



Réinventer Montréal, le plan de transport de la Ville de Montréal

**Des services et infrastructures de transport en lien avec les besoins
de l'arrondissement Villeray – Saint-Michel – Parc-Extension**

**Mémoire déposé à la Commission du Conseil Municipal sur la mise en valeur du territoire,
l'aménagement urbain et le transport collectif
Ville de Montréal
Le 22 août 2007**

Table des matières

1.	Introduction	2
2.	CDEC Centre-Nord	3
	<i>La mission</i>	3
	<i>Les mandats</i>	4
3.	Réinventer Montréal – Le plan de transport de la Ville de Montréal : sommaire	6
4.	L'arrondissement Villeray – Saint-Michel – Parc-Extension : problématiques de transport et opportunités	7
5.	Les chantiers	10
6.	Recommandations et demandes	14
7.	Engagements de la CDEC Centre-Nord	16
8.	Conclusion	17
	Annexe 1 : Membre du conseil d'administration de la CDEC Centre-Nord	18

I. Introduction

La Corporation de développement économique communautaire (CDÉC) Centre-Nord a pour mission de développer et consolider l'activité économique et l'emploi dans les quartiers Villeray, Saint-Michel et Parc-Extension, soutenir le développement socio-économique de la population locale, ainsi que lutter contre l'exclusion sociale.

À ce titre, la Corporation de développement économique communautaire (CDÉC) Centre-Nord se sent directement interpellée par *Réinventer Montréal – Le plan de transport de la Ville de Montréal* et salue les efforts de l'administration municipale visant à doter la métropole d'une vision et d'une planification moderne en matière de transport.

La population de l'arrondissement Villeray – Saint-Michel – Parc-Extension utilise fortement les transports collectifs puisque le tiers (33%) des déplacements produits pour 24h est effectué avec ce mode de transport comparativement à 22% pour l'ensemble de l'île de Montréal.¹ Les transports actifs sont également privilégiés par la population de l'arrondissement avec 20% de l'ensemble des déplacements effectués (période de 24h) à pied ou à vélo. En comparaison, 15% des déplacements de la population de l'ensemble de l'île de Montréal sont effectués par un mode actif. De plus, la population des trois quartiers présente un ratio automobile/personne inférieur à la moyenne montréalaise (0,31 voiture/personne vs. 0,42 voiture/personne).

En ce sens, le projet de plan de transport qui vise justement à améliorer et à encourager l'utilisation des modes de transport collectif et actif tout en réduisant l'utilisation de l'automobile, est vu de façon positive puisque la mise en œuvre du plan devrait augmenter la mobilité de la population de l'arrondissement.

Dans le but de bonifier ce projet et d'y contribuer de manière constructive, la CDEC Centre-Nord a exploré les avenues que devraient emprunter les différents projets du plan de transport afin de maximiser leurs impacts positifs sur l'arrondissement Villeray – Saint-Michel – Parc-Extension.

¹ Enquête origine-destination 2003, Agence Métropolitaine de Transport.

2. CDEC Centre-Nord

La mission

Depuis 1989, la CDÉC Centre-Nord a pour mission de développer et consolider l'activité économique et l'emploi dans les quartiers Villeray, Saint-Michel et Parc-Extension, soutenir le développement socio-économique de la population locale, ainsi que lutter contre l'exclusion sociale.

La mission de la CDÉC Centre-Nord s'inscrit dans le mouvement du développement économique communautaire, lequel se définit comme une approche globale de revitalisation économique et sociale d'une collectivité locale et conjugue les quatre dimensions suivantes :

- La **dimension économique** par le déploiement d'un ensemble d'activités de production et de vente de biens et services;
- La **dimension locale** par la mise en valeur des ressources locales sur un territoire donné dans le cadre d'une démarche partenariale où les principales composantes de la communauté s'y engagent, démarche qui anime également la mise à contribution des ressources externes en fonction de la communauté;
- La **dimension sociale et politique** par la revitalisation économique et sociale d'un territoire et la réappropriation par la population résidante de son devenir économique et social;
- La **dimension communautaire** par la détermination de la communauté comme point de départ et comme point d'arrivée en tant qu'espace du «vivre ensemble» et le du communautaire en tant que dispositif associatif premier de revitalisation.

En ce sens, la mission de la CDÉC Centre-Nord repose sur les principes suivants :

- prise en charge par la communauté de l'Arrondissement de Villeray – Saint-Michel – Parc-Extension de son développement économique et social ;
- revitalisation des anciens quartiers industriels ;
- refus de l'exclusion et de la pauvreté ;
- enracinement du développement économique et social ; et,
- prise en charge des moyens et outils adaptés à la réalité locale par les acteurs du milieu.

