



Comité d'action sur le réaménagement de la rue Notre-Dame

Le Plan de transport : des pistes d'action pour Mercier-Est

***Mémoire présenté à la
Ville de Montréal***

Dans le cadre de la Commission du conseil d'agglomération sur
l'environnement, le transport et les infrastructures

Septembre 2007

SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS DE SOLIDARITÉ MERCIER-EST À L'ÉGARD DU PLAN DE TRANSPORT DE LA VILLE DE MONTRÉAL

- 1- Mentionner dans le Plan de transport la nécessité que l'industrie du transport, les entreprises, les commerces et le Port de Montréal modifient certaines de leurs pratiques afin de mieux protéger la qualité de vie des citoyens;
- 2- Interdire le camionnage de transit sur la rue Notre-Dame à l'Est du pont-Tunnel Louis-Hyppolite-Lafontaine;
- 3- Réduire de six à quatre voies la rue Notre-Dame à l'Est du Pont-tunnel Louis-Hyppolite-Lafontaine;
- 4- Reconfigurer les viaducs et les voies de service de l'autoroute 25 de manière à permettre aux camions de transiter en direction nord;
- 5- Prendre en compte la qualité de vie des citoyens de Mercier-Est dans toutes les consultations et études concernant la modernisation de la rue Notre-Dame;
- 6- Faire du quartier Mercier-Est l'un des premiers quartiers verts de Montréal;
- 7- Aménager des passages piétonniers permettant de traverser de façon sécuritaire la voie ferrée dans le secteur de la rue Souigny
- 8- Sécuriser les déplacements piétonniers sur les viaducs traversant l'autoroute 25 (rue Hochelaga et rue Sherbrooke);
- 9- Aménager le tracé de la Route Verte sur l'ancienne emprise du CN;
- 10- Mettre rapidement en chantier le projet de la piste cyclable nord-sud reliant le réseau de pistes de l'arrondissement d'Anjou, le parc Thomas-Chapais et la Promenade Bellerive;
- 11- Développer un système de vélo libre-service afin de créer un lien de transport actif entre la station de métro Honoré-Beaugrand à la promenade Bellerive;
- 12- Créer un stationnement de vélo sécuritaire à la station de métro Honoré-Beaugrand
- 13- Doter la promenade Bellerive d'une station de vélo qui regroupera différents services pour les cyclistes;
- 14- Améliorer les liens nord-sud de transport collectif dans le quartier Mercier-Est ainsi que la fréquence des autobus en soirée;
- 15- Augmenter le nombre d'abris-bus, particulièrement aux arrêts des lignes express vers le centre-ville, et y afficher l'horaire des autobus;

16- Implanter une mesure prioritaire pour autobus sur la rue Notre-Dame entre la rue Dickson et le quartier Pointe-aux-Trembles;

PRÉSENTATION

Solidarité Mercier-Est est la table de concertation intersectorielle et multi-réseaux du quartier Mercier-Est, l'une des trente tables de concertation de Montréal soutenues par l'*Initiative montréalaise de soutien au développement social local*.

Sa mission est de regrouper des citoyens, des groupes, des organismes et des institutions œuvrant dans Mercier-Est afin de participer collectivement au développement social, économique et communautaire du quartier. Elle cherche également à favoriser la promotion du quartier Mercier-Est, l'amélioration de la qualité de vie des citoyens ainsi que le développement des organismes communautaires autonomes.

Parmi ses instances, on compte le Comité de concertation en environnement et urbanisme (CCEU), qui a pour mission de créer, soutenir et encadrer des comités d'actions qui se mobilisent devant les enjeux importants du quartier. Notre comité, le Comité sur le réaménagement de la rue Notre-Dame, s'intéresse aux questions de transport et de circulation sur un des axes principaux du quartier.

Enfin, Solidarité Mercier-Est est chargée de mettre en œuvre l'an II de la Démarche de revitalisation urbaine intégrée (RUI), qui a débuté en 2006. La RUI est issue d'une initiative de la Ville de Montréal, implantée dans sept autres quartiers montréalais. L'objectif fondamental du projet est d'influencer positivement la qualité de vie des citoyens, en les mobilisant dans l'amélioration de l'environnement physique de leur quartier. La participation active des citoyens et l'implication des organisations locales sont des éléments fondamentaux du projet.

