



MÉMOIRE PRÉSENTÉ

À LA COMMISSION DU CONSEIL D'AGGLOMÉRATION SUR L'ENVIRONNEMENT, LE
TRANSPORT ET LES INFRASTRUCTURES

DANS LE CADRE DES CONSULTATIONS PUBLIQUES
SUR LE PLAN DE TRANSPORT DE MONTRÉAL, 2007

Ville de Montréal-Est

Août 2007

Table des Matières

Sommaire	3
1. Introduction	4
2. Montréal Est- un bref aperçu.....	5
3. Nos préoccupations	6
3.1 Remarques générales.....	6
3.2 Le boulevard Rodolphe-Forget (Bourget).....	8
3.3 La rue Sherbrooke	15
3.4 La rue Notre-Dame.....	16
3.5 Les mesures incitatives relatives au transport vers les secteurs économiques	17
4. Conclusion.....	18

Sommaire

Nous jugeons que le Plan de transport de Montréal 2007 est innovateur et audacieux dans l'atteinte des objectifs fixés pour le transport des personnes. L'importance mise sur le transport en commun et les modes de transport actifs en est la preuve.

Il reste par contre certaines lacunes quant à l'identification des enjeux et actions prioritaires pour le transport des marchandises. En particulier, le Plan de transport ne présente pas une analyse adéquate de l'importance économique du transport. La déficience du réseau à Montréal-Est, particulièrement de desserte nord-sud à un impact prononcé sur la qualité de vie de nos résidents ainsi que sur l'efficacité du transport, diminuant du fait même la compétitivité de l'Est au plan industriel. Étant donné l'importance économique et la dominance en termes d'espace de notre secteur industriel, nous croyons que l'épanouissement de nos entreprises devrait être au premier plan dans la structure régionale de transport.

Dans le cadre de cette consultation sur le Plan de transport de Montréal nous souhaitons donc vous faire part de nos préoccupations et nous nous mettons à votre disposition afin de mettre en œuvre ces idées. Nos commentaires se concentrent autour des trois axes (actuels et futurs) principaux de la Ville de Montréal-Est que sont le boulevard Rodolphe-Forget/Bourget, la rue Sherbrooke et la rue Notre-Dame ainsi que sur l'amélioration de la desserte et de l'accès au système de transport en commun dans l'Est.

1. Introduction

Dans le cadre de la Commission sur le Plan de transport de Montréal 2007, la Ville de Montréal-Est souhaite faire part de quelques commentaires et préoccupations. La dominance de l'industrie sur notre territoire nous présente des défis qui nous sont propres à l'échelle de la métropole, particulièrement sur le plan du transport des marchandises. L'efficacité du réseau routier est d'une grande importance pour le maintien de la santé économique de nos entreprises, ainsi que la sécurité de nos résidents.

D'entrée de jeu, nous souhaitons donner notre appui à la réalisation de la majeure partie des chantiers. Il nous est évident que les projets sont ambitieux et sauront sans doute affronter les défis à venir. Nous sommes particulièrement en accord avec les principes du 16^e chantier.

Par contre, nous trouvons que le Plan à l'étude pourrait faire plus de place aux enjeux du transport des marchandises, cette problématique étant au cœur de nos préoccupations administratives. Dans l'optique de créer des milieux de vie sains et sécuritaires de concert avec un développement économique soutenu, ne serait-il pas opportun de proposer une vision qui intègre tous les aspects du transport?

Les commentaires qui suivent se veulent donc constructifs et ont comme but d'assurer le développement durable de la Métropole.

2. Montréal Est- un bref aperçu

Avant d'aborder notre mémoire sur le Plan de Montréal 2007, permettez-nous de vous présenter en quelques lignes, les principales caractéristiques de notre ville. Cet aperçu vous permettra de mieux comprendre notre point-de-vu quant au développement du système de transport montréalais.

La Ville de Montréal-Est, ville à vocation industrielle, abrite près de 4000 résidents sur un territoire d'une superficie de 12,36 km². Voici quelques faits saillants qui décrivent les activités économiques qui s'y déroulent :

- Sur notre territoire se trouvent de nombreuses usines pétrochimiques et chimiques ainsi que d'importantes raffineries de pétrole dont certaines installations datent du début du 20^e siècle ; les installations Shell permettent de raffiner plus de 260 000 barils de pétrole par jour. De plus, d'autres grandes pétrolières dont Chevron et Exxon envisagent de s'installer à Montréal-Est, confirmant l'importance stratégique de ce territoire pour les exploitations pétrochimiques.
- Lafarge, l'unique carrière de l'île Montréal, se trouve en bonne partie sur le territoire de la Ville de Montréal-Est.

