

CONSULTATION SUR LE PLAN DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

MÉMOIRE DU REGROUPEMENT ÉCONOMIQUE ET SOCIAL DU SUD-OUEST (RESO)

Présenté par messieurs Pierre Morrissette, directeur général, et Pierre Richard, vice-président au développement stratégique, à la Commission sur la mise en valeur du territoire, l'aménagement urbain et le transport collectif du Conseil municipal de Montréal, le 22 août 2007.

Déposé à la Commission sur l'environnement, le transport et les infrastructures du Conseil d'agglomération de Montréal, le 29 août 2007.

Introduction

Le Regroupement économique et social du Sud-Ouest (RESO) est une corporation de développement économique communautaire (CDEC) qui œuvre depuis une vingtaine d'années à la revitalisation des quartiers du Sud-Ouest de Montréal (Saint-Henri, Petite-Bourgogne, Pointe-Saint-Charles, Griffintown, Emard et Côte-Saint-Paul). Le RESO exerce notamment le mandat de Centre local de développement pour le territoire de l'arrondissement du Sud-Ouest. La mission du RESO est de «regrouper la communauté du Sud-Ouest autour de stratégies et de projets de développement pour qu'elle participe activement à bâtir son avenir économique, social et culturel dans une perspective durable et équitable en misant sur l'engagement et la concertation de la population et des acteurs sociaux et économiques». Le RESO est une corporation autonome administrée par un conseil élu par les principaux acteurs socio-économiques (entreprises, organismes communautaires, syndicats, institutions de la santé, de l'éducation et de la culture, citoyens participants, arrondissement).

La question du transport a toujours été une préoccupation centrale dans l'action du RESO. En effet, le transport est intimement lié au développement des entreprises et de l'emploi, à la mobilité de la main-d'œuvre et à l'accès aux emplois, à la qualité de vie dans les quartiers et au développement culturel et récréotouristique.

Importance des enjeux du transport pour le Sud-Ouest

Le Sud-Ouest a été frappé de plein fouet par la construction des grandes infrastructures autoroutières dans les années '60 et '70 : autoroute Bonaventure, autoroute 15 (entrée du pont Champlain), autoroute 720 (Ville-Marie), échangeur Turcot. Des pans entiers des quartiers du Sud-Ouest ont été démolis, tout particulièrement dans la Petite-Bourgogne et à Saint-Henri où des milliers de logements sont disparus. La confluence de ces axes autoroutiers représente un avantage important au plan du développement économique mais a aussi amené son lot de problèmes (pollutions visuelle, sonore et atmosphérique; barrières physiques qui déstructurent la trame des quartiers,...)

A cause de sa situation géographique, de la présence du canal de Lachine et de la trame de ses quartiers, le Sud-Ouest a toujours subi un certain enclavement; une des premières luttes menées à l'origine du RESO a été celle de désenclaver Pointe-Saint-Charles avec la construction du pont Wellington qui a remplacé un tunnel vétuste.

Même desservi par sept stations de métro, l'arrondissement du Sud-Ouest connaît des problèmes de communication entre ses quartiers et de desserte de zones importantes d'emploi. Avec la présence d'une industrie manufacturière encore importante, l'enjeu du camionnage a toujours été sensible dans le Sud-Ouest; essentiel à la vitalité des entreprises et au maintien de l'emploi, le camionnage a un impact sur la qualité de vie et la sécurité dans les quartiers. Comment sauvegarder les emplois tout en assurant une qualité de vie pour les résidants, c'est une question toujours actuelle.

Le renouveau immobilier accéléré qui se vit aux abords du canal de Lachine et la requalification projetée d'anciens secteurs industriels immenses (cour et ateliers du CN, Site des postes, bassin Peel, quartier Griffintown, cour Turcot,...), ayant pour conséquence l'arrivée de milliers de nouveaux résidants, travailleurs et visiteurs, posent de façon aiguë plusieurs enjeux : congestion automobile; manque de stationnement; desserte déficiente en transport collectif,... Les berges du canal de Lachine ont accueilli l'une des premières pistes cyclables à Montréal; cette piste est d'ailleurs la plus fréquentée au Canada. Dans l'exercice du Forum du canal de Lachine, tenu par le RESO en 2000 et auquel ont participé quelque 900 personnes, le

développement du réseau cyclable dans les quartiers du Sud-Ouest est ressorti comme une priorité incontournable.