Ce mémoire est donc le fruit du travail concerté de différents organismes de Mercier-Est. Il résulte particulièrement de l'implication soutenue et de l'expertise développée au fil des années par le Comité de citoyens de la promenade Bellerive et le Collectif en environnement de Mercier-Est.

• LE QUARTIER MERCIER-EST

Le quartier Mercier-Est est délimité par l'autoroute 25 à l'ouest et à l'est, par la zone industrielle de l'arrondissement de Montréal-Est, où de nombreuses industries pétrochimiques sont concentrées. Au sud, par le fleuve Saint-Laurent et au nord par l'arrondissement Anjou.

Sur le plan routier, Mercier-Est est également traversé d'est en ouest par deux artères importantes, soit la rue Sherbrooke (route 138) et la rue Notre-Dame. Une voie ferrée du Canadien National sectionne le sud du quartier.

Mercier-Est est un quartier à vocation résidentielle, où vivent plus de 41 000 personnes. En 2001, 15,7 % d'entre elles étaient âgées de 65 ans et plus. 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 etc.).

• INTRODUCTION

La question du transport est une préoccupation majeure pour la population du quartier Mercier-Est et y occupe une large place dans la vie communautaire. Les infrastructures de transport sont nombreuses dans le secteur. Les conséquences négatives sur la vie des citoyens le sont aussi.

Depuis les années 1990, de nombreuses rencontres ont eu lieu avec les élus et de nombreux mémoires ont été déposés. Que ce soit en lien avec le Plan de camionnage, lors des audiences publiques du B.A.P.E sur l'autoroute Notre-Dame ou encore des consultations concernant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal. Plus récemment, les citoyens de Mercier-Est ont de nouveau participé activement aux consultations précédant le dévoilement du Plan de transport.

En avril 2007, le Plan de revitalisation urbaine intégrée de Mercier-Est était dévoilé. Ce plan, issu du programme de revitalisation urbaine intégrée (RUI) de la Ville de Montréal, a déterminé trois axes prioritaires, reliés directement au transport :

- 1- Le réaménagement de la rue Notre-Dame;
- 2- L'amélioration du transport piétonnier sécuritaire;
- 3- Le développement du transport actif et alternatif.

Les paragraphes qui suivent montrent que le Plan de transport de la Ville de Montréal correspond en grande partie aux orientations dégagées au fil des années par les citoyens de Mercier-Est.

Nous désirons donc en présentant ce mémoire préciser de quelle manière le Plan de transport pourra être mis concrètement en application dans notre quartier. En somme, notre but est de contribuer à l'amélioration du plan en précisant les chantiers cruciaux pour le quartier Mercier-Est.

Ce faisant, nous voulons faire en sorte que les énoncés du Plan de transport se matérialisent et que les citoyens du quartier en voient les bienfaits.

- **COMMENTAIRES GÉNÉRAUX**

- Nous constatons avec satisfaction **le parti pris du Plan de transport pour le transport actif et le transport collectif, pour la sécurité des déplacements et la réduction de la dépendance à l'automobile.**

- Nous approuvons également, dans le Plan de transport, la reconnaissance de **l'influence profonde du design urbain et de l'aménagement du territoire sur la qualité de vie des citoyens.** Nous retenons particulièrement le passage suivant, qui pose un diagnostic juste des éléments favorisant un environnement urbain sain et convivial :

Cet environnement urbain sécuritaire peut se traduire par diverses interventions telles que l'élimination des effets de coupure, une grille de rues qui permet des parcours piétonniers courts et directs réduisant les distances de marche entre les résidences et les infrastructures de transport collectif, des chaussées de largeur réduite favorisant une réduction de la vitesse, l'aménagement de trottoirs de largeur suffisant, une configuration géométrique des intersections privilégiant la circulation piétonne (p. 30)

- Autrement dit, nous appuyons **l'aspect réformateur du Plan de transport.** Pendant longtemps, des secteurs de Montréal ont été négligés en ce qui concerne l'aménagement urbain. Les répercussions sont aujourd'hui nombreuses. L'automobile est reine, les camions perturbent constamment la quiétude des citoyens et il y a peu d'incitatifs au déplacement à pied ou en vélo. Il est cependant possible de changer les choses. Notre lecture du Plan de transport nous indique que c'est le défi auquel tous les Montréalais sont conviés.

