

M. DANIEL CHARTIER :

1715 Bonjour! Ma présentation débordera le cadre strict du territoire à l'étude car les solutions doivent – les problèmes et les solutions touchent des territoires plus larges. Par exemple, les métros, les wagons de métro arrivent bondés aux stations Frontenac, Papineau, Beaudry. Là, on parle d'augmenter la population dans le secteur de 10 000 personnes environ. Si c'est déjà congestionné aux heures de pointe, ça va l'être doublement.

1720 En plus, on parle de rendre le métro...

LE PRÉSIDENT :

1725 Mais ils vont tous travailler sur place, ils vont se récréer sur place.

M. DANIEL CHARTIER :

1730 Oui. En plus, on parle d'accentuer la convergence des gens des banlieues pour qu'ils se rabattent vers les métros, dont le métro Radisson ou Honoré-Beaugrand. Donc, pour régler le problème, il faut améliorer le transport collectif. - Suivez pas le document, ça va être... Je pige à gauche à droite –

1735 Lors de la consultation sur la Stratégie centre-ville, il y a plusieurs mémoires qui avaient rappelé le fait qu'il fallait regarder plus large, c'est-à-dire qu'il fallait prolonger les systèmes de transport collectif vers l'est et vers l'ouest, que ça prenait vraiment... Il fallait agir de façon structurante, et le rapport final en avait pris compte.

1740 Pourtant, lors des présentations sur le secteur des Faubourgs, il n'y avait rien à ce niveau-là. Pourtant, il est possible et nécessaire de créer un tramway sur René-Lévesque, Viger, mais surtout sur... En tout cas, là où ça fait aucun doute, c'est sur Notre-Dame, toute la partie Notre-Dame qui est à requalifier jusqu'à Dickson, qui est un enjeu sur lequel il y a consensus, sur

1745

lequel le gouvernement du Québec actuel a décidé d'en faire un enjeu prioritaire. Et on veut en faire un enjeu prioritaire, mais pour que le projet soit acceptable socialement, il faut qu'il y ait un volet transport collectif majeur, nommément le tramway. Je pense qu'un REM, ça aurait pas grand bon sens de passer un REM au centre-ville, à moins de le passer souterrain, auquel cas on est rendu en métro. Aussi bien de faire un vrai métro.

1750

Donc le projet à l'étude oublie tout le volet tramway, transport collectif...

LE PRÉSIDENT :

1755

Bien, c'est-à-dire, on nous annonce que le boulevard René-Lévesque, tel que réaménagé, pourrait recevoir...

M. DANIEL CHARTIER :

1760

Pourrait recevoir. Mais juste... Effectivement, il y a eu des études dans les années 2000 à l'effet qu'il pourrait y avoir un métro – un tramway sur René-Lévesque, mais là, il n'est pas connecté. Il se connecte par le Saint-Esprit avec Notre-Dame. Donc il y a toute la notion de connecter avec Notre-Dame.

1765

Donc la même chose, quand on regarde à l'autre extrémité, si on veut qu'il y ait un système fonctionnel, régional, de très grande qualité, il faut... Un système de tramway, tu peux pas l'arrêter au coin de Dickson, puis qu'il recommence cinq coins de rue plus loin. Il faut que ça soit...

LE PRÉSIDENT :

1770

Votre recommandation, c'est quoi?

M. DANIEL CHARTIER :

Hein?

1775

LE PRÉSIDENT :

Votre recommandation, c'est quoi?

1780

M. DANIEL CHARTIER :

Bien, je vais y arriver.

LE PRÉSIDENT :

1785

Non, parce que vous exprimez... C'est parce que vous me l'avez dit de plusieurs manières différentes, mais est-ce que vous avez une recommandation?

M. DANIEL CHARTIER :

1790

Oui, j'y arrive.

LE PRÉSIDENT :

1795

D'accord, O.K.

M. DANIEL CHARTIER :

Juste pour dire que la fonction, de la façon que...