Par sa mission, la CDÉC Centre-Nord poursuit les objectifs suivants :

- regrouper des citoyens et citoyennes et des représentants et représentantes des organismes de l'arrondissement intéressés au développement économique communautaire ;
- favoriser la prise en charge du développement économique local par les populations du milieu ;
- stimuler la création d'emplois de qualité et stables par l'entremise d'une concertation locale ;
- promouvoir et engendrer des initiatives socio-économiques locales, en leur fournissant un appui technique et financier ;
- contribuer à l'amélioration des conditions de vie des populations locales, et à l'expansion et à la consolidation du tissu socio-économique des quartiers desservis ;
- rejoindre les populations cibles afin de les impliquer dans ce processus ;
- travailler afin d'augmenter l'employabilité de personnes issues de groupes sociaux défavorisés ; et,
- administrer tout autre mandat, programme ou activité compatible avec ses buts et objectifs.

En 2007-2008, les actions de la CDÉC Centre-Nord s'appuient sur les orientations identifiées dans le PALÉE 2005-2008, soit :

- la concertation des acteurs de tous les horizons;
- la communication avec ces acteurs et avec la population;
- l'intégration des communautés ethnoculturelles à la vie économique locale;
- l'insertion socioprofessionnelle des résidents; le développement de l'entrepreneuriat collectif et privé;
- la productivité et la compétitivité des entreprises privées et sociales existantes;
- ainsi que la diversification des secteurs d'activité économique.

Les mandats

La CDÉC Centre-Nord reçoit du financement et des mandats en développement de l'entrepreneuriat de la Ville de Montréal, en employabilité et développement de la main-d'œuvre d'Emploi-Québec, ainsi qu'en développement économique local de Développement économique Canada.

En qualité de Centre local de développement (CLD) pour l'arrondissement (en partenariat avec la Ville de Montréal, ce mandat prévoit une étroite collaboration avec l'Arrondissement de Villeray – Saint-Michel – Parc-Extension) :

- mettre sur pied un guichet unique regroupant différents services d'aide à l'entrepreneuriat : services conseil sur l'ensemble des fonctions d'une entreprise, appui à la réalisation de plans d'affaires et d'études de faisabilité, recherche de financement, formation, référence vers des services spécialisés;
- élaborer et réaliser un plan d'action local pour l'économie et l'emploi;
- élaborer et réaliser une stratégie de développement de l'entrepreneuriat, y compris de l'entrepreneuriat de l'économie sociale et de l'entrepreneuriat de l'économie sociale en environnement; et,
- favoriser la concertation et le maillage des entreprises
- agir en tant que comité consultatif auprès du module Emploi-Québec du CLE Saint-Michel.

En qualité de mandataire d'Emploi-Québec :

- favoriser l'émergence et accompagner le développement d'initiatives en employabilité;
- animer, promouvoir et assurer la concertation d'activités liées au développement de la main-d'œuvre locale;
- dépister les problématiques et enjeux de main-d'œuvre de l'arrondissement;
- déterminer, en concertation avec le milieu, les solutions pertinentes et le financement nécessaire à leur mise en œuvre; et,
- agir comme consultant pour la table ad hoc mise sur pied par Emploi-Québec pour assurer la gestion d'un budget visant le financement d'initiatives locales développées par le milieu.

En qualité de mandataire de Développement économique Canada :

- réaliser des études, des veilles et des diagnostics permettant d'acquérir de l'information et une meilleure compréhension des enjeux et des réalités du développement socio-économique;
- planifier l'action en menant des activités d'identification, d'orchestration et de priorisation d'actions stratégiques et opérationnelles à mettre en œuvre pour valoriser le développement socio-économique du milieu;
- offrir des services-conseils et accompagner les organisations, d'organismes ou de groupes susceptibles de contribuer au développement socio-économique du milieu;

- mener des activités d'information et de concertation suscitant l'éveil et la mobilisation face aux enjeux et opportunités du développement local et suscitant le réseautage et l'adhésion des acteurs du développement susceptibles de maintenir ou d'améliorer la qualité de l'environnement socio-économique;
- favoriser l'émulation, le transfert de connaissances et le développement des capacités des acteurs du développement socio-économique du territoire;
- supporter à court terme de nouvelles entreprises associées à des projets structurants dans le cadre d'une stratégie de revitalisation ou de développement d'un secteur d'activités;
- intervenir auprès d'entreprises existantes lorsque le développement de ces dernières est menacé et que l'impact socio-économique appréhendé est majeur

3. Réinventer Montréal – Le plan de transport de la Ville de Montréal : sommaire¹

Le plan de transport de la Ville de Montréal propose les bases d'un grand projet visant à doter la région métropolitaine de Montréal d'infrastructures de transport ainsi que de pratiques en matière de transport résolument tournées vers l'avenir. Cet ambitieux plan de transport, une fois réalisé, positionnerait Montréal à l'avant-garde en matière de transport collectif et de gestion de transport.

Par son plan de transport, Montréal veut encourager la population et les entreprises à revoir leurs façons d'utiliser et de percevoir le transport sur le territoire de la métropole. Ce plan de transport présente les interventions réparties en 21 chantiers couvrant les transports collectifs (autobus – métro – train et tramway), l'utilisation de l'automobile, le réseau routier et autres infrastructures de transport, le transport actif (vélo et marche), le transport des marchandises. Les chantiers traitent également de la sécurité dans les transports, de la gouvernance pour la réalisation du plan ainsi que des aspects financiers de sa réalisation.

