

VILLE DE  
MONT-ROYAL



TOWN OF  
MOUNT ROYAL

## MÉMOIRE

présenté à la Ville de Montréal

### **Plan de transport 2007 Réinventer Montréal**

Préparé par Catherine Hirou, ing.  
Directrice des Services techniques  
Juillet 2007

## 1. INTRODUCTION

La Ville de Mont-Royal salue l'initiative de la Ville de Montréal, de structurer la gestion des transports dans la région de Montréal, avec une vision d'avenir. Cependant, cet exercice est de très grande envergure et plusieurs autres plans d'action qui ont précédé celui-ci ne se sont jamais que très partiellement concrétisés, compte tenu également de leur grande ambition initiale. Le bénéfice des écrits permet, outre à l'occasion la réalisation de ces investissements, la pérennité des idées et la réutilisation de celles-ci dans les plans qui seront ultérieurement proposés. Il en va de même pour les plans passés dans lesquels « Réinventer Montréal » s'inspire d'ailleurs. À seul titre d'exemple, l'état déplorable de l'échangeur Turcot avait été décrié en 1988 dans le document intitulé *Le transport dans la région de Montréal* produit par le Ministère des transports du Québec et se retrouve en page 98 de « Réinventer Montréal », sous le titre : réaménager le complexe Turcot, 19 ans plus tard.

## 2. GRANDS DOSSIERS

Les grands dossiers qui préoccupent plus particulièrement la Ville de Mont-Royal seront traités ci-dessous de façon successive, en fonction des chantiers identifiés au Plan.

### **13<sup>e</sup> chantier : le réseau cyclable**

Au-delà du constat de stagnation ou d'inertie des investissements au cours des dernières décennies, en ce qui a trait aux réseaux de transport, dans la région de Montréal, certaines idées présentées au Plan sont rafraichissantes, particulièrement en ce qui a trait au transport actif, plus particulièrement le réseau cyclable. Beaucoup d'efforts semblent avoir été investis en ce sens, laissant malgré tout planer un certain doute quant à la réelle volonté d'une intégration, dans le réseau montréalais, des tracés au sein des villes liées, en faisant par conséquent un réseau à trous. Entre autres, en relation avec le réseau cyclable, tel qu'illustré aux figures C et 13, le lien à développer sur le boulevard Sainte-Croix, dans l'arrondissement Saint-Laurent, aboutit dans sa partie sud dans le néant, voire dans la Ville de Mont-Royal; l'intégration n'y est tout simplement pas. Dans la partie sud de notre ville, un lien sur le chemin Rockland est créé, strictement sur le Viaduc Rockland, ouvrage d'art vétuste, dangereux et même interdit aux cyclistes vers le nord, encore une fois pour déboucher dans le néant vers le nord, dans la Ville de Mont-Royal.

Notre ville travaille d'ailleurs à l'intégration sur son territoire de liens cyclables avec les arrondissements voisins, faisant sa première intervention de piste en site propre à double sens, dès l'automne 2007, en bordure du parc Connaught au centre de la ville.

## **5<sup>e</sup> chantier : améliorer les services de la STM**

L'amélioration de l'accessibilité du transport en commun est clairement identifié comme axe d'intervention et la Ville de Mont-Royal s'en réjouit. En effet, notre ville mise également grandement sur l'accroissement de l'usage, par ses résidents et travailleurs, du transport en commun. La ville de Mont-Royal, au sein de son plan de développement durable récemment adopté, a d'ailleurs clairement identifié sa volonté de participer à l'amélioration de sa desserte de transport en commun (action 2.2). Cependant suite à de récentes rencontres avec la STM, aucune volonté n'a été signifiée de la part de la société, par des gestes concrets, pour améliorer la situation qui accable Mont-Royal depuis de nombreuses années.

En effet, outre le service de train de banlieue, sous la gestion de l'AMT, les résidents de la ville sont effectivement desservis principalement par quatre (4) lignes d'autobus, et une station de métro, la station Acadie. Cependant les circuits d'autobus qui desservent la ville n'offrent aucune accessibilité aux stations de métro voisines, dont l'Acadie, en faisant un service qui ne répond pas aux besoins de déplacement pendulaires quotidiens. Cette station est si isolée qu'il est même impossible en tant que conducteur d'une automobile d'y laisser un passager, faute de zone d'arrêt ou de débarcadère. Cette situation est déplorable principalement compte tenu de l'existence d'une propriété de la STM connexe à l'édicule ouest, qui permettrait facilement un tel aménagement. À noter d'ailleurs le très faible usage généralisé de cette même station qui se situe au 63<sup>e</sup> rang en termes d'accessibilité au réseau de métro, sur un total de 65 stations du réseau de la STM (avant l'ouverture des stations à Laval).

