y trouvant bénéficieraient sans contredit de l'intermodalité d'échanges du pôle de l'est. Plusieurs auront besoin d'un transport rapide comme le métro pour un trajet de « longue portée ».

Malheureusement, dans son analyse de mai 2024, l'ARTM ne semble pas avoir pris en considération l'impact sur le transport collectif de cet important développement sur ce vaste territoire de l'est.

Il va sans dire que l'est de Montréal aura besoin d'un rallongement de sa « colonne vertébrale ». Il importe aux experts mandatés par nos élus de considérer sérieusement l'idée de prolonger le métro afin d'y ériger, comme le suggère le chercheur Chitti, un pôle d'échanges intermodaux plus à l'est de l'autoroute 25. **Pour en minimiser les coûts, je soumetts l'idée d'emprunter le tunnelier qui doit servir au prolongement de la ligne bleue jusqu'à Anjou**. Gardons en tête que la facilité et le court délai des interconnexions

entre les lignes sont une garantie de la qualité et du succès d'un réseau de transport en commun. Sinon, on ne parle plus de l'effet réseau.

3- Duplication des services en transport collectif

L'ARTM, seul mandataire actuel du PSE, mise plutôt sur une implantation « mur à mur » du tramway. Bien que je sois favorable à l'installation d'un tramway, à mon avis il faut contester la vision d'un seul mode, d'un seul tracé, en occurrence sur la rue Sherbrooke, et des rabattements sur les stations existantes de la ligne verte. Cette vision s'éloigne des principes avancés par le chercheur Chitti d'arrimage des différents modes de transport selon les différents territoires et selon les besoins en déplacements des citoyens de l'est.

Nous sommes nombreux à penser qu'un tramway circulant sur la rue Sherbrooke Est entre les stations de métro Honoré-Beaugrand et Cadillac (environ 2 km) est injustifiable. À l'évidence, il s'agit ici d'un dédoublement du service en transport collectif! Étant donné la grande variabilité d'achalandage sur cette artère (heures de pointe chargées, accidents, congestion sur la 25 avec débordements, conditions climatiques défavorables, interventions d'urgences, événements sportifs au stade...) un SRB par exemple qui offre beaucoup plus de flexibilité que le tramway s'adapterait mieux aux besoins. De plus, ce mode d'appoint serait moins encombrant sur la rue Sherbrooke que le tramway dont le service nécessiterait le retranchement de deux voies sur cette artère ne laissant que peu d'espace aux véhicules pour atteindre les accès de l'autoroute 25 ou circuler pour d'autres besoins.

D'ailleurs, que savons-nous des comportements du tramway en situation de verglas, de chutes de neige, de sa vitesse de roulement dans de telles circonstances? À combien revient le coût de l'entretien et de la durée de vie de ses équipements soumis aux intempéries de l'hiver? Est-il manœuvrable en cas de rues bloquées, d'un incendie, d'un bris d'aqueduc? Aussi, quelle sera sa performance en sachant qu'il devra traverser plusieurs intersections, dont les accès de l'autoroute 25 qu'il sera difficile d'éliminer? Dans de telles situations, l'avantage est nettement en faveur du métro voire même d'un SRB!

Par ailleurs, plusieurs citoyens partagent le point de vue que ce tramway devrait plutôt circuler sur une rue où le transport est déficitaire et où il y aurait un réel potentiel de développement de proximité comme sur la rue Hochelaga par exemple. D'ailleurs, cela aiderait grandement à la revitalisation de cette artère qui en a grandement besoin. Dans ce contexte, l'ARTM aurait tout intérêt à communiquer avec la ville de Montréal. Car, dans sa version « bonifiée » de juin 2024, la Ville suggère aussi une antenne du tramway sur la rue Hochelaga! La Ville suggère également que pour atteindre la rue Hochelaga le tramway emprunte l'avenue Georges V, ce qui n'a malheureusement pas été considéré dans l'analyse de l'ARTM.

4- Effet du rabattement du tramway sur les stations existantes

Dans sa vision linéaire, l'ARTM suggère le rabattement du tramway sur les stations existantes de la ligne verte. Elle estime d'ailleurs que ... « 60 % des usagers de l'antenne Est, en

provenance de la ville de Repentigny ou de Pointe-aux-Trembles, feraient une correspondance à la station Honoré-Beaugrand pour emprunter la ligne verte du métro ». (PSE, Analyse complémentaire, Version finale, mai 2024, p.63). Elle fait ainsi la preuve qu'il y a un réel besoin pour les gens de l'est d'avoir accès à un transport direct et rapide pour de longs trajets. Il serait donc pertinent de prolonger le service par métro plus à l'est pour tous ces gens.

