

**CONSULTATION SUR LE  
PLAN DE TRANSPORT DE LA VILLE DE MONTRÉAL**

**MÉMOIRE PRÉSENTÉ**

**PAR**

*Collectif en environnement Mercier-Est*

**AOÛT 2005**

## TABLE DES MATIÈRES

Introduction .....	3
Commentaires préliminaires	3
Le quartier Mercier-Est .....	4
Rue Notre-Dame .....	5
Secteur Georges V .....	6
Les modes de déplacement actifs .....	6
A- Les déplacements à pied .....	7
B- Les pistes cyclables .....	8
Aménagement en bordure de la voie ferrée .....	8
Les voies de services de l'autoroute 25 .....	9
Transport en commun .....	9
Conclusion .....	10

## INTRODUCTION

Conscients que la qualité de vie d'un quartier ou d'une communauté dépend largement de l'engagement de ses résidants, des citoyens et des citoyennes se sont regroupés, il y a maintenant 15 ans, pour former le comité environnement/aménagement de *Mercier-Est, quartier en santé* (devenu *Solidarité Mercier-Est* suite à sa fusion avec la *Table de concertation des organismes communautaires de Mercier-Est*).

Ayant acquis le statut d'organisme autonome, ce comité porte maintenant le nom de *Collectif en environnement Mercier-Est* et continue de travailler activement à la promotion des valeurs environnementales ainsi qu'à la défense et à l'amélioration de la qualité de vie de la population de Mercier-Est et ses environs.

Les orientations et les recommandations apparaissant dans ce mémoire sont le résultat de plusieurs années d'observations et d'interventions ainsi que de participation à des tables de concertation dans l'est de l'île et, plus récemment, aux dernières consultations sur le plan d'urbanisme. Nous avons également puisé dans les mémoires et les documents présentés au fil des consultations publiques par Solidarité Mercier-Est, le Comité Promenade Bellerive et le Regroupement des citoyens du secteur Pierre-Tétéreault.

## COMMENTAIRES PRÉLIMINAIRES

Dans le document de réflexion *Portrait et diagnostic* nous percevons une volonté ferme de l'administration municipale de réduire la dépendance à l'automobile en misant sur un usage accru du transport en commun et des transports actifs. Toutefois ce parti pris en faveur du transport en commun semble avoir pour seul but de libérer le réseau autoroutier et artériel afin de favoriser davantage le transport des marchandises par camion.

Nous reconnaissons que la mobilité des biens est essentielle à l'économie montréalaise tout comme celle des personnes. Cependant nous déplorons le fait que le document de consultation ne mette l'accent que sur les habitudes et les comportements des personnes. Ces habitudes et ces comportements sont finement analysés et ce jusqu'à l'impact sur l'offre de transport du vieillissement de la population sur un horizon d'une quinzaine d'années.

Rien de tel nous est proposé pour le transport des marchandises. On n'y retrouve aucune analyse sur les habitudes et les comportements des entreprises de camionnage ni sur les philosophies de gestion comme celle du 'flux tendu' qui transforment nos routes et nos rues en entrepôts roulants. Peu de choses également sur les solutions de rechange au transport des marchandises par camion comme l'utilisation accrue du train. La Ville a-t-elle un parti pris pour l'industrie du camionnage? Est-ce que son rôle ne consiste qu'à adapter le réseau routier aux exigences des entreprises de transport des marchandises?

Nous sommes d'autant plus préoccupés quand nous lisons dans le *Plan stratégique de développement durable de la communauté montréalaise* le constat suivant « Au Québec, le transport par camion produit 26 % des émissions de GES causées par le transport dans son

ensemble. Les prévisions de consommation pour 2011 indique une progression de 40 % par rapport à 1996. » et que la seule solution envisagée par la Ville soit « L'action proposée vise à mettre en place un programme de formation à des pratiques de conduite qui soient à la fois rentables pour les partenaires possédant des flottes de camions et performante au niveau de la réduction de GES. »

Nous considérons que l'effort demandé aux individus afin qu'ils modifient leurs modes de déplacement doit également être exigé des entreprises de camionnage. Cela est d'autant plus important que le carburant diesel utilisé par l'industrie du camionnage est beaucoup plus polluant que l'essence. Ce carburant émet des composés cancérigènes et mutagènes en plus d'être porteur de certains irritants respiratoires et d'agents inflammatoires. L'amélioration de la qualité de l'air à Montréal passe nécessairement par une diminution du transport par camion.