1800

LE PRÉSIDENT :

Je m'excuse de vous avoir bloqué mais...

1805 **M. DANIEL CHARTIER :**

À plusieurs occasions.

LE PRÉSIDENT :

1810

Non, non, mais c'est parce que j'attends votre recommandation, puis...

M. DANIEL CHARTIER :

1815

Je vais juste dire la dernière phrase.

LE PRÉSIDENT :

O.K. O.K.

1820

M. DANIEL CHARTIER :

Donc il y a une constante dans l'exigence des transports collectifs. Par ailleurs, il y a une approche radicalement opposée pour qualifier Notre-Dame et le raccorder au réseau autoroutier.

1825

En octobre 2018, le comité consultatif sur le développement économique du territoire de la Ville de Montréal affirmait : « Le transport collectif est un levier de développement qui doit non seulement être géré en fonction de la demande actuelle, mais qui doit être utilisé comme un facteur stratégique de développement économique... »

1830

LE PRÉSIDENT :

1835 Prenez le temps qu'il faut. Si je vous ai pressé, je m'en excuse, mais prenez le temps qu'il faut. Mais c'est que vous me mettez dans une roue, puis je ne voyais pas où est-ce que vous vous en alliez. C'est pour ça que je vous ai posé la question.

M. DANIEL CHARTIER :

1840 J'arrivais.

LE PRÉSIDENT :

O.K.

1845 **M. DANIEL CHARTIER :**

En résumé, les projets présentés dans le secteur des Faubourgs et l'Assomption-Sud – ça, c'est la fin du document.

1850 **LE PRÉSIDENT :**

De toute façon, on l'a lu votre document.

M. DANIEL CHARTIER :

1855 ... Faubourgs et l'Assomption-Sud-Longue-Pointe relèvent de deux approches contradictoires en ce qui concerne la géométrie véhiculaire. Pourtant, ils sont cohérents sur un aspect : l'ambiguïté commune relative aux enjeux de transport collectif et tout particulièrement quant à la faisabilité et à l'insertion d'un tramway fonctionnel et attrayant pour tout l'est. Seul un

1860 projet global de requalification de la rue Notre-Dame et son raccordement à la voie rapide
Souligny, intégrant un tramway, permettrait d'obtenir l'acceptabilité sociale, non seulement dans
le secteur des Faubourgs mais dans les secteurs à l'est de ça.

1865 Donc, en conclusion, la nécessité d'une vision intégrée, la Ville de Montréal et le
gouvernement du Québec doivent présenter un projet cohérent de raccordement qui part de la
voie rapide Souligny, incluant la requalification de la rue Notre-Dame, incluant le tramway promis
par le gouvernement du Québec. Cette vision globale s'impose pour requalifier l'est en
permettant de créer un paradigme attrayant et de favoriser le développement économique pour
tout ce grand secteur-là, qui en a bien besoin, et qui offre des potentiels majeurs.

1870

LE PRÉSIDENT :

1875 Vous allez excuser mon ignorance, mais si on s'en va – moi j'ai vu les tramways à
Genève, j'ai vu, disons en Suisse principalement, je n'en ai pas vu tellement d'autres ailleurs –
mais le tramway était vraiment un objet de transport urbain, mais disons dans un secteur
relativement densément occupé et où le piéton qui avait accès au tramway, c'était relativement
facile. Quand on parle d'un tramway sur Notre-Dame, qui est quand même une voie qui est un
peu déconnectée du tissu urbain, disons, puis même René-Lévesque, c'est un boulevard urbain
avec des voies de circulation de chaque côté, comment le piéton aura accès à ce tramway-là?
1880 Est-ce que c'est un tramway grande vitesse? C'est quoi? Parce que, moi, les tramways que je
connais, c'est pas des objets de transport grande vitesse.