Il semble bien que les conséquences d'une telle correspondance à Honoré-Beaugrand n'aient pas fait l'objet d'une étude par l'ARTM. À ce sujet, bon nombre de résidents de Mercier-Est jugent qu'en raison de sa géolocalisation, la station Honoré-Beaugrand (la seule station sur le vaste territoire à l'est de l'autoroute 25!) comporte plusieurs obstacles à l'édification d'un terminal intermodal : située dans un milieu résidentiel, bordée d'une rue étroite, ne pouvant accueillir de stationnements incitatifs et offrant un environnement dangereux pour les déplacements en vélo ou à pied.

Par ailleurs, certains experts supportent plutôt l'option du rabattement du tramway sur la station Radisson en alléguant que ce raccordement serait un apport important aux échanges intermodaux. En sachant que les usagers de ce tramway en provenance de l'est de la ville vont plutôt correspondre à Honoré-Beaugrand, il est difficile de comprendre le raisonnement qui sous-tend l'idée. Par sa fonction intermodale pour les rives Nord et Sud, la station Radisson génère déjà beaucoup d'activités véhiculaire et pitonne. À cela s'ajoute l'apport de véhicules et de piétons généré par le centre commercial Place Versailles (qui deviendra un complexe immobilier important) ainsi que par les entrées et sorties fort achalandées de l'autoroute 25 (seule voie de contournement à l'est de l'île!). Cette conjoncture crée un important **étranglement** aux abords de Radisson avec refoulement de la circulation jusque dans le secteur de la station Honoré-Beaugrand. Dans la mesure où ce tramway devra traverser notamment les voies d'accès de l'autoroute 25, pour ne nommer que ces obstacles, je ne vois pas comment ce mode pourrait s'intégrer harmonieusement au tissu urbain tout en étant performant et en minimisant les collisions. L'autoroute 25 est là pour rester. C'est une voie majeure donnant accès aux autoroutes 20 et 40 ainsi qu'au pont de l'A25 sur laquelle circule un nombre considérable de camions de marchandise. C'est aussi la seule voie que peuvent emprunter les travailleurs de PME en provenance de Lanaudière, lorsqu'ils doivent offrir le service sur la rive Sud à Varennes ou à Boucherville par exemple. Notons ici qu'après le pont-tunnel Louis-Hippolyte- La Fontaine, la prochaine traversée du fleuve se trouve à Trois-Rivières!

5- Apport positif du train de l'Est et du SRB

Dans son rapport, Marco Chitti propose une bonification majeure du train de l'Est pour laquelle je suis tout à fait d'accord. Rappelons que ce train, bien qu'actuellement non optimal, fait déjà le lien entre les secteurs stratégiques de Mascouche, Terrebonne, Repentigny et les territoires de PAT, RDP, Anjou, Saint-Léonard, St-Michel-Montréal-Nord de l'île de Montréal. L'option de l'ARTM d'un tramway passant par tunnel sous le lit de la Rivière des Prairies, du terminus de Repentigny à PAT, est tout à fait discutable, car, le train de l'est effectue déjà ce trajet. Il y a ici une autre situation de dédoublement de services en transport collectif!

Certains experts avancent à juste titre qu'une bonification substantielle des services de ce train (amélioration du tracé, de la fréquence, des horaires) comblerait le besoin de service en

transport pour une grande partie de Lanaudière et de l'est de Montréal et éviterait indiscutablement les coûts extraordinaires liés à la mise en œuvre d'un autre réseau de transport pour relier les villes de la couronne Nord-Est et l'est de Montréal par exemple. En fait, le train de l'est pourrait aussi se déployer sur d'autres secteurs plus lointains offrant ainsi une connexion rapide et directe à l'ensemble du réseau métropolitain.

Quant à l'utilisation d'un SRB / BHNS, l'idée qu'il puisse non seulement supporter le service offert par bus, mais aussi s'adapter à la demande, joue grandement en sa faveur. Le fait que ce mode peut être mis en place par phases, est à mon point de vue un atout très intéressant pour ce type de transport qui lors de l'étape de la réalisation du projet pourrait se déployer en attendant d'autres modes plus complexes et plus longs à implanter.

Hélène Baril
Citoyenne de Mercier-Est