De plus, nous sommes préoccupés par le recours à l'aménagement de nouveaux liens routiers et autoroutiers comme solution au problème de congestion. L'annonce faite conjointement par la Ville et le Ministère du transport du Québec (MTQ) sur la modernisation de la rue Notre-Dame entre le pont Jacques-Cartier et l'autoroute 25 nous étonne et nous indique les priorités de la Ville. Deux semaines après le lancement de la consultation sur le Plan de transport, la Ville annonce un projet qui va à l'encontre de la principale orientation proposée dans son plan. Comment peut-on espérer réduire la dépendance à l'automobile, qui est l'idée maîtresse du document de réflexion présentée par la Ville, en transformant un pseudo boulevard de quatre voies en pseudo autoroute à huit voies?

Nous déplorons aussi que cette consultation débute en plein été alors qu'une bonne partie de la population est en vacances, à l'extérieur de Montréal, et que les organismes sont en mode 'ralenti', ce qui contredit l'esprit même d'une véritable consultation.

## **LE QUARTIER MERCIER-EST**

Le quartier Mercier-Est est délimité par l'autoroute 25 à l'ouest et la zone industrielle de l'arrondissement de Rivières-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles-Montréal-Est (bientôt Ville de Montréal-Est) à l'est, au sud par le fleuve Saint-Laurent et au nord par l'arrondissement Anjou. Le quartier est donc enclavé à l'ouest et à l'est par deux importants générateurs de pollution que sont l'autoroute 25 et les industries chimiques et pétrochimiques. Il est également traversé d'est en ouest par deux artères importantes, la rue Sherbrooke (route 138) et la rue Notre-Dame ainsi que par une voie ferrée du Canadien National. Mercier-Est est un quartier à vocation résidentielle où vivent plus de 41 000 personnes dont 15,7 % sont âgées de 65 ans et plus (statistiques de 2001). On y retrouve des activités commerciales de proximité. Le quartier est desservi par une station de métro, la station Honoré-Beaugrand, terminus de plusieurs lignes d'autobus. L'importante circulation de véhicules motorisés, majoritairement de transit, affecte la qualité de vie des résidents du quartier (sécurité routière, bruit, pollution atmosphérique...). La question du transport est devenue une préoccupation majeure pour la population du quartier.

Dans les pages qui suivent nous soulevons certaines problématiques rencontrées dans notre quartier et proposons des pistes de solution. Nous sommes conscients que la consultation porte plus spécifiquement sur la vision proposée par la Ville quant au transport à Montréal. Nous avons voulu, par la présentation d'exemples concrets et l'énoncé de pistes de solution, faire ressortir l'écart entre les réalités vécues au quotidien par les résidants du quartier et la vision véhiculée par la Ville.

## Rue Notre-Dame

La rue Notre-Dame, entre l'autoroute 25 et la rue Georges V, traverse un secteur principalement résidentiel. Il importe donc de mettre en place des mesures visant à accroître la sécurité des piétons et des cyclistes qui veulent se rendre sur la Promenade Bellerive, celle également des enfants qui se rendent à l'école et des personnes âgées (plus de 15 %) qui aimeraient profiter de la Promenade Bellerive et des parcs adjacents. Afin d'assurer la quiétude des résidants et revitaliser ce secteur du quartier, compte tenu de l'*Étude environnementale de bruit communautaire* réalisée par le Laboratoire d'audiologie de l'Université de Montréal à la demande de citoyens du secteur Pierre-Tétreault ainsi que l'*Avis de santé publique concernant le bruit communautaire dans le secteur Pierre-Tétreault* rendu public par le Département de santé publique de Montréal-Centre, il est **impératif** de :