Il est donc important de souligner à ce stade-ci que la santé économique de Montréal-Est a un impact direct sur l'économie de la métropole. L'épanouissement de notre secteur industriel dépend d'un système de transport efficace et sécuritaire.

3. Nos préoccupations

3.1 Remarques générales

Étant donné l'importance économique de Montréal-Est pour l'ensemble de la région métropolitaine de Montréal et l'impact du transport des marchandises sur la compétitivité de nos entreprises, nous voulons vous faire part de nos préoccupations majeures quant aux orientations et projets prévus dans le Plan le transport de Montréal 2007. Nous voulons aussi mettre de l'avant de nouvelles orientations qui sauraient mieux répondre aux besoins de nos citoyens et entreprises.

À première vue, il nous est clair que le Plan à l'étude ne présente pas une analyse adéquate des fonctions économiques du transport. Figurant dans les cinq dernières pages du document, la section D *Les déplacements à vocation économique et le transport des marchandises* ne fait qu'un survol d'une fraction des enjeux et des problèmes qui affligent le transport des marchandises à Montréal et particulièrement dans l'Est.

L'accent est mis en grande partie sur le déplacement des personnes. Selon la Ville de Montréal-Est, ville à vocation principalement industrielle, ceci est jugé inacceptable. Nous croyons que la modernisation de notre réseau routier, l'expansion du réseau cyclable, la sécurité piétonnière et l'implantation d'un système de transport en commun vert et accessible est, certes, d'une grande importance pour la qualité de vie des citoyens présents et futurs. Par contre, nous croyons fortement que le Plan de transport de Montréal doit être révisé afin de prendre en considération les commentaires suivants.

Ceux-ci ont été conçus en fonction des trois axes de transports suivants :

- ❑ Le (futur) boulevard Rodolphe-Forget (Bourget)
- ❑ La rue Sherbrooke
- ❑ La rue Notre Dame

3.2 Le boulevard Rodolphe-Forget (Bourget)

À la page 100 du Plan de transport de Montréal 2007, on propose de prolonger le boulevard Rodolphe-Forget (Bourget). Le projet se résume comme suit :

« Un nouvel axe routier de plus de 4 km entre le boulevard Henri-Bourassa et la rue Sherbrooke sera construit dans l'axe du boulevard Rodolphe-Forget (RDP) et la rue George-V. Ce projet sera réalisé au rythme du développement urbain du secteur et permettra le rabattement des rues collectrices, l'amélioration de la desserte par autobus en améliorant les parcours et le développement de la grille artérielle de l'Est. »

De toute évidence, le prolongement du boulevard Rodolphe-Forget (Bourget) dans Montréal-Est, corridor stratégique pour le développement de notre économie, est axé principalement sur le déplacement des personnes. Voici quelques commentaires afin de tirer le plein potentiel de ce projet :

Le transport des personnes

Nous reconnaissons le besoin d'améliorer le transport en commun. Par contre, l'axe proposé ne mène à aucun pôle d'emploi ou d'habitation (non desservi par le réseau actuel de transport en commun). Quant à l'amélioration du service vers le centre-ville, les projets du train de l'est et de prolongement de la ligne N^o5 du métro satisferont sans doute les besoins en termes de déplacements des résidents des milieux résidentiels au nord de Montréal-Est. L'axe Rodolphe-Forget (Bourget) ne sera donc probablement pas utilisé à des fins de transport en commun. Une

vision d'ensemble du plan de transport nous mène à conclure que les citoyens au nord de Montréal-Est n'ont aucune raison de se rendre au sud pour ensuite emprunter ce réseau. De même, les résidents de Montréal-Est, étant desservis par la ligne N°1 de métro et les services d'autobus sur les rues Sherbrooke et Notre-Dame n'ont eux aussi aucune raison d'emprunter Rodolphe-Forget (Bourget) pour leurs déplacements vers les centres d'emplois et commerciaux.