L'idée derrière ces chantiers est de développer les modes de transports alternatifs à l'automobile comme les transports en commun, le covoiturage et le transport actif tout en continuant à investir dans l'amélioration du réseau routier montréalais afin de préserver le rôle de cœur économique, social et culturel de Montréal.

Le plan de transport se veut également un projet visant à doter Montréal d'une véritable vision de développement durable où les besoins des citoyens, de l'économie et les enjeux environnementaux sont pris en compte dans un plan intégré de gestion des transports.

¹ Le document complet est disponible à l'adresse suivante :
http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/LIBRAIRIE_FR/DOCUMENTS/PLAN_DE_TRANSPORT.PDF

4. L'arrondissement Villeray – Saint-Michel – Parc-Extension : problématiques de transport et opportunités

L'arrondissement Villeray – Saint-Michel – Parc-Extension présente une situation particulière face au transport collectif ainsi qu'en termes d'infrastructures routières.

Du côté des transports collectifs, l'arrondissement est bien desservi par le réseau de métro avec :

- Trois (3) stations de la ligne 2 (orange) et sept (7) stations de la ligne 5 (bleue).
- Plusieurs circuits d'autobus (21 réguliers, 2 R-bus, 6 de nuit) desservent l'arrondissement sur les axes majeurs nord-sud.
- Une station de la ligne de train de banlieue Montréal/Blainville – Saint-Jérôme est située près de la station de métro Parc et de l'ancienne gare Jean-Talon dans le quartier Parc-Extension.

En matière d'infrastructure de transport, l'arrondissement est traversé par

- Cinq (5) grands axes majeurs nord-sud (boul. l'Acadie, boul. Saint-Laurent, avenue Papineau, boul. Saint-Michel et boul. Pie-IX)
- Plusieurs voies secondaires dans l'axe nord-sud (ex. l'Acadie, Saint-Denis, Christophe-Colomb, etc.).
- Dans l'axe est-ouest, seul Jarry, Jean-Talon et l'autoroute Métropolitaine (40) permettent de parcourir le territoire de l'arrondissement de bout à l'autre sans interruption.

Donc le réseau de transports collectifs et les infrastructures routières présentent, à première vue, des avantages pour l'arrondissement ; desserte adéquate par les services de transport en commun, fluidité des transports routiers, accès régional et local relativement facile, etc. Toutefois, l'analyse de ces éléments structurant le transport dans l'arrondissement fait ressortir plusieurs problématiques :

- *Des circuits d'autobus peu efficaces :*

La fréquence de certains circuits d'autobus, notamment la 99 Villeray, la 193 Jarry et la 94 d'Iberville, est jugée insatisfaisante¹ pour les besoins de la population de ces secteurs. D'autres circuits sont très achalandés ce qui rend leur utilisation difficile par les résidents du fait que les clientèles en amont et en aval de l'arrondissement génèrent un achalandage tel que les autobus sont bondés à leur arrivée dans l'arrondissement. On pense notamment aux circuits 67 Saint-Michel et 139 sur Pie-IX. De plus, le réseau de nuit est déficient puisqu'aucun circuit est-ouest n'est en fonction au nord de la rue Jean-Talon et que la ligne 5 (Bleue) ferme à 0h15 soit environ 25 minutes plus tôt que la ligne 2 Orange sur semaine et 45 minutes plus tôt les samedis.

- *Un réseau cyclable déficient :*

À l'heure actuelle, le réseau cyclable dans l'arrondissement se limite à la piste cyclable sur la rue Christophe-Colomb à la boucle ceinturant le Complexe environnemental de Saint-Michel (CESM) laquelle n'est pas reliée au reste du réseau montréalais.

- *Des secteurs enclavés :*

De nombreux secteurs (Parc-Extension, district Jean-Rivard, Saint-Michel Nord) de l'arrondissement sont isolés en raison de barrières physiques importantes (voies ferrées du CP, Carrière Saint-Michel, CESM, autoroute Métropolitaine) ce qui rend la circulation

¹ Forum social de Villeray 2007 organisé par le Regroupement pour le développement de Villeray.

difficile dans l'axe est-ouest, mais également nord-sud. Ces barrières physiques tronquent la trame de rue et engendrent des problèmes de sécurité tels que le passage sous l'autoroute en plus de constituer autant de barrières psychologiques par des notions de coupure et d'éloignement relatif.

- *La Métropolitaine, une nuisance plus qu'un atout :*

L'autoroute métropolitaine représentait un atout au développement économique local, il y a plusieurs années. Avec le changement de l'économie montréalaise (tertiaire moteur, économie du savoir, etc.), la présence de l'autoroute métropolitaine ne représente plus, pour notre arrondissement, un avantage comparatif. Aujourd'hui, l'autoroute amène davantage de nuisances (pollution sonore, pollution de l'air, trafic, difficultés d'accès, etc.) pour les riverains ce qui réduit grandement leur qualité de vie.