Réduire de six à quatre voies la largeur de ce tronçon de la rue Notre-Dame. Matins et soirs aux heures de pointe les véhicules peuvent rouler sur trois voies grâce à une signalisation qui interdit le stationnement et même les arrêts sur la rue Notre-Dame de 8h00 à 9h30 vers le centre-ville et de 16h00 à 18h30 vers la partie est de l'île. Comment peut-on expliquer la présence de trois voies dans notre quartier alors qu'il n'y en a que deux vers le centre-ville, deux de Georges V à la rue Richard (zone principalement industrielle) vers l'est et une seule voie plus à l'est?;

Uniformiser l'horaire de la circulation des camions sur tout le tracé de la rue. **À court terme** nous insistons pour transposer sur ce tronçon de la rue Notre-Dame la réglementation actuellement en vigueur dans l'arrondissement Rivières-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles-Montréal-Est qui interdit le camionnage de 19h00 à 7h00 sur la rue Notre-Dame entre les rues Lakefield et Saint-Jean-Baptiste. **À moyen terme** nous demandons que le camionnage soit interdit en tout temps sur la rue Notre-Dame à l'est de l'autoroute 25 jusqu'à Lakefield comme c'est le cas actuellement de Saint-Jean-Baptiste jusqu'au bout de l'île. Tous les camions en provenance du centre-ville ou des installations du port devraient obligatoirement utiliser les autoroutes 25 et 40 pour se rendre dans la zone industrielle de l'est de Montréal;

Relocaliser les entrepôts appartenant aux industries agroalimentaires (Econogros) situés sur la rue Notre-Dame en plein coeur de ce secteur et qui génèrent une circulation intense de camions utilisant obligatoirement les rues résidentielles avoisinantes pour avoir accès au stationnement des entreprises. De telles activités industrielles sont incompatibles avec la vocation résidentielle de ce secteur du quartier;

## **Rue Notre-Dame (suite)**

Assurer une surveillance policière accrue afin de faire respecter la limite de vitesse des véhicules. La limite de vitesse de 50 km/h sur ce tronçon de la rue Notre-Dame, dont l'objectif est de réduire le bruit et les vibrations dus aux véhicules, est très peu respectée. Plusieurs feux de circulation sont inopérants la nuit et la fin de semaine, augmentant d'autant la fluidité du trafic et la vitesse des véhicules. Ceci expliquerait en partie l'utilisation fréquente des freins-moteurs de la part des camionneurs afin d'immobiliser leurs véhicules au feu rouge et ce malgré la présence d'un panneau de signalisation les enjoignant à ne pas utiliser ce genre de freins;

Moderniser les feux de circulation et améliorer le revêtement de la rue Notre-Dame.

## **Secteur Georges V (délimité par les rues Lakefield, Georges V, Sherbrooke et par le fleuve)**

On entend également le bruit particulièrement incommodant des camions lourds qui montent la pente (de la rue Georges V en direction nord) et de ceux qui la descendent en utilisant leurs freins-moteurs. Bien que l'aménagement d'une zone tampon avec buttes, arbres et arbustes, en bordure ouest de la rue Georges V, ait réduit significativement les nuisances liées aux activités de l'entreprise Lafarge, certaines problématiques (odeurs, poussières et bruits de « cognage » en provenance des camions) sont toujours présentes. De plus, le voisinage immédiat du secteur compte des stationnements et des terrains remplis de conteneurs. De nombreux camions circulent vers la rue Lakefield et sortent des stationnements, produisant odeurs, bruits et poussières. Dans ce seul secteur nous retrouvons les entreprises suivantes : Transport RC (camions), Terminal Olco (port), Terminal Olco (distribution), Bituflex (distribution), Terminal Lafarge Canada Inc., Terminal Montréal-Est (port), Mines Selene (distribution de sel), et Econord (recyclage de déchets). Toutes ces entreprises génèrent un va-et-vient de camions inacceptable dans un quartier résidentiel. Nous proposons donc :

L'aménagement d'une voie d'accès en site industriel propre (à l'est des installations de la compagnie Lafarge, par exemple) qui donnerait à ces industries un accès privilégié à la rue Sherbrooke et à l'autoroute 40;

De revoir la situation du stationnement des entreprises de camionnage dans le secteur et ses environs et relocaliser ces activités.

