

**ANNONCE D'UN PROJET DE
TUNNEL ENTRE LA RIVE-SUD ET LE CENTRE-VILLE**

ALLOCUTION DE M. LUC POIRIER
PRÉSIDENT D'INVESTISSEMENT LUC POIRIER

MONTRÉAL
LE MERCREDI 30 NOVEMBRE 2011

Mesdames et messieurs,

Vous êtes tous conscients des problèmes de circulation auxquels font face les automobilistes voulant se déplacer entre la Rive-Sud et l'île de Montréal.

MISE EN CONTEXTE

Cet important problème de congestion est un phénomène qui ira en augmentant pour deux raisons :

D'abord, les travaux importants qui s'annoncent sur les ponts

Champlain et Honoré-Mercier, le tunnel Louis-Hippolyte

Lafontaine et sur l'échangeur Turcot n'améliorent pas une

situation déjà chaotique.

Deuxièmement, la croissance démographique fait en sorte que le nombre de déplacements en automobile continuera d'augmenter au cours des 15 à 20 prochaines années.

C'est en m'appuyant sur ce constat que j'ai développé l'idée de relier la Rive-Sud et l'île Notre-Dame, créant ainsi un nouveau lien en direction du centre-ville de Montréal.

J'attire votre attention sur un élément très important. Il s'agit d'un projet entièrement privé, sans participation financière du gouvernement. Je compte le réaliser avec des partenaires financiers qui m'ont déjà confirmé leur intérêt.

ÉTUDE DE PRÉFAISABILITÉ CONCLUANTE

Avant de lancer un projet d'une telle envergure, l'avis d'experts s'imposait pour vérifier la faisabilité technique.

C'est ainsi que le projet que je vous présente ce matin a fait l'objet d'une étude de préfaisabilité et d'une étude sur l'achalandage potentiel réalisées par les experts de la firme Dessau. C'est donc avec beaucoup d'enthousiasme que je dévoile aujourd'hui le projet de Tunnel du centre-ville!

Passant sous la Voie maritime et le Bassin olympique, le tunnel relierait l'Autoroute 132, à la hauteur de St-Lambert à l'Île Notre-Dame. Il permettrait ensuite d'accéder au centre-ville par le pont de la Concorde, l'avenue Pierre Dupuy et l'autoroute Bonaventure.

Grâce à la méthode de construction envisagée, en tunnel foré, l'impact serait limité sur les milieux naturels et les travaux ne modifieraient presque pas l'environnement visuel.

Dans sa portion la plus longue, le tunnel atteint 1,25 km, incluant une portion de 250 m sous la Voie maritime.

La structure sera composée de deux tunnels indépendants reliés à quatre bretelles du côté de la Rive-Sud afin d'offrir les accès à toutes les directions.

The Downtown Tunnel will include an electronic toll system much like the one on the A25 highway bridge and it will control the rate of traffic. This will be accomplished by adjusting toll fees in order to manage traffic flow.

Not only will the new shore-to-shore link provide free access to public transportation but it will also encourage active transportation with a multi-use path for pedestrians and cyclists.

L'intégration d'une piste cyclable dans le tunnel va créer un nouveau lien vers l'agglomération de Longueuil. Cette option permettrait de raccourcir de plus de 3 kilomètres la route verte entre la Rive-Sud et Montréal.

Le projet pourrait aussi contenir des mesures favorisant le transport en commun par l'aménagement de voies réservées et de feux prioritaires sur la rive-sud et du côté de Montréal.

Quand je me suis lancé dans cette aventure, je voulais présenter un projet réaliste pour améliorer la fluidité de la circulation dans la partie sud de la région métropolitaine et du même coup, contribuer à améliorer la qualité de vie des résidents de la rive-sud dans leurs déplacements en automobiles vers le centre-ville.

Avec le recul, je peux affirmer « mission accomplie »! L'étude de préféabilité réalisée par Dessau démontre que sur le plan technique, la réalisation de l'ouvrage est faisable, tandis que l'étude du potentiel du projet confirme que le Tunnel du centre-ville répondrait à un réel besoin.

ÉTUDE SUR L'ACHALANDAGE POTENTIEL

Voici les principaux constats qui se dégagent de l'étude sur l'achalandage du projet et qui me permettent d'affirmer que le potentiel du Tunnel du centre-ville est réel.

Tout d'abord, la géométrie prévue du tunnel est favorable pour créer un lien capacitaire intégrant la circulation des modes de transports durables (transport en commun, cyclistes, piétons, etc.).

Selon les experts en circulation, dès la première année de mise en service, le Tunnel pourrait recevoir 2 500 véhicules en période de pointe du matin avec un achalandage quotidien de 12 500 véhicules.

Dès la troisième année d'exploitation du projet, l'achalandage quotidien pourrait atteindre 25 000 véhicules, dont 5 000 véhicules aux périodes de pointe.

Voici les autres principaux avantages de ce projet :

- Ce nouveau lien permettrait de soulager la demande en déplacements sur les autres ponts de la rive-sud, ce qui devrait favoriser une réduction de la congestion et des retards durant les périodes de pointe.

- La rentabilité socio-économique du projet devrait être au rendez-vous car les gains de temps procurés aux usagers sont importants.
- Le projet pourrait procurer des gains de temps significatif au transport en commun et aux cyclistes pour rejoindre le centre-ville à partir de la rive-sud.
- L'accès du côté de la rive-sud ne devrait pas poser de difficultés car la route 132 est relativement fluide à cet endroit aux périodes de pointe.
- Le projet s'arrime très bien avec ceux déjà envisagés soit la reconfiguration de l'autoroute Bonaventure et l'augmentation des déplacements en transport en commun sur la rive-sud.

Comme vous pouvez le constater, ce projet présente un grand potentiel.

CONCLUSION

Montréal est selon moi le moteur économique et le cœur du Québec. Pour que le cœur fonctionne à pleine capacité, il est primordial, voire essentiel, d'avoir des artères fluides. Voilà pourquoi le projet que je propose permettra un accès direct à débit contrôlé vers le centre-ville.

Un des grands défis des prochaines années dans la région métropolitaine concerne la capacité du réseau routier à faire face aux besoins de déplacement des personnes et des biens.

La capacité de notre région de se développer sur le plan économique et la qualité de vie de centaines de milliers de personnes sont en cause.

Je suis en faveur d'une augmentation de l'utilisation du transport en commun, mais il faut être réaliste et tenir compte du fait qu'une majorité de personnes devront continuer à utiliser une automobile pour circuler entre les deux rives.

We know that pending work on various road infrastructures will hinder traffic flow between the South Shore and downtown for a number of years. And a 10 to 15-year timeframe for the construction of the new Champlain Bridge has been proposed. In this context, a solution that can be put into action relatively quickly is necessary – and the Downtown Tunnel, in my opinion, is certainly the way ahead.

Après avoir obtenu les autorisations gouvernementales requises, le projet pourra être complété sur une période de deux à trois ans. Je tiens à préciser que toutes les exigences en matière de normes environnementales et de sécurité seront suivies à la lettre. Je m'engage donc à travailler avec les firmes d'experts les plus compétentes en matière d'ingénierie, de construction, d'opération et d'entretien pour développer ce projet avec les plus hauts standards possibles.

Je sais qu'il y a encore beaucoup de travail à faire, mais comme pour tous les projets que j'ai réalisés, j'ai la conviction profonde que ce projet audacieux répond à un besoin et qu'il suscitera l'adhésion de la population.

Merci de votre attention.