- Dans cet ordre d'idées, nous constatons que la **priorité est accordée à la santé et la qualité de vie des citoyens et que ces aspects devront dorénavant être pris en considération dans chaque décision en matière de transport.** Ce parti pris constitue selon nous une avancée importante pour les citoyens de Mercier-Est, dont la qualité de vie a souvent été subordonnée au développement industriel et portuaire de Montréal.

- Enfin, nous sommes aussi d'accord pour affirmer **la nécessité de modifier en profondeur les habitudes des individus en matière de transport.**

Nous tenons toutefois à souligner que cette nécessité de changer les façons de faire et les habitudes concerne également l'industrie du transport de marchandises. L'industrie du transport, les entreprises, les industries et le Port de Montréal doivent eux aussi modifier leur vision du transport, leur lien avec les réseaux routier et leurs relations avec la communauté. Il en va de la réussite du Plan de transport.

C'est pourquoi nous recommandons que le Plan de transport signale l'importance pour l'industrie du transport, les entreprises, les industries et le Port de Montréal de changer certaines de leurs pratiques afin de mieux protéger la qualité de vie des citoyens.

- **COMMENTAIRES SPÉCIFIQUES AUX DIFFÉRENTS CHANTIERS**

Cette section s'attarde à commenter les chantiers du Plan de transport qui touchent directement le quartier Mercier-Est. Pour chacun d'entre eux, nous avons pris soin de formuler des recommandations qui permettront d'améliorer concrètement la qualité de vie des citoyens du quartier. Mais auparavant, nous croyons nécessaire de mettre en contexte la problématique centrale du quartier Mercier-Est en matière de transport : le camionnage sur la rue Notre-Dame.

- **Mise en contexte : La problématique du camionnage dans Mercier-Est**

La rue Notre-Dame dans Mercier-Est est une zone majoritairement résidentielle et pourtant, il n'y a ni restriction quant aux heures de transit (les camions peuvent circuler jour et nuit sur ce segment), ni restriction quant à la nature des déplacements (le camionnage de transit est constant). Cette situation va à l'encontre de l'esprit du Plan de camionnage, visant à contrôler, voire interdire le camionnage en zone résidentielle.

En somme, considérant que :

- 1- La rue Notre-Dame entre l'autoroute 25 et l'avenue Georges-V traverse un secteur essentiellement résidentiel;
- 2- La sécurité des piétons, désirant se rendre entre autres à la Promenade Bellerive, est actuellement entravée par la circulation des camions;
- 3- Il n'y a aucune cohérence dans l'organisation des heures de camionnage sur la rue Notre-Dame :
 - Dans la Ville de Montréal-Est, on compte deux voies de circulation dans les deux directions et interdiction pour les camions entre 19h et 7h;
 - Quelques mètres plus loin, dans Mercier-Est, on compte 6 voies de circulation dans les deux directions et la possibilité en tout temps pour les camions de circuler.
- 4- La qualité de vie et la santé des résidents riverains sont affectée par « une pollution sonore très importante », « liée à un trafic routier excessif », comme l'affirme l'*Étude environnementale de bruit communautaire* réalisée par le Laboratoire d'audiologie de l'Université de Montréal (2003)
- 5- L'*Avis de santé publique concernant le bruit communautaire dans le secteur Pierre-Tétreault* publié par la Direction de la santé publique de Montréal-Centre recommandait de « mettre en place des moyens de prévention pour éviter le développement de ces problèmes dans la population » (2003).

Nous recommandons de réduire de six à quatre voies le tronçon de la rue Notre-Dame allant de la rue Curatteau à l'avenue Georges-V, comme c'est d'ailleurs le cas dans la Ville de Montréal-Est et à Montréal, de l'autoroute 25 jusqu'à la rue Frontenac.