Nous sommes d'avis qu'avant d'ouvrir de nouvelles stations de métro (4<sup>e</sup> chantier), dont certaines se situeraient dans la prolongation de la ligne bleue, il serait judicieux de voir à gérer efficacement les stations présentement en opération, sur cette même ligne bleue, qui sont nettement sous utilisées compte tenu de leur isolement. Il s'agit d'investissements passés, mais malgré tout majeurs, qui n'offrent qu'un bien maigre retour et pour lesquels il y a place à des efforts pour accroître l'achalandage. Le seul circuit d'autobus, se rabattant à la seule station de métro sur le territoire de Mont-Royal, en est un qui ne dessert aucunement notre ville, mais Parc Extension, qui pour sa part possède plusieurs stations de métro sur son propre territoire. Nous sommes choqués d'avoir sur notre territoire une station, mais les lacunes ci-haut mentionnées font en sorte que son usage est nettement insuffisant. Les résidents de la Ville de Mont-Royal pourraient accroître leur fréquentation de cette station si des gestes significatifs et des moyens incitatifs raisonnables étaient mis en place.

La fréquence des circuits qui desservent la ville de Mont-Royal ne peut et ne pourra jamais attirer des usagers non captifs. Les fréquences de 40 minutes de certains circuits sont déplorables et, nous le comprenons, calculés en fonction de la clientèle mesurée. Mais aucun effort n'a été fait à ce jour pour repenser la desserte en offrant des circuits qui desservent le secteur résidentiel de la Ville de Mont-Royal et qui se rabattent sur des stations de métro voisines pour rendre le service de transport en commun plus attrayant et compétitif en termes de temps de déplacement. Les stations De la Savane (un seul circuit d'autobus y passe) et Namur, cette dernière étant sous-utilisée à la lecture du plan, nécessiteraient de réels efforts pour y rabattre des lignes de desserte de notre ville, soit la ligne orange, contrairement à la ligne bleue, offrant un accès direct vers le centre de l'agglomération de Montréal.

## **18<sup>e</sup> chantier : entretenir et compléter le réseau routier**

Le réseau routier montréalais est mal en point. Bien sûr les artères qui sont de la responsabilité de l'agglomération sont à l'heure actuelle bien peu entretenues, donc la volonté d'investir dans le réseau est louable et aurait certes dû avoir toujours été une priorité. Ce besoin de conservation des acquis est criant tant sur le territoire de la Ville de Montréal que sur le réseau artériel des villes reconstruites.

Outre le réseau de rues existantes, certains prolongements sont proposés. Le boulevard Cavendish refait alors surface et y est présenté. Compte tenu que l'amorce des discussions préliminaires sur la question du prolongement du boulevard Cavendish date du milieu des années 60, ne cessant d'être étudiée à répétition au fil des 40 dernières années, il est donc temps d'agir dans ce dossier! Le projet du raccordement du boulevard Cavendish a toujours visé de compléter le réseau routier dans le secteur Décarie/Cavendish/Jean-Talon ouest. Par la création de liens nord-sud et est-ouest, le but est d'améliorer l'accessibilité du secteur, pour y entrer, en sortir et y circuler, par tous les modes de transport. De plus, ce raccordement devait assurer des conditions de circulation propices à la prospérité économique et au bien-être des résidents, en faisant le lien entre la Ville de Côte Saint-Luc dans l'arrondissement Saint-Laurent, ce tronçon ayant d'ailleurs été identifié comme projet prioritaire lors du Sommet de Montréal en 2002.

En 2004, la Ville de Montréal adoptait son plan d'urbanisme (point 4.13) qui également favorisait la création de nouveaux liens dans l'axe du boulevard Cavendish, dans le secteur de l'hippodrome Blue Bonnets et de la Cité scientifique, afin de mettre en valeur et de désenclaver cet important secteur d'emploi. Dans le courant de cette même année, la Ville de Montréal lançait un communiqué de presse : Projet Cavendish - 5 millions \$, pour la création du bureau de gestion de projet. À ce stade d'avancement du projet, un échéancier clair et précis avait alors été établi qui ciblait la période de 2007 à 2012 comme celle de conception et réalisation des travaux de l'ensemble du projet Cavendish.