En 2001, une étude réalisée par le RESO auprès des entreprises du Sud-Ouest faisait ressortir l'insatisfaction de plusieurs d'entre elles quant à la desserte du transport en commun. Elles soulignaient les effets néfastes que cette mauvaise desserte avait sur le recrutement et la rétention de leur main-d'œuvre, sur l'absentéisme et sur le développement de leurs affaires. Les zones d'emploi les plus mal desservies étaient et demeurent encore certains secteurs des rues Saint-Patrick, notamment le secteur manufacturier Cabot, et Saint-Ambroise en bordure du canal. La gestion des déplacements des employés demeure un enjeu économique important pour les entreprises du Sud-Ouest.

Les liens avec la Rive-Sud sont particulièrement névralgiques pour le Sud-Ouest; l'entrée par le pont Champlain et l'autoroute Bonaventure d'une part et celle par le pont Victoria d'autre part ont un impact important. La situation la plus problématique est causée par le flot de véhicules qui emprunte le pont Victoria matin et soir et qui se déverse dans les axes Bridge, Wellington, Peel, Saint-Patrick, des Seigneurs. Cette problématique risque d'être aggravée par le redéveloppement du bassin Peel et du secteur Griffintown, au point de compromettre la réalisation de projets éventuels.

Appui du RESO au choix stratégique proposé par le plan de transport

Les enjeux du transport vécus dans le Sud-Ouest et plus largement à Montréal amènent le RESO à appuyer fortement le choix stratégique proposé par le Plan de transport, soit «celui du transport collectif comme moyen privilégié de déplacement des personnes et comme outil structurant du développement de Montréal».

Ce choix fondamental nous apparaît une condition essentielle à la qualité de vie en milieu urbain, à la contribution réelle de Montréal à la lutte contre les gaz à effet de serre et aussi à la poursuite d'un développement économique harmonieux et profitable à tous. Ce choix suppose un engagement financier important des divers paliers gouvernementaux et une volonté de favoriser une accessibilité très large au transport en commun par des tarifs abordables. Il ne s'agit pas non plus de tomber dans une rhétorique stérile visant à «démoniser» l'automobile mais plutôt de s'attaquer aux problèmes causés par une surutilisation de celle-ci non seulement dommageable aux plans social et environnemental mais qui devient de plus en plus un frein au développement de l'emploi dans la ville.

La priorité à accorder au transport collectif des personnes ne doit cependant pas occulter l'importance d'assurer une fluidité dans le transport des marchandises, essentielle à la vitalité économique de Montréal et au maintien des emplois. Nous insistons donc sur la pertinence de l'orientation qui stipule que «le système de transport doit appuyer les activités économiques au sein de l'agglomération de Montréal, qui demeure le principal foyer industriel et, en même temps, le principal marché de consommation du Québec». Dans ce sens, il faut veiller à renforcer les secteurs d'emploi déjà présents à Montréal, notamment dans le Sud-Ouest.

Le RESO se reconnaît aussi dans l'approche qui propose de se servir des réseaux de transport pour mieux structurer l'aménagement du territoire. Nous croyons en effet qu'il faut miser sur le réseau existant et le renforcer pour densifier et requalifier s'il y a lieu les zones de résidence, d'emploi et de services, en misant sur la mixité des fonctions et les services de proximité. C'est la stratégie que nous préconisons pour la revitalisation des anciennes friches industrielles du Sud-Ouest.

Plus précisément, le RESO veut attirer l'attention sur les éléments suivants et formuler quelques recommandations :

Implantation du tramway

C'est avec enthousiasme que le RESO accueille la volonté de la Ville d'implanter un premier circuit de tramway qui liera le centre des affaires, le Havre de Montréal (bassin Peel), le Vieux-Montréal et diverses institutions (CHUM, UQAM, ETS...). En empruntant l'axe Peel, ce tramway consolidera le campus de l'École de technologie supérieure et contribuera à la requalification du secteur Griffintown qui offre un potentiel extraordinaire de développement urbain.