- À court terme, nous recommandons de transposer sur ce tronçon de la rue Notre-Dame la réglementation actuellement en vigueur à Montréal-Est et dans l'arrondissement de Rivières-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles, c'est-à-dire une interdiction du camionnage de 19h00 à 7h00 sur la rue Notre-Dame.

- 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. 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;

Cependant, il faut noter qu'actuellement :

- 1- Les camions en provenance de la rue Notre-Dame sont interdits de circuler sur la voie de service de l'autoroute 25 (rue Curatteau) en direction Nord;
- 2- Il est impossible pour tous véhicules en provenances du Pont-tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine et de l'avenue Souigny d'accéder à la rue Sherbrooke Est via l'autoroute 25 puisqu'il n'y a pas de sortie en cette direction.

Nous recommandons de reconfigurer les viaducs et les voies de service de l'autoroute 25 de manière à permettre aux camions de transiter en direction nord. Le corridor nord-sud principal de l'est de l'Île de Montréal est l'autoroute 25, mais la configuration actuel du réseau routier dans le secteur de la rue Notre-Dame a comme conséquence de ne pas laisser d'alternative aux camions que de poursuivre leur route sur vers l'est, sur la rue Notre-Dame.

Dans le contexte de réfection généralisée des échangeurs et viaducs du réseau routier, il est impératif que la Ville de Montréal fasse pression pour que le Ministère des Transports du Québec élabore des scénarios qui permettront aux camions d'emprunter l'artère qui leur revient : l'autoroute.

Ce n'est qu'ainsi que le Plan de transport aura réalisé l'objectif suivant en matière de camionnage :

De plus, tel qu'il est prescrit également dans le Plan d'urbanisme, le réseau de camionnage protégera la quiétude des quartiers résidentiels et empêchera les conflits entre les milieux industriels et les milieux résidentiels en réduisant l'utilisation du réseau municipal non prévu à cette fin. (p. 127)

▪ 19^{ième} Chantier

«Faciliter le transport des marchandises et les déplacements à vocation économique»

Si l'on se réfère à l'esprit général du Plan de transport, la formulation du 19^{ième} Chantier apparaît comme une anomalie.

Certes, « Faciliter le transport des marchandises et les déplacements à vocation économique » n'est pas négatif en soi. En effet, organiser le transport de marchandises de manière efficace, tout en respectant les principes du développement durable est possible.

Néanmoins, nous croyons que « l'amélioration de la performance des infrastructures stratégiques » peut devenir une entrave à la réalisation des 20 autres chantiers si des précisions ne sont pas apportées.

Par exemple, accroître aveuglément l'accessibilité terrestre au port de Montréal pourrait avoir comme conséquences :

- 1- D'engendrer une détérioration significative de la qualité de vie des citoyens habitant à proximité des zones de transport;
- 2- De décourager les déplacements actifs;
- 3- De réduire les avantages concurrentiels du transport en commun dans le secteur.

Le Plan de transport reconnaît d'ailleurs les effets néfastes que le transport par camions « occasionne sur le plan du bruit, de la pollution, de l'encombrement et de la dégradation des infrastructures routières » (p.40). Dans Mercier-Est, un développement accru de l'accessibilité au port de Montréal aura des conséquences importantes sur la qualité de vie des citoyens, déjà largement affectés par le camionnage sur la rue Notre-Dame.

Nous recommandons que la qualité de vie des citoyens de Mercier-Est soit prise en compte dans toutes les consultations et études concernant la modernisation de la rue Notre-Dame.

▪ **16^{ième} Chantier**

«Redonner aux résidants des quartiers montréalais la qualité de vie qui leur revient» (Développer des Quartier Verts)

Nous saluons la création prochaine des quartiers Verts. Ces derniers orienteront de façon globale le développement de certains quartiers montréalais.