- *Accessibilité tarifaire aux services de transports collectifs :*

Dans le contexte socio-économique de l'arrondissement Villera y – Saint-Michel – Parc-Extension (Le revenu moyen des familles pour Villera y – St-Michel – Parc-Extension est de 40 401 \$ comparativement à 62 409 \$ pour les familles montréalaises)¹, l'accès tarifaire aux transports collectifs (métro et autobus) pour les résidents de l'arrondissement est difficile compte tenu de leur revenu et du tarif (2,75\$ pour le tarif régulier et 1,75\$ pour le tarif réduit²) pour un passage.

Au-delà des problématiques de transports dans Villera y – Saint-Michel – Parc-Extension, il existe dans l'arrondissement des opportunités de développement auxquelles plusieurs des chantiers et mesures du nouveau plan de transport peuvent se rattacher.

- *Présence de grands projets structurants :*

À l'heure actuelle, on compte trois (3) grands projets structurants dans l'arrondissement ou à sa limite.

Le projet en cours du Complexe environnemental de Saint-Michel (CESM), voisin de la Cité des Arts du Cirque, sera à terme le deuxième plus grand parc à Montréal et représente un pôle d'attraction d'importance tant à l'échelle locale que métropolitaine. L'importance de ce secteur devra être prise en compte dans l'application des mesures contenues dans le plan de transport. On pense ici au développement du réseau cyclable dans l'arrondissement afin de relier le secteur au reste du réseau montréalais et également d'améliorer la desserte du secteur en matière de transport collectif afin de rendre le futur parc plus accessible à la population.

Le projet d'implantation d'un complexe récréo-commercial sur le site de la Carrière Saint-Michel offre l'opportunité de repenser les circuits d'autobus dans la partie Nord de Saint-Michel et de relier les secteurs de René-Goupil et du boulevard Saint-Michel.

Le projet de campus universitaire sur le site de la gare de triage d'Outremont offre l'opportunité de désenclaver le quartier Parc-Extension par l'intégration du projet à la trame de rue existante, mais aussi d'y intégrer les réseaux de transport collectif et actif.

¹ Source : Portrait de l'arrondissement Villera y – St-Michel – Parc-Extension, novembre 2004, CDÉC Centre-Nord.

² Le tarif réduit s'applique aux enfants de 6 à 11 ans, aux écoliers de 12 à 18 ans détenteurs de la *carte d'accès au tarif réduit*, aux étudiants de 18 à 25 ans détenteurs de la *carte Privilège* et les personnes âgées de plus de 65 ans détenteurs de la *carte d'Or*.

- *OSER Jarry*¹:

Le projet de revitalisation de l'artère Jarry constitue une occasion de mettre en place plusieurs éléments du plan de transport de la Ville de Montréal dans le quartier Saint-Michel. En voici quelques-uns :

- Augmenter le réseau cyclable montréalais en reliant la piste cyclable du CESM avec le réseau Montréal en empruntant le tracé de la rue Jarry.
- Favoriser le transport actif dans Saint-Michel grâce à la réfection des trottoirs sur Jarry.
- Améliorer les services d'autobus en adaptant le service sur Jarry et en le liant au projet d'autobus à voie réservée sur Pie-IX pour ainsi désenclaver le secteur René-Goupil.
- Mettre en place la notion de quartiers verts

- *La station Parc*² *une gare multimodale* :

Il serait possible d'intégrer les différents modes de transport collectif (métro, autobus, train de banlieue, tramway) et actif pour ainsi favoriser leur utilisation et maximiser l'intermodalité en un seul point.

- *Projet de vélo libre-service* :

Un partenariat réunissant plusieurs CDEC montréalaises, dont la CDEC Centre-Nord, ainsi que de nombreux acteurs du vélo, la Ville de Montréal et Stationnement Montréal travaille actuellement à mettre sur pied un projet de vélo en libre-service sur le territoire de Montréal.

¹ *Oser Jarry* est un groupe de travail composé de promoteurs et d'intervenants du quartier Saint-Michel impliqués dans la revitalisation de la rue Jarry Est : Vivre Saint-Michel en Santé, Aliment'Action, le Journal de Saint-Michel, le CSSS Saint-Léonard – Saint-Michel, le Cirque du Soleil, TOHU la Cité des Arts du Cirque, le Groupe conseil en développement de l'habitation CDH, la Caisse Desjardins des travailleurs et travailleuses, le Centre d'expertise sur les matières résiduelles, le CPE populaire Saint-Michel et la CDEC Centre-Nord. *OSER Jarry*, après avoir proposé une vision de la relance commerciale et résidentielle sur la rue Jarry Est, a convenu de participer à la démarche de l'Arrondissement Villeray – Saint-Michel – Parc-Extension qui a produit un plan directeur de cette artère.

² En 2006 1 394 700 passagers ont transités par la station de train de banlieue Parc (ligne Montréal / Blainville Saint-Jérôme), AMT , 2006.