Nous recommandons que simultanément à la réalisation de cette première ligne soit enclenchée l'implantation de l'embranchement le long du canal de Lachine, ce qui permettrait de desservir par transport collectif le marché Atwater, le Site des postes à redévelopper, le secteur de la rue Saint-Ambroise (pôle important d'emplois et de résidences), le complexe sportif Gadbois dont la vocation est régionale et éventuellement le secteur désenclavé de la cour Turcot et le pôle récréotouristique de Lachine. L'importance du développement aux abords du canal et le potentiel qu'il représente justifient que la construction de la ligne de tramway sur ses berges soit intégrée à la première phase de l'implantation du tramway à Montréal.

Desserte des zones d'emploi et des secteurs en redéveloppement

Le RESO insiste sur la nécessité de mieux desservir les zones d'emploi si on veut réduire l'utilisation de l'automobile et si on veut rendre accessibles les emplois disponibles aux Montréalais qui ne possèdent pas d'automobile (il est intéressant de noter qu'avec 0,4 véhicule par personne, Montréal a l'indice de possession de véhicule personnel le plus faible parmi les villes canadiennes et américaines). Plusieurs entreprises du Sud-Ouest se plaignent de la déficience du réseau d'autobus et du frein que cela représente dans leurs efforts de recrutement et de rétention de leur main-d'œuvre (certains secteurs non desservis, fréquence non satisfaisante, problématique des horaires de soir et de nuit,...). Il faut aussi prendre en considération dès maintenant les nombreux secteurs (anciennes friches industrielles) qui seront requalifiés et redéveloppés dans le Sud-Ouest et qui attiront des milliers de nouveaux travailleurs et résidents.

Le RESO demande que soit réévaluée l'offre en transport en commun dans le Sud-Ouest en prenant en compte l'accroissement du nombre d'entreprises et d'emplois, les besoins des entreprises, des travailleurs et des citoyens ainsi que les secteurs en redéveloppement ou qui le seront bientôt (Le Nordelec, le secteur Griffintown, le Site des postes, la cour et les ateliers du CN, le secteur de la Dompark,...).

Le RESO appuie l'approche de l'arrondissement du Sud-Ouest d'intégrer dans les nouveaux projets de développement des exigences quant à la gestion des déplacements, notamment par des dispositions favorisant l'utilisation du vélo et le partage des autos. Le RESO trouve aussi intéressante la volonté de définir une nouvelle politique de stationnement qui prendra en compte l'offre en transport en commun afin d'encourager l'utilisation du transport collectif.

Le RESO recommande qu'une stratégie de gestion des déplacements adaptée à la réalité des petites et moyennes entreprises soit mise en place pour qu'elles mettent en commun des ressources et des outils favorisant le transport collectif, le covoiturage, l'utilisation du vélo,... Le RESO offre sa collaboration et son expertise de travail par îlots d'entreprises pour mettre en place une telle stratégie dans le Sud-Ouest.

Réaménagement de l'échangeur et de la cour Turcot

L'annonce par le ministère des Transports du Québec du projet de démolition et de reconstruction des échangeurs Turcot, de La Vérendrye, Angrignon et Montréal-Ouest et de déplacement de l'autoroute 20 le long de la falaise Saint-Jacques ouvre des perspectives importantes de développement, notamment en désenclavant l'immense cour Turcot (quelque 9 millions de pieds carrés). Cette réfection du principal nœud routier montréalais constituera un chantier gigantesque dont la durée s'étendra sur près de dix ans. Le RESO croit qu'il faut dès maintenant imaginer un développement urbain multifonctionnel pour ce secteur, en mettant l'accent sur l'accueil d'entreprises modernes créatrices d'emplois de qualité. Bien entendu, le RESO participera activement aux consultations que le MTQ tiendra sur ce projet important.

Dans le cadre du plan de transport de Montréal, le RESO recommande que les éléments de transport en commun soient intégrés dans le concept de réaménagement du secteur Turcot et que soient planifiées les façons de desservir ce site à très haut potentiel, notamment le parc d'entreprises modernes qui pourrait y être développé.

Corridor Pont Champlain/Autoroute Bonaventure et problématique du pont Victoria

Le Sud-Ouest subit les inconvénients de servir de porte d'entrée et de sortie pour des milliers de résidents de la Rive-Sud qui travaillent à Montréal. Le RESO a accueilli très favorablement la proposition de transformer l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain, ce qui éliminerait une horreur urbaine qui sépare le Sud-Ouest du Vieux-Montréal et offrirait un potentiel de développement intéressant. Cette transformation, si on ne veut pas que ce boulevard devienne un nouveau goulot de congestion, doit faire une place plus grande au transport collectif entre la Rive-Sud et Montréal.