Pour un quartier comme Mercier-Est, l'initiative des quartiers Verts est l'un des éléments les plus intéressants du Plan de transport. Nous considérons que les éléments suivants, inclus dans la définition d'un quartier Vert, offrent la perspective d'améliorer concrètement la qualité de vie des citoyens :

- 1- La réduction de la circulation de transit;
- 2- Une baisse de la vitesse maximale à 40 km/h sur l'ensemble des rues;
- 3- L'embellissement des quartiers et le développement d'une signalétique particulière;
- 4- Un plan directeur des déplacements;
- 5- Une hiérarchie révisée du réseau routier;
- 6- Un plan de camionnage pour le territoire de l'agglomération.

Ces orientations font encore une fois partie du Plan de revitalisation urbaine intégrée de Mercier-Est. Les organisations et citoyens du quartier sont mobilisés en ce sens depuis des années.

Nous recommandons de considérer le quartier Mercier-Est lors de l'implantation des premiers quartiers verts.

▪ 14^{ième} Chantier

« Mettre en œuvre la *Charte du piéton* »

La Charte du piéton est un document innovateur qui a le potentiel de transformer les rapports entre automobiles et piétons si des interventions concrètes sont rapidement opérées.

Le Plan de transport fait du transport piétonnier une priorité, à un point tel qu'il indique que : « Montréal compte accorder toute la place nécessaire à la pratique sécuritaire et conviviale de la marche » (p. 38). Nous croyons aussi que « La primauté du piéton dans le système de transport » doit devenir un élément structurant le développement du réseau de transport dans son ensemble, y compris le réseau routier conventionnel et le réseau routier emprunté par les camions de marchandises.

Le Plan de transport identifie différents éléments décourageant les déplacements piétonniers :

- 1- Carences sur le plan du mobilier urbain;
- 2- Déficiences concernant les trottoirs ou l'absence de trottoirs;
- 3- La largeur des chaussées;
- 4- L'effet de coupure dans les cheminements piétonniers;
- 5- La vitesse excessive des véhicules.

Nous sommes en accord avec ce diagnostic. Il correspond à l'analyse du Plan de revitalisation urbaine intégrée de Mercier-Est concernant la rue Notre-Dame entre la rue Curatteau et l'avenue Georges-V. Spécifiquement, les éléments suivant découragent les déplacements piétonniers dans cette zone :

- 1- Un trafic intense de camions lourds, bruyants, polluants et se déplaçant à haute vitesse, particulièrement lors des heures de pointe;
- 2- Une rue à 6 voies dans cette zone, donc très longue à traverser pour plusieurs citoyens;
- 3- Des feux de circulation mal synchronisés, accordant un temps de transit démesurément plus élevé aux voitures qu'aux piétons;
- 4- À proximité de la rue Notre-Dame, une voie ferrée qui sectionne le quartier en deux.

Cette voie ferrée appartient au Canadien National et longe la rue Souigny. Elle a récemment été clôturée d'est en ouest. Conséquence : exception faite des quelques intersections routières, il n'y a plus de passages piétonniers.

La population, qui utilisait ces passages depuis près d'un demi-siècle afin de profiter des différents services situés de part et d'autre de la voie ferrée, est désormais contrainte à des détours de près d'un kilomètre pour un simple déplacement. Faut-il se surprendre que des brèches soient apparues dans cette clôture? Nous ne croyons pas que cette initiative des résidants soit la solution au problème:

Nous recommandons 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 c'est le cas ailleurs sur le territoire montréalais.

Par ailleurs, Mercier-Est est enclavé, particulièrement pour aller vers l'ouest, en direction du centre-ville. Pour enjamber l'autoroute 25 et sortir du quartier vers l'ouest, trois possibilités s'offrent aux piétons et aux cyclistes :

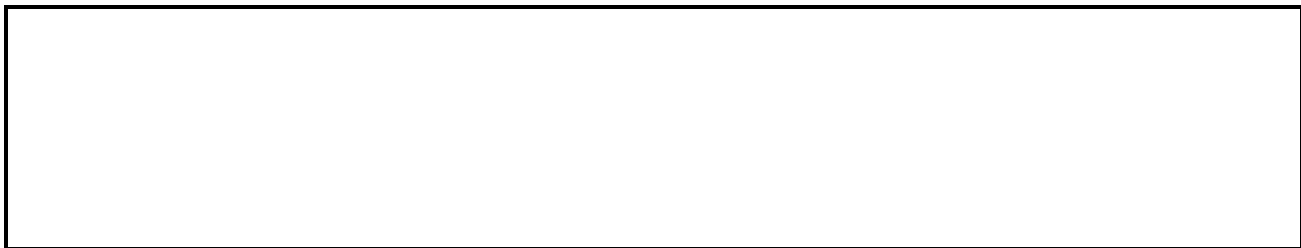
1- Utiliser la rue Notre-Dame, dont l'environnement dissuasif est décrit ci-haut;