5. Les chantiers

Le plan de transport de la Ville de Montréal comprend de nombreuses interventions visant à promouvoir les modes de transport collectif et actif tout en maintenant le réseau routier montréalais aux normes actuelles. De cet ensemble de mesures, 21 chantiers prioritaires à réaliser au cours des 10 prochaines années ont été identifiés. De ces 21 chantiers, certains touchent directement l'arrondissement ou l'un des quartiers qui le composent alors que d'autres traitent de problématiques extérieures à l'arrondissement. Également, certains chantiers affecteront indirectement le territoire de l'arrondissement puisque ce sont des mesures touchant l'ensemble du territoire montréalais sans pour autant proposer des projets précis pour Villeray – Saint-Michel – Parc-Extension. Voici donc les chantiers qui auront un impact direct ainsi que quelques-uns qui auront un impact indirect sur l'arrondissement :

Impacts directs :

- *Chantier no 1 : Planter un réseau de tramways au centre de l'agglomération*

Au cours des prochaines années, Montréal entend développer un réseau de tramways de près de 20 kilomètres dont environ 7 kilomètres emprunteraient l'avenue du Parc, du boulevard René-Lévesque, au centre-ville, jusqu'au secteur du métro Parc.

La mise en place d'un circuit de tramway implique une redéfinition du partage de la chaussée afin d'accueillir la nouvelle infrastructure, notamment par le retranchement de voie de circulation ou l'élimination de places de stationnement. Également, la nouvelle ligne de tramway obligera le réaménagement du secteur de l'intersection avenue du Parc/Jean-Talon afin d'y aménager le terminus de cette ligne.

- *Chantier no 4 : Prolonger le métro vers l'Est*

Il est prévu que la ligne 5 (bleue) soit prolongée vers l'Est jusqu'à Anjou et Saint-Léonard ce qui représente un prolongement de 6,1 km depuis la station Saint-Michel, actuel terminus est de cette ligne. A court terme, la ligne sera prolongée jusqu'au boulevard Pie-IX afin d'offrir une correspondance avec la voie réservée pour autobus qui sera implantée sur ce boulevard (chantier no 8).

Le prolongement de la ligne 5, combiné au nouveau service qui sera implanté sur le boulevard, devrait contribuer à désenclaver le secteur nord-est (René-Goupil) du quartier Saint-Michel. De plus, le prolongement de cette ligne de métro offrira la possibilité de facilement traverser l'arrondissement d'est en ouest dans sa partie sud

- *Chantier no 8 : Planter un réseau de transport rapide par autobus en site propre (SRB)*

Plusieurs grands axes routiers forts achalandés de la métropole devraient bénéficier de cette mesure. Le boulevard Pie-IX a été identifié comme un axe prioritaire pour ce chantier. Contrairement à l'ancienne voie réservée sur Pie-IX, cette voie sera de type « site propre », c'est-à-dire que la voie d'autobus est séparée des voies automobiles par un terre-plein. Évidemment, une attention particulière devrait être portée sur la sécurité d'un tel circuit afin de ne pas répéter les erreurs de l'ancienne voie réservée.

La « réouverture » de la voie réservée sur Pie-IX, en lien avec la nouvelle station de métro de la ligne 5 au coin de Jean-Talon et Pie-IX, permettra d'améliorer la desserte en transport en commun pour le secteur René-Goupil et ainsi contribuer à son désenclavement. De plus, la voie réservée sur Pie-IX offrira à la population de l'est de l'arrondissement une alternative à la ligne 3 (Orange) pour ses déplacements nord-sud.

- *Chantier no 9 : Implanter des mesures prioritaires pour autobus sur 240 kilomètres d'artères*

Afin de favoriser l'utilisation du transport en commun, Montréal mise sur la fluidité et le confort du service d'autobus. En collaboration avec la STM, la Ville de Montréal mettra en place plusieurs voies réservées pour autobus dont une dans l'axe du boulevard Saint-Michel.

Cette nouvelle voie réservée permettra à la population du secteur nord de Saint-Michel, actuellement mal desservie par le transport en commun, d'avoir une meilleure connexion avec le reste du réseau de transport collectif montréalais, notamment avec la ligne de métro numéro 5 (bleue). Toutefois, une telle mesure doit être accompagnée par une augmentation de la capacité et/ou de la fréquence des véhicules afin de s'assurer que les autobus ne soient pas surchargés rendant ainsi l'accès difficile pour la population de Saint-Michel.

- *Chantier no 12 : Réaliser le train de l'Est*

Le but principal de ce projet est de relier la banlieue est (Repentigny et Mascouche) au centre-ville de Montréal. Le tracé du train de l'Est traversera les arrondissements Ahuntsic-Cartierville, Montréal-Nord, Saint-Léonard, Anjou et Pointe-aux-Trembles / Rivières-des-Prairies.

Bien que le tracé du train de l'Est ne traverse pas l'arrondissement Villeray – Saint-Michel – Parc-Extension, il est fort possible que l'une des huit stations prévues sur le territoire montréalais soit située à l'intersection du boulevard Pie-IX. Cette gare qui offrira une connexion avec la voie SRB sur Pie-IX ainsi que des stationnements incitatifs pour automobiles et vélos, représente une opportunité de développer le secteur en y implantant des commerces et services de proximité.

Toutefois, nous y voyons un certain risque pour la desserte locale puisque l'arrivée massive de voyageurs en transit sur la SRB Pie-IX au nord du territoire de Saint-Michel pourrait rendre difficile l'accès au service pour les populations résidant au sud de la gare de transit.