Cette fois, dans le plan de transport, le scénario d'implantation n'est pas clairement spécifié, relativement au phasage des deux segments identifiés à la figure 17, et la Ville de Mont-Royal n'a pas été consultée à cet égard. En ce qui a trait à l'échéancier de réalisation de ce projet, le plan de transport propose que le début, soit environ 40 % du projet, ne se situerait qu'entre 2012 et 2017, alors que la suite, donc la majorité du projet, se poursuivrait au-delà de 2017. Vu l'importance que jouera ce lien et vu qu'il est en préparation et en planification depuis déjà plus de quarante ans, il est impérieux que cet échéancier soit révisé pour devancer le projet et que le scénario du tracé proposé soit revu et accepté en bonne et due forme par les villes impliquées, notamment la Ville de Mont-Royal et la Ville de Côte Saint-Luc, antérieurement considérées comme des partenaires dans ce projet. La Ville de Mont-Royal considère que ce projet qui verra à désenclaver les secteurs résidentiels et industriels, une fois le projet réalisé dans sa totalité, devrait être priorisé au cours des cinq (5) prochaines années.

La Ville de Mont-Royal désire attirer l'attention relativement à l'entretien du réseau routier, au sein de ce même chantier, soit celui de la reconstruction du viaduc Rockland reliant le chemin Rockland dans la ville de Mont-Royal à l'arrondissement Outremont. Celui-ci est totalement absent des projets à prioriser au Plan, alors que l'état de la structure est très inquiétant, la Ville de Montréal ayant d'ailleurs récemment refusé que des transports hors dimension y circulent. Le resurfacement qui s'y fera à l'automne 2007 ne permettra que d'étendre la vie utile, aux dires même des représentants de la Ville de Montréal et de son expert-conseil au dossier, que de cinq (5) ans tout au plus. C'est, selon nous, une raison suffisante pour retrouver cette structure vieillie au sein de la

liste des projets prioritaires, qui propose un étalement de ces réalisations sur plus de dix (10) ans. Que l'on choisisse d'en faire un tunnel ou un nouveau viaduc, là n'est pas la question. L'urgence d'une gestion éclairée de ce dossier est prioritaire, et ce, pour des raisons de sécurisation du réseau.

Récemment, l'Office de consultation publique de Montréal a déposé son rapport de consultation publique portant sur le projet d'aménagement d'un nouveau campus universitaire sur le site de la gare de triage d'Outremont. Le viaduc Rockland y a été traité compte tenu de l'importance pour la desserte du site à l'étude. La désuétude et des suggestions y sont décrites de la façon suivante :

« la réfection du viaduc Rockland, dont la construction remonte à 1966, ou son remplacement par un tunnel sous les voies ferrées ont été suggérées par plusieurs. Comme le signale l'étude, des impacts sur la circulation, le secteur de ce viaduc n'est pas convivial pour les piétons et cyclistes qui doivent y circuler en particulier, pour ceux désirant emprunter le viaduc. »

Par conséquent, la commission considère qu'il est essentiel que les problèmes de sécurité, de convivialité et de facilité d'accès associés au viaduc soient résolus avant la fin de la phase 1 du projet, soit avant 2010. Par conséquent, logiquement, ce projet de réfection totale du viaduc Rockland devrait être priorisé au cours des cinq (5) prochaines années, alors qu'il n'apparaît pas du tout au Plan.

Le viaduc Rockland, outre sa vétusté ne permet pas la libre circulation des cyclistes, et de plus n'est pas sécuritaire pour ceux qui l'empruntent. La grande prémisse de ce plan de transport, soit l'identification d'un premier enjeu majeur comme étant *le développement des transports actifs et collectifs* (p25), n'est donc pas ici reflétée. Il s'agit donc d'un dossier qui est aussi d'importance significative au sein du 17<sup>e</sup> chantier – accroître la sécurité des déplacements, cité d'ailleurs comme troisième de trois (3) enjeux du plan (p25). De plus, l'incompatibilité de l'opération de cette structure avec les besoins des cyclistes et des piétons vient en appui à l'action nécessaire pour repenser complètement ce viaduc dans le contexte visant à prioriser le piéton, développer les infrastructures cyclables (...partout en ville) et aménager la voie publique en voyant *au partage adéquat des emprises routières*, tel que relevé dans le plan. Ce projet de réfection répond à tant de besoins spécifiquement signifiés dans ce plan qu'il est difficile de croire qu'il n'y ait pas été inclus, *comme véritable projet urbain intégré*.

### 3. CONCLUSION

En guise de conclusion, la Ville de Mont-Royal adhère aux grands principes et objectifs qui sous-tendent le plan de transport 2007 de la Ville de Montréal, mais nous tenons à y retrouver des actions concrètes qui répondent réellement aux préoccupations de notre ville et aux engagements passés. La Ville de Mont-Royal, aussi, comme souligné par Monsieur Gérald Tremblay, Maire de Montréal, « considère la sécurité de l'ensemble des usagers du réseau routier comme une priorité », tout comme l'accessibilité au réseau de transport en commun. La table est mise, il est alors temps de présenter les projets entièrement axés sur ces objectifs.