2- Emprunter la rue Hochelaga. Cette possibilité est la plus utilisée par les cyclistes et les piétons du quartier. Cependant, elle est très dangereuse parce qu'il faut traverser les cinq voies de service de l'autoroute 25 et qu'aucun feux de circulation ne donnent la priorité aux piétons;

3- Emprunter plus au nord la rue Sherbrooke. Il faut alors traverser les bretelles qui donnent accès à l'autoroute ou à la rue Sherbrooke. Il n'y a pas de feux de circulation et la circulation est dense. Autrement dit, cette voie d'accès n'est pas sécuritaire.

Dans un secteur où il y a des équipements urbains de première importance de part et d'autres de l'autoroute 25 (un hôpital, des centres commerciaux, des HLM à haute densité, des tours d'habitation pour personnes retraitées), les infrastructures routières sectionnent la zone en deux et il est davantage sécuritaire d'utiliser l'automobile pour se déplacer.

Dans la mesure où le Ministère des Transports du Québec reconstruit actuellement le viaduc de la rue Hochelaga et que d'autres réfections sont à prévoir dans le secteur, **nous recommandons que la Ville produise un plan spécifique visant à sécuriser les déplacements piétonniers dans cette zone, entre autres en prévoyant des feux de circulation pour piétons et cyclistes.**



■ 13^{ème} Chantier

« Doubler le réseau cyclable de Montréal en sept ans »

L'objectif énoncé de faire passer le nombre de pistes et de bandes cyclables de 400 km à 800 km d'ici 7 ans doit rapidement être mis en action. Ainsi, pour faire de Montréal « la ville cyclable par excellence », il faudra dans un premier temps développer des « quartiers cyclables par excellence ». Il est donc important de déterminer rapidement quels secteurs de la ville offrent des possibilités intéressantes de développement du réseau cyclable.

C'est donc dans cet ordre d'idées que nous réaffirmons la place prépondérante que le quartier Mercier-Est désire offrir aux déplacements actifs, particulièrement à vélo. Toutefois, pour que les citoyens changent durablement leurs habitudes de déplacement, l'aménagement urbain doit leur offrir des conditions incitatives minimales.

Le territoire de Mercier-Est est mal desservi en matière de voie cyclable. Il est vrai que la Route Verte parcourt l'arrondissement d'est en ouest, mais son aménagement est peu sécuritaire et le décor environnant peu attrayant, exception faite du segment parcourant la Promenade Bellerive. Ainsi :

Nous recommandons que le tracé de la Route Verte soit déplacé pour en faire une véritable voie cyclable et non un raccordement temporaire, dissuasif et non sécuritaire comme c'est actuellement le cas. Nous recommandons aussi, tel que le propose le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, que l'ancienne emprise du CN soit transformée en une véritable voie d'entrée cyclable dans Mercier-Est.

Nous recommandons que le projet de la piste cyclable reliant la piste de l'arrondissement d'Anjou, le parc Thomas-Chapais et la Promenade Bellerive soit rapidement mis en chantier. L'axe du boulevard Pierre-Bernard mérite d'être pris en considération. Le Plan d'urbanisme propose d'ailleurs cet axe.

Nous recommandons aussi de relier par le biais d'un système de vélo libre-service la station de métro Honoré-Beaugrand, équipement de transport collectif par excellence du quartier, à la promenade Bellerive, l'attrait principal de Mercier-Est. Un tel système permettra à la fois d'attirer les Montréalais dans le quartier et de les sensibiliser à la complémentarité des transports actifs et collectifs.