## **Les modes de déplacement actifs**

À l'instar de la Ville nous favorisons très fortement la marche et le vélo comme moyen de déplacement dans notre quartier. D'ailleurs nous croyons que ces modes de déplacement sont très populaires auprès de la population de Mercier-Est. Cependant plusieurs obstacles liés à l'aménagement de notre territoire devraient faire l'objet de modification pour favoriser les déplacements à pied ou à vélo, permettant ainsi l'émergence d'une vie de quartier plus conviviale.

## **A - Les déplacements à pied :**

Le premier obstacle, déjà mentionné, concerne la rue Notre-Dame. Sa largeur, la densité du trafic, le type de véhicules (beaucoup de poids lourds), la vitesse excessive et des feux de circulation désuets rendent l'accès à la Promenade Bellerive et aux différents parcs adjacents périlleux.

Le deuxième obstacle concerne la voie ferrée nouvellement clôturée du Canadien National. Cette voie qui traverse notre quartier d'est en ouest à la hauteur de Souigny ne possède plus aucun passage piétonnier sauf aux quelques intersections routières. La population qui utilisait ces passages depuis près d'un demi-siècle afin de profiter des services (Maison de la culture, pharmacies, cliniques, cinéma, aires d'exercice canin, espaces verts, etc.) de part et d'autre de la voie ferrée est désormais contrainte à des détours de près d'un kilomètre aller simple. Faut-il se surprendre que des brèches soient apparues dans cette clôture? Nous convenons que cette initiative de résidents n'est pas la solution à ce problème. Nous proposons donc :

Que la Ville et le CN se concertent et aménagent des passages piétonniers à plusieurs endroits bien ciblés le long de cette voie. Ces passages seront équipés d'un recouvrement de sol en caoutchouc avec des barrières munies de cloches et de lumières comme ils en existent ailleurs sur l'île.

Un troisième obstacle concerne la rue Sherbrooke. Malgré la vocation commerciale de cette artère dont les immeubles sont éloignés des trottoirs et qui est dotée d'un terre-plein, on y dénombre de nombreuses résidences pour personnes âgées dont un CHSLD, un CLSC, un Centre Jeunesse, un CPE, des coopératives d'habitation et plusieurs copropriétés et multiplex. Nous sommes conscients que la rue Sherbrooke est la continuité de la route 138 sur l'île de Montréal. Cependant nous proposons :

Que soit interdit le camionnage de transit de 19h à 7h comme c'est le cas sur d'autres tronçons de la rue Sherbrooke (par exemple, à partir de Pie IX vers le centre-ville);

La modernisation des feux de circulation et la relocalisation des feux au coin de Sherbrooke et Fletcher un peu plus vers l'est soit au coin de Sherbrooke et Bilodeau tout juste devant l'entrée du stationnement du nouvel édifice occupé par le CLSC, le rendant ainsi plus accessible;

Évaluer la problématique de la circulation automobile aux abords de la station Honoré-Beaugrand;

Un autre obstacle et non le moindre semble venir de la Ville elle-même et de ses diverses corporations. Ainsi nous avons été surpris par la décision de la Corporation de gestion des marchés publics de Montréal de bloquer un projet pilote de piétonisation du marché Jean-Talon pour les week-ends de l'été.

## **B - Les pistes cyclables :**

Les principales propositions concernant les pistes cyclables sont les suivantes :

Établir un réseau de pistes cyclables reliant les différents parcs du quartier en gardant comme pôles majeurs le parc Thomas Chapais et la Promenade Bellerive. Rattacher ce circuit cyclable à celui de la zone tampon dans l'arrondissement Anjou;