- *Chantier no 18 : Entretenir et compléter le réseau routier de l'île.*

Bien que le plan de transport vise principalement le transport actif et collectif, il est toutefois prévu de poursuivre les investissements visant l'entretien du réseau routier montréalais.

Le projet d'optimisation de l'autoroute 40 entre les autoroutes 13 et 25 touche directement l'arrondissement. Nous croyons qu'il serait grand temps de prévoir des travaux majeurs afin d'améliorer la sécurité et la qualité de vie des riverains.

Impacts indirects :

- *Chantier no 5 : Améliorer les services de la STM pour accroître l'achalandage de 8% en 5 ans*

Pour atteindre cet objectif, la STM entend augmenter son parc d'autobus, implanter des autobus articulés sur une vingtaine de circuits à fort achalandage (possibilité sur Pie-IX), hausser la fréquence du métro aux heures de pointe et améliorer la capacité d'accueil du métro à l'extérieur des heures de pointe.

Ces mesures permettront d'améliorer la desserte de transport en commun pour l'arrondissement, notamment sur des circuits « sensibles » dont le 99 Villeray et le 193 Jarry.

Également, nous voyons la possibilité de créer de nouveaux circuits pour améliorer la desserte des secteurs « enclavés » de l'arrondissement. Par exemple, la création d'un circuit d'autobus effectuant une boucle par la rue Charland et le boulevard Industriel entre les boulevards Papineau et Pie-IX permettra de relier l'Est et l'Ouest du quartier Saint-Michel dans sa partie nord. Il est également important que la STM songe à instaurer un autre circuit de nuit est-ouest au nord de Jean-Talon. La rue Jarry serait une artère de choix pour ce nouveau circuit puisqu'elle traverse l'arrondissement et offre des possibilités de correspondance avec les circuits de nuit sur Saint-Laurent, Saint-Denis, Saint-Michel, Papineau et Pie-IX.

- *Chantier no 13 : Doubler le réseau cyclable de Montréal en sept ans.*

Afin de favoriser le vélo comme mode de transport, la Ville de Montréal compte ajouter près de 400 km de voies cyclables sur son territoire. Ce chantier comprend aussi d'autres mesures pour favoriser l'utilisation du vélo, par exemple l'aménagement de stationnements pour vélo et la mise en place d'un réseau de vélo en libre-service

Ce chantier représente une belle opportunité de créer des liens cyclables est-ouest dans l'arrondissement ainsi que de relier les grands projets tels le Complexe environnemental de Saint-Michel, le projet de campus universitaire sur le site de la gare de triage d'Outremont et le projet de la Carrière Saint-Michel avec le reste du réseau montréalais.

- *Chantier no 14 : Mettre en œuvre la Charte du piéton.*

Suite à une grande consultation publique qui a été tenue en 2006, Montréal a adopté la Charte du Piéton visant à établir la primauté du piéton dans le système de transport. Cette charte identifie plusieurs mesures, par exemple l'installation de décompte numérique aux feux piétons et l'interdiction de virage à droite au feu rouge sur le territoire de la Ville de Montréal. Dès 2008, un guide d'aménagement des voies publiques et parcs sera élaboré.

L'aménagement des voies publiques permettra à l'Arrondissement de créer des espaces sécuritaires et conviviaux pour les déplacements piétonniers en réaménageant les trottoirs. Il existe donc une belle opportunité pour la rue Jarry, le site de la gare d'Outremont, le CESM, le projet récréo-commercial de la Carrière Saint-Michel et pour le secteur du Parc Jarry.

- *Chantier no 16 : Redonner aux résidents des quartiers montréalais la qualité de vie qui leur revient.*

Inspiré du Plan de déplacement de Paris, le Plan de transport propose la création de quartiers verts à l'intérieur desquels des mesures visant à apaiser la circulation automobile et améliorer la sécurité des citoyens seraient appliquées.

« Un quartier vert est un secteur désigné par une signalisation et un réaménagement du domaine public (chaussées, trottoirs, squares, parcs) qui favorise davantage la marche et le vélo et rend l'usage de ces modes conviviaux pour toutes les personnes. L'accès au transport en commun à partir de ces zones est facilité et, à l'intérieur de son périmètre, la circulation automobile est restreinte aux déplacements locaux et se fait à de faibles vitesses, adressant ainsi la problématique que représente la circulation dite de transit. »¹

¹ *Réinventer Montréal*, Plan de transport 2007, p. 114

La création de quartiers verts représente un axe de développement pour l'arrondissement puisqu'en plus d'améliorer la qualité de vie des résidents actuels, un milieu de vie plus convivial permettrait d'attirer de nouveaux résidents et ainsi aider à la revitalisation du secteur.

6. **Recommandations et demandes**

- *Créer une gare intermodale autour de la station de métro Parc*

Nous recommandons de créer une véritable gare intermodale où seraient intégrés les quatre modes de transport collectif en plus de prévoir des infrastructures (stationnement à vélo, station de vélo en libre-service) pour favoriser l'intermodalité et la fluidité des transferts entre les moyens de transport.