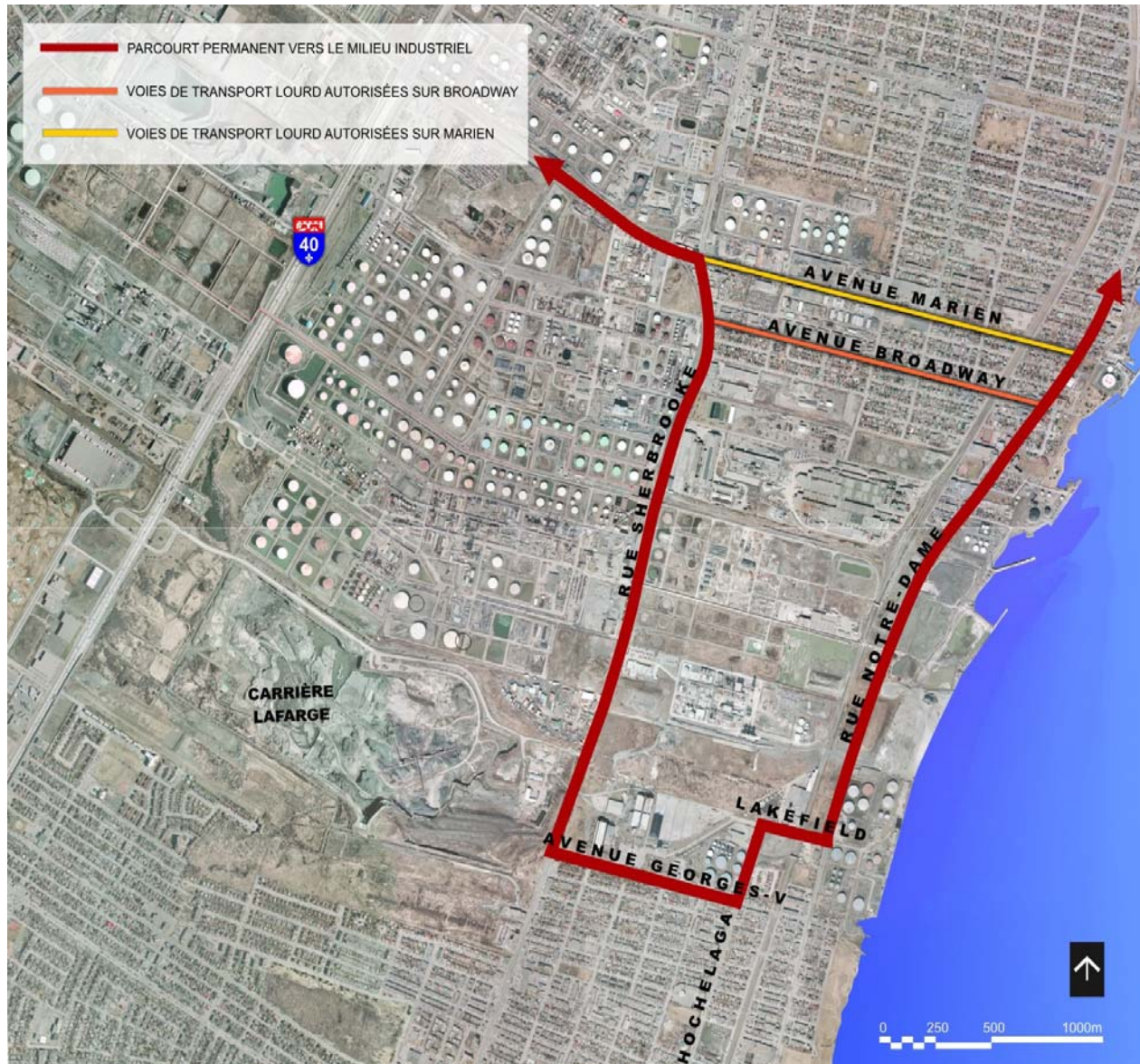
L'implantation d'un corridor principalement pour le déplacement des personnes sur le futur boulevard Rodolphe-Forget (Bourget) ne représente pas une utilisation optimale de ce lien routier.

L'accès à la zone industrielle

Il y a présentement qu'un axe nord-sud qui traverse le territoire de la Ville de Montréal-Est, l'avenue Marien, axe de desserte résidentielle entre la rue Sherbrooke Est et la rue Notre-Dame Est. Afin de permettre le transport efficace des marchandises vers nos cartiers industriels situés entre la rue Notre-Dame et le boulevard Henri-Bourassa, nous le répétons, le boulevard Bourget-Forget doit être envisagé dans l'optique de créer un corridor de desserte de transport lourd.

L'accès au quai du port de Montréal dans Montréal-Est est très difficile. Les déplacements de marchandises du port vers les milieux industriels, à moins d'emprunter l'avenue Marien ou Broadway (circulation du jour seulement) doivent être effectués via la rue Notre-Dame pour ensuite prendre l'avenue Lakefield vers George-V et ensuite Sherbrooke (voir carte 3.1).