Améliorer le lien entre Repentigny et le centre-ville entre autres par l'aménagement de la 'Porte-Est' de la Promenade Bellerive. Pour ce faire, nous suggérons la récupération du stationnement jadis utilisé par l'Agence métropolitaine de transport au sud de la rue Notre-Dame et à l'est de Georges V en demandant à la compagnie R.C. Transport de déplacer ses activités sur un autre site. De la rue Notre-Dame à travers ce stationnement et ce jusqu'au fleuve Saint-Laurent, un sentier multifonctionnel paysagé longera l'arrière des résidences de la rue Georges V. Ainsi la piste cyclable de la rue Bellerive ira rejoindre en site propre celle de la rue Notre-Dame et deviendra plus sécuritaire pour les cyclistes qui actuellement zigzaguent sur les rues étroites Saint-Victor et Georges V;

Éviter le tracé des pistes cyclables le long des artères très achalandées (Notre-Dame, Sherbrooke, Georges V, etc.), qui sont des sources de pollution (voir remarques sur la santé publique en conclusion);

Rendre l'intersection Hochelaga – voies de service de l'autoroute 25 plus sécuritaire pour les cyclistes et par la même occasion pour les piétons en installant des feux de circulation plus appropriés;

Maintenir le lien fluvial vers les îles de Boucherville et la Rive-Sud.

### **Aménagement en bordure de la voie ferrée**

La construction de passages piétonniers vise à maintenir les liens antérieurs de bon voisinage entre les résidants, les commerces et les divers services des parties sud et nord de la voie ferrée. La présence de ces liens piétonniers empêche le recours à des moyens non sécuritaires de passage (saut par-dessus la clôture ou brèches pratiquées dans la clôture comme nous l'avons mentionné plus haut) et permet de réduire l'utilisation de la voiture à l'intérieur du quartier.

Poursuivre les consultations publiques sur l'aménagement des abords de la voie ferrée (Qu'advient-il du projet Viabus? Pourquoi ne pas transformer cette emprise en parc linéaire avec piste cyclable permettant de raccorder Repentigny au centre-ville?... ) en mettant sur pied un comité de travail regroupant les principaux acteurs institutionnels, communautaires et privés.

## **Les voies de service de l'autoroute 25**

L'aménagement, de type spaghetti, des voies de service de l'autoroute 25 entre les rues Notre-Dame et Sherbrooke, elles sont tantôt du côté ouest de l'autoroute, tantôt du côté est, ce qui a mené à une signalisation plutôt particulière, tantôt les camions ont droit de transit, tantôt ils n'y ont plus droit, et tout ça au détriment de la qualité de vie des résidents le long de ces voies de service. Nous demandons donc :

Que soit rigoureusement respecté la signalisation interdisant la circulation de transit des camions;

Que la bretelle Souigny débute et se termine sur la rue Hochelaga en face de l'hôpital Louis-H.-Lafontaine.

## **Transport en commun**

Une hausse de l'achalandage du transport en commun passe nécessairement par :

L'amélioration de la desserte du quartier par le transport en commun en ajoutant des liens nord-sud et en augmentant la fréquence de passage des autobus en soirée;

L'amélioration de la desserte de la rue Notre-Dame vers l'est en changeant le trajet actuel de la ligne 28 en la faisant continuer sur la rue Notre-Dame, monter la rue Georges V et terminer son trajet près du CLSC Mercier-Est/Anjou; ce nouveau trajet aurait l'avantage d'accroître l'accessibilité du CLSC tout en améliorant la desserte locale;

L'augmentation du nombre d'abris-bus particulièrement aux arrêts des lignes express vers le centre-ville;

L'augmentation du nombre de places du stationnement incitatif de la station Radisson.

## CONCLUSION

En conclusion, nous partageons l'idée maîtresse du document de consultation à savoir la réduction de la dépendance à l'automobile mais nous demandons que l'industrie du camionnage fasse aussi un effort dans ce sens. De plus, nous croyons que l'augmentation de la capacité routière telle que prévue anéantira les efforts faits par la Ville et ses partenaires pour convaincre la population d'utiliser davantage les transports en commun.

Plus spécifiquement, nous croyons que deux éléments de la vision du Plan de transport devront faire l'objet d'une attention particulière dans notre quartier :

L'amélioration de la qualité de vie des citoyens;  
L'amélioration de la qualité de l'environnement.