M. DANIEL CHARTIER :

1885 Ce n'est pas nécessairement à grande vitesse. La notion, c'est d'avoir un vrai tramway et
non le REM qui donne des barrières et des systèmes de viaduc, des tunnels, des viaducs, etc.
On parle d'un vrai tramway. Dans Pointe-aux-Trembles, on se retrouve quand même dans le
tissu de population. Dans Mercier-Est, on est dans le tissu de population. Entre les deux, il y a
Montréal-Est...

1890

LE PRÉSIDENT :

Pas quand on est sur Notre-Dame.

1895

M. DANIEL CHARTIER :

Montréal-Est, c'est un immense secteur à requalifier.

LE PRÉSIDENT :

1900

Mais pas quand on est sur Notre-Dame.

M. DANIEL CHARTIER :

1905

Ça permettrait de requalifier. Non, on est sur les voies ferrées qui sont détachées de Notre-Dame. Là où ça raccorde Notre-Dame, c'est à partir de l'Assomption. Donc tout ce qui est à l'est de l'Assomption, on est dans le tissu urbain. À l'Assomption, c'est le nouveau développement qui se prépare et qui s'enligne pour être l'anti développement urbain projeté.

1910

Ensuite, on arrive dans nos secteurs qui nous intéressent. Effectivement, c'est au sud du bassin de population, mais le grand avantage, c'est qu'il y a un immense terrain qui est là, qui est facile d'accès, facile à intervenir, sur lequel il est facile d'intervenir dans le cadre du projet de réaménagement de la rue Notre-Dame. Et surtout, si on le met en connexion avec un tramway sur Pie IX, parce que tout Pie IX est pensé pour être connectable, il y a moyen de le joindre au réseau projeté sur Notre-Dame. Donc là, Pie IX, on est vraiment dans un méga bassin de population et là, on peut rattraper vers le centre-ville.

1915

Donc l'idée d'un tramway, c'est pas un tramway juste une ligne, mais c'est un système avec une ligne qui se dédouble, qui se divise ensuite, en montant Notre-Dame, Radisson ou aller plus à l'est. Donc il y a des systèmes de fourche. Mais au centre-ville, tu as la densité maximum

1920

1925 du nombre de tramways qui passent. Donc on pourrait avoir un système très efficace. C'est pas nécessairement la grande vitesse, je ne pense pas que les gens dans le secteur des Faubourgs ont besoin de tramway à grande vitesse, mais c'est une question à grande régularité et à grande fréquence.

LE PRÉSIDENT :

1930 Je vous remercie beaucoup, Monsieur, de votre contribution. Merci beaucoup. La commission va retarder sa pause un petit peu. On recevrait du groupe Exeko, madame Tiphaine Barrailler, monsieur Mario Decasse et monsieur Michel Gauthier.

Mme TIPHAINE BARRAILLER :

1935 Bonjour! Donc moi, je m'appelle Tiphaine Barrailler, je suis médiatrice dans l'organisme Exeko. Donc je pense que ce n'est pas nécessaire que je représente Exeko. Ça va? Donc nous, on est allé faire des ateliers pour aller chercher la parole des personnes en situation d'itinérance ou en situation de grande précarité. Donc on est allé dans deux organismes. On a rejoint 22 personnes. On est allés au PAS de la rue et à Dans la rue. Donc au PAS de la rue, c'est un
1940 centre de jour qui offre des services aux aînés en situation d'itinérance ou de grande précarité et Dans la rue, c'est pour les jeunes en situation d'itinérance, 25 ans et moins.

1945 Donc on a mis à l'épreuve de leur intelligence les propositions de l'OCPM sur le réaménagement du secteur des Faubourgs. Donc on va d'abord commencer par vous présenter ce qui est ressorti au PAS de la rue. Donc je vais laisser la parole aux personnes, les premières concernées, et ensuite, je vais revenir pour prendre la parole pour présenter ce qui est ressorti, les recommandations sorties à l'atelier Dans la rue parce que malheureusement, il n'y a personne de cet organisme qui a pu venir, aucun jeune en situation d'itinérance qu'on a réussi à faire venir ici. - Donc je laisse la parole et je te laisse te présenter.

1950