Carte 3.1 Transport lourd sur le territoire de Montréal-Est



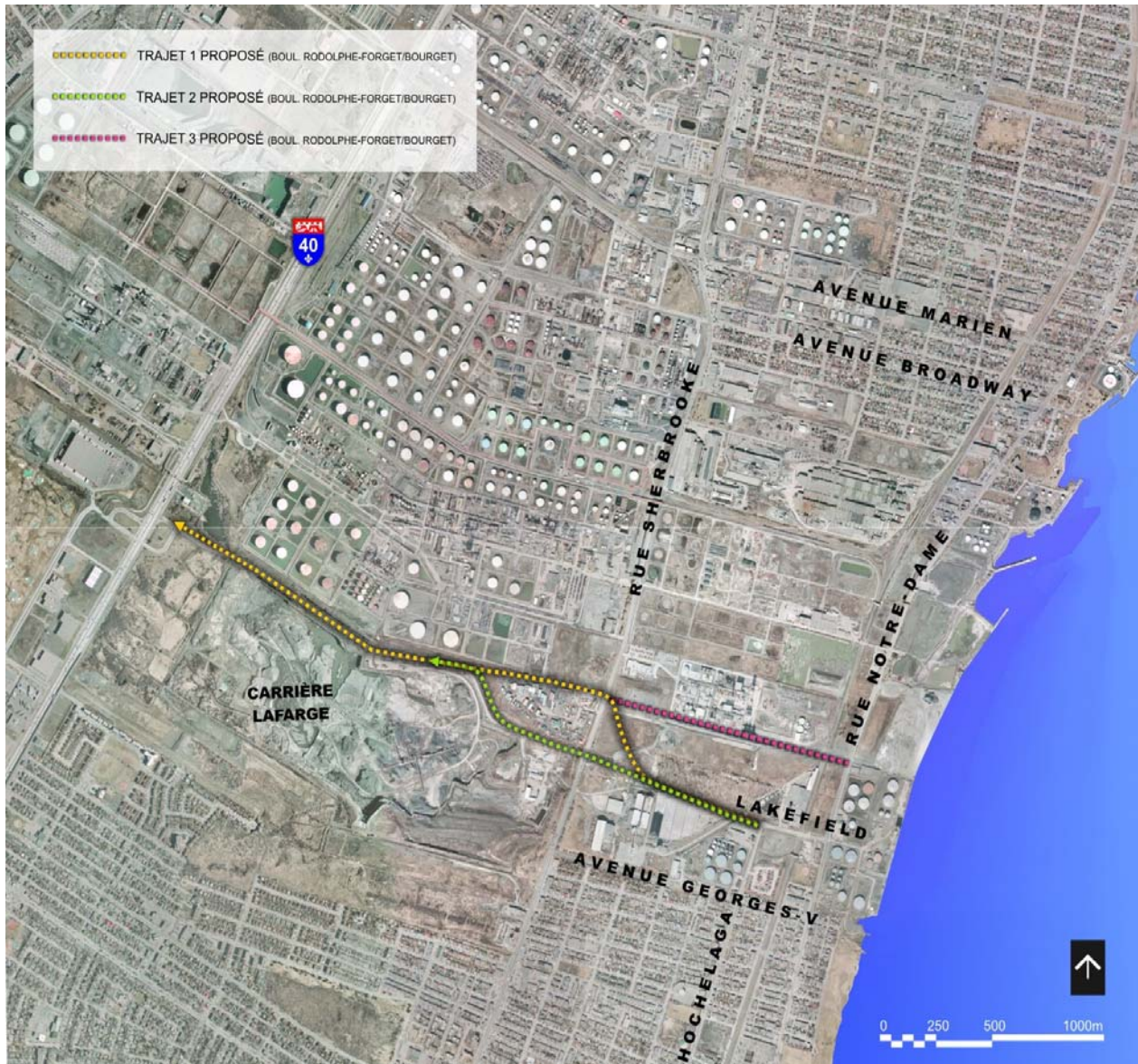
Ce détour est jugé inacceptable et a, de toute évidence, un impact négatif sur la croissance du milieu. De plus, cette situation favorise l'utilisation des artères résidentielles à des fins industrielles et de transport des matières dangereuses, ayant des répercussions sérieuses sur les infrastructures routières non adaptées à cette utilisation et mettant en péril la qualité de vie des résidents de la Ville de Montréal-Est. **La construction de l'axe Rodolphe-Forget (Bourget) allégerait de façon significative l'utilisation de nos boulevards résidentiels pour le transport de jour des marchandises.**