Actuellement, plusieurs circuits d'autobus ainsi que la ligne de train de banlieue Montréal/Blainville – Saint-Jérôme convergent à la station de métro Parc la ligne 5 (bleu). L'implantation d'une ligne de tramway sur l'avenue du Parc implique la venue d'un autre mode de transport dans le secteur de la station et la nécessité d'y aménager des infrastructures d'accueil, d'autant plus que le terminus de la ligne est prévu dans ce secteur.

Afin de maximiser l'efficacité de la nouvelle gare, nous recommandons de ne pas mettre de l'avant le projet de gare de train à proximité du nouveau campus universitaire sur le site de la gare Outremont. Il n'y aura pas de conséquences négatives sur le projet puisque le futur campus sera facilement accessible par métro, en plus d'être localisé à moins de 10 minutes de marche de la gare Parc.

Conjointement à l'aménagement d'une gare intermodale, nous demandons de réaménager le secteur de l'intersection Jean-Talon/du Parc (incluant Jean-Talon/Hutchison) afin de la rendre plus sécuritaire,¹ principalement pour les piétons qui ne disposent actuellement que de 13 secondes pour traverser la rue Jean-Talon au niveau de l'avenue du Parc ainsi que de Hutchison. Également, aucune priorité aux piétons n'est prévue pour traverser l'avenue du Parc et la rue Hutchison dans ce secteur.

- *Ouvrir le campus universitaire de la gare Outremont sur le quartier Parc-Extension*

Nous recommandons l'élimination des voies ferrées de la station Parc jusqu'à la jonction des voies en provenance de l'est tel que proposé par l'Arrondissement Villeray – Saint-Michel – Parc-Extension.² Cette intervention désenclavera le quartier Parc-Extension en permettant ainsi de compléter la trame de rue dans le secteur Beaumont et de l'intégrer au projet de l'Université de Montréal. Cette ouverture permettra également aux acteurs du milieu de travailler à la revitalisation de ce secteur.

De plus, l'élimination des voies ferrées rendra obsolète le projet de la gare de train de banlieue sur le site du projet de campus de la gare Outremont. Toutefois, la proximité de la gare intermodale Parc assurera l'accès au site par transport collectif.

- *Créer un lien cyclable est-ouest entre les trois quartiers de l'arrondissement.*

Nous demandons qu'une piste cyclable en site propre soit aménagée dans l'axe est-ouest afin de créer un lien cyclable entre les quartiers Parc-Extension, Villeray et Saint-Michel et de la rattacher au réseau montréalais.

De façon plus précise, nous croyons que ce tracé pourrait emprunter la rue Jarry permettant ainsi de relier les trois quartiers par un tracé direct ainsi que d'offrir un accès cyclable à de nombreuses infrastructures récréatives, commerciales et institutionnelles.

¹ Plan d'aménagement et de développement communautaire du quartier Parc-Extension réalisé par le Regroupement et Aménagement de Parc-Extension (RAMPE), mars 2004.

² Mémoire déposé par l'Arrondissement Villeray – St-Michel – Parc-Extension à l'Office de Consultation Publique de Montréal en avril 2007. <http://www2.ville.montreal.qc.ca/ocpm/pdf/P16/9b2.pdf>

- *Mettre en place des mesures pour garantir l'accessibilité financière au réseau de transport collectif.*

Nous recommandons que des mesures, favorisant l'accès aux transports collectifs aux personnes ayant un faible revenu, soient mises en places. Ces mesures devront faciliter le déplacement des personnes à faible revenu afin que ces dernières puissent avoir accès aux services publics offerts dans l'arrondissement ainsi qu'à l'ensemble de la vie montréalaise. Une mesure similaire à celle envisagée pour les étudiants universitaires (accès-libre) pourrait être étudiée.

- *Relier les secteurs ouest et est de Saint-Michel par le transport collectif*

Il est impératif que le secteur est de Saint-Michel (Jean-Rivard) soit désenclavé. Nous demandons donc de modifier ou de créer de nouveaux circuits afin que des liens soient établis entre l'Est et l'Ouest (axe du boulevard Saint-Michel) du quartier. Cette demande va dans le même sens que les besoins exprimés par la population de Saint-Michel par l'entremise de la table de quartier Vivre Saint-Michel en Santé.

- *Développer les quartiers verts*

Nous demandons que la Ville de Montréal, de façon prioritaire, mette de l'avant les mesures nécessaires ainsi que les ressources nécessaires pour qu'un maximum de secteurs de l'arrondissement Villeray – Saint-Michel – Parc-Extension deviennent des quartiers verts.

- *Mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation dans Parc-Extension.*

Nous demandons que des mesures d'apaisement de la circulation soient mises en place dans Parc-Extension afin de réduire les nuisances liées à l'augmentation du trafic routier suite au réaménagement de l'échangeur Acadie.

- *Montréal doit se doter de ressources pour la gestion des déplacements.*

Nous recommandons que les autorités métropolitaines se dotent de ressources locales et supra locales afin de gérer les problématiques de déplacement des travailleurs ainsi que de transport des marchandises.