Le Plan de transport de Montréal passe sous silence la problématique du pont Victoria qui entraîne une congestion quotidienne (matin et soir) sur plusieurs artères du Sud-Ouest (Bridge, Wellington, Peel, Saint-Patrick). Ces congestions risquent de virer au cauchemar avec les nouveaux développements prévus à Pointe-Saint-Charles (Le Nordelec, la cour du CN) et dans Griffintown, sans parler du bassin Peel dont le potentiel stratégique est majeur.

Le RESO appuie la transformation de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain et la proposition du Plan de transport d'augmenter la capacité en transport en commun dans le corridor Pont Champlain-Bonaventure, en prévoyant des voies en site propre dans le nouveau boulevard urbain.

Le RESO demande à la Ville de Montréal et à l'agglomération d'inclure dans le Plan de transport une recherche de solutions pour diminuer l'impact de la circulation automobile générée par le pont Victoria dans les quartiers Pointe-Saint-Charles et Griffintown (par exemple : priorisation du covoiturage en réservant aux heures de pointe une des deux voies pour celui-ci, stationnement incitatif sur la Rive-Sud avec navettes vers le centre-ville,...). Cette recherche de solutions doit prendre en compte non seulement la situation actuelle mais aussi les développements possibles.

Qualité de vie, priorité aux piétons et sécurité

Le RESO adhère pleinement à l'approche qui vise à redonner une place de premier choix aux piétons. Dans ce sens, nous encourageons la Ville à mettre en place les diverses mesures qui visent à «apaiser» la circulation dans les rues locales à l'intérieur des quartiers, à rendre sécuritaire la traversée à pied aux intersections,...

La notion de «quartier vert» pour désigner des quartiers où on donne la priorité aux déplacements à pied et où on retrouve une mixité de fonctions (emplois, services de proximité, habitation, équipements collectifs), nous semble intéressante à la condition qu'elle se traduise dans des mesures et des aménagements concrets.

Le RESO appuie les mesures qui visent à accorder une priorité aux piétons et à augmenter la sécurité et la qualité de vie à l'intérieur des quartiers, en favorisant un développement mixte et une augmentation des services de proximité.

Le RESO incite la Ville à prendre en compte les demandes répétées des citoyens de la Petite-Bourgogne et de Saint-Henri pour que cesse le camionnage lourd de transit sur la rue Notre-Dame ouest (ce qui n'inclut pas le camionnage des entreprises déjà implantées sur Notre-Dame). Le camionnage de transit pourrait emprunter la rue Saint-Patrick.

Le RESO invite la Ville, dans le cadre de sa stratégie des «quartiers verts», à regarder la problématique que représente la voie ferrée du CN qui traverse le quartier de Pointe-Saint-Charles (bruit, transport de matières dangereuses en zone densément peuplée) et les possibilités que le CN utilise la voie ferrée qui contourne le quartier par le sud. Jusqu'à présent, les représentations des citoyens, des organismes et des élus du Sud-Ouest auprès du CN sont demeurées lettres mortes. Dans le même sens, tout en reconnaissant la nécessité d'un lien ferroviaire rapide entre l'aéroport et le centre-ville, nous incitons les autorités concernées à la prudence à l'égard d'un scénario qui aurait pour effet d'augmenter le trafic ferroviaire à l'intérieur des quartiers Saint-Henri et Pointe-Saint-Charles et même de doubler les voies existantes; le RESO a l'intention de participer aux consultations publiques qui porteront sur ce projet de navette.

Vélo et réseau cyclable

Dans son plan de développement récréotouristique, adopté en 2001 dans la foulée du Forum canal de Lachine auquel avaient participé quelque 900 personnes, le RESO proposait que le réseau cyclable de l'arrondissement du Sud-Ouest soit consolidé et développé et que des parcours soient établis pour faire le lien entre le canal et les quartiers. Évidemment, la colonne vertébrale de ce réseau est la piste du canal de Lachine qui fait partie du réseau métropolitain et de celui de la Route verte. Des pas significatifs ont été faits en ce sens, notamment l'implantation de la piste sur la rue Island reliant le canal au parc Marguerite-Bourgeoys.