Nous nous réjouissons de constater que ces deux éléments du Plan de transport sont en parfaite concordance avec deux orientations prioritaires du Plan stratégique de développement durable de la communauté montréalaise :

Assurer la qualité des milieux de vie résidentiels;  
Améliorer la qualité de l'air et réduire les émissions des GES.

Les attentes de la population de Mercier-Est quant à l'atteinte de ces objectifs sont très grandes, d'autant plus que l'ensemble des propositions et des suggestions énoncées ici ont déjà été soumises lors de consultations antérieures de la Ville, du BAPE ou lors d'interventions au Conseil d'arrondissement. Non seulement toutes ces demandes sont restées lettre morte mais plusieurs citoyens ont déjà quitté le quartier étant donné la détérioration de leurs conditions de vie. Au cours des cinq dernières années, l'opinion des citoyens et des organismes a été sollicitée à plusieurs reprises lors de consultations publiques organisées par diverses instances, notamment sur le Plan d'urbanisme, la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels, le Plan stratégique de développement durable, la Politique de l'arbre et le Plan de transport. Ces consultations ne seraient-elles que de la poudre aux yeux? Nous espérons que non et nous réitérons l'urgence d'agir.

Durant la décennie 90 la population de notre quartier a diminué. Elle semble maintenant s'être stabilisée. Des écoles primaires devront malgré tout fermer leurs portes dans les prochaines années. Il est donc primordial de revitaliser notre quartier de manière à attirer de jeunes familles et ralentir la migration vers la banlieue. Pour cela des gestes concrets et rapides doivent être posés. Nous vous en avons suggéré plusieurs dans ce mémoire qui rejoignent deux des orientations retenues par les citoyens et les organismes du quartier qui ont participé au Forum de développement local organisé par Solidarité Mercier-Est en mai 2005. Rappelons ces deux orientations :

Travailler à l'amélioration de la desserte de transport collectif dans le quartier ainsi que des pistes cyclables dans une optique de réduction globale de la circulation automobile. Cette piste s'accompagne de l'interdiction de l'accès aux camions;

Améliorer la qualité de vie des citoyens en créant, notamment, des zones tampon entre les secteurs résidentiels et industriels et en privilégiant et améliorant les espaces verts, les logements et les installations déjà existantes.

Concernant les problématiques de santé publique, il est important de rappeler que plusieurs études établissent un lien entre la détérioration de la santé des populations et le fait de vivre à proximité d'axes routiers à haut débit. Le rapport *Transport urbain, environnement et santé humaine : du global au local en passant par la rue Notre-Dame* du CINBIOSE et de la Chaire des écosystèmes urbains de l'UQÀM rendu public par la Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve est éloquent à cet égard. Les mémoires de la Direction de la santé publique de Montréal déposé à l'audience du BAPE sur le prolongement de l'autoroute 25 intitulé *Impacts sur la santé publique du projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa et solutions proposées* et du Collectif en environnement de Mercier-Est, *Pont de la 25 contre santé publique dans Mercier-Est* vont dans le même sens.

Pour terminer citons cet extrait tiré de l'article de Frédérique Doyon paru dans l'édition du samedi 6 et dimanche 7 août 2005 du quotidien *Le Devoir* et intitulé *La longue marche des piétons. L'auto dicte-t-elle toujours sa loi à Montréal?*: « Il y a un semblant de tournant [en parlant de la revalorisation du piéton], préfère dire Michel Barcelo, de l'école d'urbanisme de l'Université de Montréal. C'est vrai, admet-il, que, pour une première fois, le plan d'urbanisme [et maintenant le Plan de transport] parle du piéton avec plus de force. Mais ce plan est une série de voeux pieux que la Ville donne aux arrondissements en disant : faites quelque chose. Mais s'ils ne font rien... On ne sait pas trop encore comment va s'arrimer le plan de la Ville à celui des arrondissements. »

En un mot, nous craignons que les contradictions et les omissions contenues dans le document de consultation *Portrait et diagnostic* ne résultent en une perpétuation du statu quo, ce que nous jugeons inacceptable pour notre quartier.