Nous sommes en accord avec l'intention de quintupler le nombre de places de stationnement pour vélos. Une fois de plus, nous recommandons que la station de métro Honoré-Beaugrand soit utilisée comme un lieu d'arrimage entre le réseau de transport collectif et les installations facilitatrices du transport actif.

Nous recommandons aussi que la promenade Bellerive, qui est traversée en entier par la Route Verte, soit dotée d'une station de vélo qui regroupera différents services pour les cyclistes.

5^{ème} chantier

« Améliorer les services de la STM pour accroître l'achalandage de 8 % en 5 ans »

Un objectif aussi ambitieux que celui d'accroître de 8 % l'achalandage aux services de transport en commun de la STM est tout à fait louable et même nécessaire dans un contexte de réchauffement climatique. La congestion croissante du réseau de transport routier de la Ville de Montréal indique aussi qu'il faut agir en ce sens. Or, un tel objectif implique également une hausse considérable de l'offre de services : 16 % selon les chiffres du plan.

Nous soutenons l'objectif de ce chantier. Conséquemment, nous évaluons que dès maintenant les secteurs où l'offre de service est déficiente doivent être identifiés. Le plus tôt possible, des mesures doivent être mises en place pour pallier au problème.

Le quartier Mercier-Est correspond exactement au profil d'un quartier où d'un côté les besoins des citoyens en transport en commun sont importants et de l'autre, où l'offre de service est insuffisante.

En ce sens :

Nous recommandons que les liens nord-sud soient améliorés dans le quartier ainsi que la fréquence de passage des autobus en soirée;

Nous recommandons d'améliorer la desserte de la rue Notre-Dame vers l'est en changeant le trajet actuel de la ligne 28. En ce sens, il serait avantageux de faire poursuivre le trajet sur la rue Notre-Dame, ensuite vers le nord via l'avenue Georges-V et terminer près du CLSC Mercier-Est/Anjou;

Nous recommandons d'augmenter le nombre d'abris-bus, particulièrement aux arrêts des lignes express vers le centre-ville.

■ 9^{ième} Chantier

« Implanter des mesures prioritaires pour autobus sur 240 kilomètres d'artères »

Nous considérons également positivement l'intention d'implanter des mesures prioritaires pour autobus sur la rue Notre-Dame entre la rue Dickson et le quartier Pointe-aux-Trembles. Il est d'ailleurs indiqué que ces mesures accorderont « la priorité aux usagers du transport en commun », ce qui impliquera en toute cohérence de restreindre l'accès aux camions sur cette artère.

Nous croyons en effet que le trafic de camions lourds sur certaines artères est un frein majeur à l'objectif de conférer au transport collectif un avantage concurrentiel par rapport à l'automobile.

En effet :

- 1- Les camions ralentissent de manière considérable la vitesse de déplacement;
- 2- Ils découragent l'accès pédestre à l'artère;
- 3- Ils rendent inconfortable, voire dommageable pour la santé, l'attente aux abords de l'artère.

C'est pourquoi nous recommandons que le développement d'une mesure prioritaire pour autobus sur la rue Notre-Dame entre la rue Dickson et le quartier Pointe-aux-Trembles soit accompagné de mesures interdisant le transport de marchandises dit de transit.

Conclusion

Nous croyons qu'il convient, pour chacun des 21 chantiers désignés par le Plan de transport, de désigner des objectifs clairs et ciblés et de déterminer des échéanciers pour les réaliser. Voilà pourquoi nous avons proposé différentes mesures qui permettront d'améliorer la qualité de vie des citoyens du quartier Mercier-Est. Nous croyons que nos recommandations s'inscrivent directement dans l'esprit du Plan de transport.

Il importe ici de rappeler que l'objectif fondamental du Plan de transport est de faire du transport collectif et du transport actif non seulement le mode de déplacement privilégié par les citoyens, mais également un outil structurant le développement durable de Montréal et améliorant la qualité de vie des Montréalais.

Le plan souligne d'ailleurs qu'il faut développer des solutions « novatrices » pour s'attaquer à la problématique du transport urbain de marchandises. Notre intervention s'inscrit directement dans cette perspective.