- *Travailler de concert avec les acteurs du milieu et prendre en compte les projets locaux dans la mise en œuvre du plan de transport.*

Nous demandons que la Ville de Montréal travaille de concert avec les acteurs pour mettre en œuvre le plan de transport afin d'appliquer des mesures adaptées aux besoins des populations locales mais également pour intégrer les projets majeurs en cours et à venir dans l'arrondissement Villeray – Saint-Michel – Parc-Extension lors la mise en œuvre du plan.

7. Engagements de la CDEC Centre-Nord

- *La CDEC Centre-Nord s'engage à travailler avec les acteurs du milieu, les promoteurs et les autorités municipales afin de maximiser l'impact des mesures comprises dans le plan de transport.*
- *La CDEC Centre-Nord s'engage à collaborer avec les acteurs du milieu, les promoteurs et les autorités municipales dans la création de nouveaux projets liés au plan de transport tels que la création d'une gare intermodale à la station Parc, la revitalisation du secteur Beaumont suite au réaménagement de la trame de rue découlant de l'élimination des voies ferrées, le réaménagement des services de transport collectif et actif en lien avec les projets des deux carrières (CESM et Saint-Michel) ou la mise en place du projet de vélo libre-service.*
- *La CDEC Centre-Nord encouragera et appuiera ses clients et partenaires dans la mise en place d'initiatives visant à faciliter l'utilisation des transports collectifs et actifs au sein de leurs activités.*

8. Conclusion

Nous voyons dans ce plan de transport une véritable opportunité de créer un projet de société montréalaise unique où des choix éclairés en matière d'utilisation et de gestion du transport permettront de créer un cadre de vie agréable pour les Montréalais.

La CDEC Centre-Nord souhaite que le plan de transport soit mis en œuvre pour que Montréal devienne une ville modèle en matière d'utilisation des modes de transport collectif et actif tout en affirmant son rôle de métropole sociale, culturelle et économique.

Pour que ce plan soit une réussite totale, il faut prendre en compte tous les impératifs de nos sociétés modernes (environnement, qualité de vie, développement économique, etc.). Cette prise en compte passe par la concertation et la collaboration entre les décideurs politiques, les acteurs du développement, les intervenants du milieu ainsi que la population.

La CDEC s'engage à participer activement à cet effort de concertation afin de permettre la réalisation sur son territoire d'intervention des mesures contenues dans le plan de transport. Également, la CDEC appuiera le développement de projets d'envergure métropolitaine allant dans le sens des besoins et aspirations de la population montréalaise.

Nous recommandons que la mise en œuvre du plan de transport soit l'œuvre de tous, assurant ainsi la durabilité de cette merveilleuse vision qu'est *Réinventer Montréal*.

CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA CDÉC CENTRE-NORD

Collège	Membres votants	Fonction	Organisme/entreprise
Affaires et institutions financières	Claude Bricault	Éditeur	Journal de Saint-Michel
	Clémence Legros (secrétaire)	Présidente	CL Communications
	Martine Paulet	Présidente	Via Gestion
Communautaire et économie sociale	Pierre Brassard	Directeur	Journal communautaire Le Monde
	Monique Chartrand	Directrice générale	Communautaire
	Geneviève Ducharme	Directrice	Héberjeune de Parc-Extension
	Henri-Robert Durandisse	Directeur	CHAIS
	Yves Lévesque	Directeur général	Vivre Saint-Michel en santé
	Andrés Fontecilla	Coordonnateur	Conseil communautaire Solidarités Villeray
Culturel professionnel	Robert Dion	Codirecteur artistique	Dynamo Théâtre
Éducation	Monette Boucher	Directrice générale	Centre Sainte-Croix
Employés non-cadre	Marie-Claude Simard	Employée	CDÉC Centre-Nord
Ethnoculturel	Elisabeth Khabar-Dembil (trésorière)	Directrice générale	Carrefour de liaison et d'aide multiethnique
Municipal	Louis Bénard	Commissaire industriel	Arrondissement de Villeray – Saint-Michel – Parc-Extension
	Mary Deros	Conseillère municipale	
Résidents	Serge Laverdière (président)	Résident	Saint-Michel
	Mario Lapointe	Résident	Villeray
	Nizam Uddin	Résident	Parc-Extension
Santé			Centre de santé et de services sociaux de la Montagne
	Marc Sougavinski	Directeur général	
Syndical	Priscilla Bittar	Conseillère syndicale	Conseil central CSN Montréal-Métropolitain
	Christian Houle (vice-président)	Délégué	Conseil régional FTQ Montréal Métropolitain
	Membres non-votants		
	Emmanuel Dubourg	Député de Viau	Assemblée nationale du Québec
	Gerry Sklavounos	Député de Laurier-Dorion	Assemblée nationale du Québec
	Nicole Moreau	Directrice	Module Emploi-Québec, CLE Saint-Michel
	Denis Sirois	Directeur général	CDÉC Centre-Nord
	Observatrice		
	Annie Roy	Conseillère	Développement économique Canada