Le RESO appuie la volonté de la Ville de renforcer l'utilisation du vélo comme moyen de transport et de doubler le réseau cyclable à Montréal pour atteindre 800 kilomètres d'ici 5 à 7 ans. Il demande qu'à l'intérieur du Sud-Ouest, le réseau soit complété dans les différents quartiers, en s'inspirant du Plan de développement récréotouristique du Sud-Ouest, élaboré par le RESO en 2001. Nous suggérons aussi que la Ville fasse des représentations auprès de Parcs Canada pour que la piste du canal de Lachine soit intégrée au réseau blanc cyclable, donc qu'elle soit déneigée et entretenue pendant la saison hivernale. Nous insistons aussi sur la nécessité d'installer des équipements dans nos quartiers pour faciliter le stationnement des vélos ainsi que sur l'importance de développer des liens cyclables avec les quartiers limitrophes

au Sud-Ouest, notamment pour permettre un accès au site du futur Centre universitaire de santé McGill et pour faire la jonction avec le réseau cyclable du centre et du nord de la ville.

Le RESO offre sa collaboration pour la mise en place d'un système de vélos en libre-service (vélos publics) qui pourrait être géré par une entreprise d'économie sociale.

Réseau de camionnage

Nous avons souligné en introduction l'importance d'un réseau de camionnage efficace pour la vitalité économique de Montréal. C'est un enjeu important pour le Sud-Ouest où il y a encore une concentration importante d'entreprises de fabrication, de construction, de commerce de gros, de transport et d'entreposage qui représentent plus de 10 000 emplois. La question sensible est celle de l'équilibre à trouver entre les besoins des entreprises et la qualité de vie dans les quartiers. D'une part, il faut que les citoyens soient bien informés des enjeux liés aux emplois et au développement des entreprises et qu'ils soient consultés sur la recherche de solutions; d'autre part, il faut la collaboration des entreprises afin de réduire les impacts négatifs et il doit y avoir une application stricte des mesures définies, principalement du réseau de camionnage convenu.

Le RESO recommande que la situation du camionnage, son impact et les nuisances générées fassent l'objet d'une nouvelle évaluation et que des correctifs soient apportés s'il y a lieu au plan de camionnage avec le double objectif de bien desservir les entreprises et d'assurer la qualité de vie des résidents. Une fois le plan de camionnage mis à jour, il faut que la Ville ait les moyens de le faire appliquer avec efficacité.

Industrie du transport : des retombées pour Montréal

Le Plan de transport souligne avec justesse que sa mise en œuvre ouvre des possibilités très prometteuses de développement économique dans le domaine du transport, que ce soit en recherche et développement, en conception et en fabrication de nouveaux équipements et en entretien de ce matériel. Il propose d'implanter une grappe industrielle en transport avancé, ce qui contribuerait à positionner Montréal dans un secteur d'avenir. Il n'est pas inutile de rappeler que Montréal a joué historiquement un rôle de premier plan dans le développement de l'industrie ferroviaire canadienne, notamment avec ses grands ateliers ferroviaires. La volonté de développer de façon accélérée le transport en commun (modernisation et prolongement du métro, développement des trains de banlieue, implantation d'un réseau de tramway) ouvre de nouveaux horizons pour relancer l'industrie montréalaise de la conception et de la fabrication du matériel de transport.

Le RESO appuie l'approche visant à développer une grappe industrielle en transport terrestre avancé dans la région de Montréal et invite les autorités concernées par ce développement à considérer la possibilité de profiter de cette dynamique pour redonner une nouvelle vie aux ateliers ferroviaires de Pointe-Saint-Charles. Ces ateliers représentent un actif industriel et patrimonial de premier plan et jouissent d'un emplacement stratégique dans le réseau ferroviaire montréalais (ligne du CN, pont Victoria, installations de Via Rail,...). Ces grands ateliers pourraient accueillir diverses entreprises, que ce soit en recherche et développement, en fabrication d'équipements et en entretien de matériel (par exemple, trains de banlieue et tramways). La proximité de l'École de technologie supérieure favoriserait les collaborations industrie-université-centre de recherche en matière d'innovation.