Le tracé du corridor

Étant donné la nécessité de créer un axe nord-sud de desserte de transport lourd dans Montréal-Est afin de lier le port de Montréal aux secteurs industriels et le réseau autoroutier, il nous est clair que la localisation du corridor Rodolphe-Forget (Bourget) à l'est de la Carrière Lafarge devrait être privilégiée. À présent, le plan de transport ainsi que le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal semblent favoriser un tracé à l'ouest de celui-ci à travers le futur site résidentiel Contrecœur. La construction d'une voie de raccordement entre la rue Sherbrooke et l'autoroute 40 afin de desservir prioritairement le site contrecœur retarderait grandement la mise en place d'un lien routier répondant aux besoins actuels du milieu.

D'importance majeure, le maintien de la quiétude des résidents présents et futurs demande la réévaluation des impacts de ce tracé. De même, le rôle économique indéniable du futur axe doit aussi être considéré lors de son tracé. Le scénario que nous proposons permet une utilisation maximale des ressources (voir carte 3.2).

Carte 3.2 Trajets proposés pour le boulevard Rodolphe-Forget (Bourget)



Le projet du site Contrecœur vient modifier le tracé initial du boulevard projeté envisagé par la Ville de Montréal. De toute évidence, sa localisation en retrait des secteurs résidentiels est un choix optimal, tant sur le plan des plus simples règles d'urbanisme qu'en terme de rendement économique. De plus, afin de réduire les coûts reliés à la construction de l'axe, nous proposons aux tracés 1 et 2 que le boulevard Rodolphe-Forget (Bourget) se raccorde à l'avenue Lakefield, déjà conçue pour le transport des marchandises, et non le boulevard George-V, qui aura à être élargi (d'une voie) afin de desservir les secteurs industriels et les besoins du camionnage. Le tracé 3, qui privilégie un parcours droit de l'autoroute 40 à la rue Notre-Dame, devrait aussi être étudié en plus grand détail.

Si comme nous le prétendons le prolongement du boulevard Forget répond d'abord et avant tout à la circulation des biens et des marchandises, il incombe aux autorités de faire en sorte que sa localisation et son tracé puissent adéquatement répondre à des impératifs de sécurité. En effet, l'aménagement de ce nouveau boulevard doit pouvoir contribuer à la réduction des risques reliés au transport routier de matières dangereuses ; en conséquence, il y a matière à réfléchir sur les modes de transport devant utiliser le nouveau boulevard. A cet égard, la cohabitation entre transport des marchandises, dont une bonne partie est dédiée au transport de matières dangereuses, et le transport actif et collectif ne nous semble pas, à première vue, un choix approprié.

Le drainage de la zone industrielle

Le secteur industriel de Montréal-Est entre l'autoroute 40 et le boulevard Henri-Bourassa nous pose présentement de sérieux problèmes de drainage. Les conduits, qui ont été installés il y

maintenant de nombreuses années, sont trop petits et ont été conçus pour une utilisation de moins grande intensité. Ceci rend nécessaire la création de bassins de rétention nuisant à la compétitivité au plan régional de la Ville de Montréal-Est pour l'implantation d'industries. Nous croyons qu'il serait donc opportun de tenir compte de la construction du collecteur avec le futur boulevard Rodolphe-Forget (Bourget).

Outre notre proposition de créer un axe de desserte de transport lourd nord-sud sur le territoire de Montréal-Est, peu d'actions sont posées dans le Plan de transport pour favoriser l'intermodalité du port à Montréal-Est. En particulier les améliorations proposées au réseau routier existant négligent les sections du tracé des principaux axes (Sherbrooke et Notre Dame) sur le territoire de Montréal-Est. L'accessibilité au port est d'une importance stratégique pour le positionnement de la région de Montréal comme nœud industriel au niveau de la province. Nos préoccupations à l'égard de ces principaux liens routiers sont décrites dans les sections suivantes.

3.3 La rue Sherbrooke

Dans le Plan de transport de Montréal 2007, les activités de réaménagement de la rue Sherbrooke se limitent aux secteurs entre Papineau et Pie-IX et à l'est du territoire de Montréal-Est, entre la 36^e avenue (PAT) et la rue Notre-Dame. Ce projet sera «favorable aux déplacements à pied, en vélo et en transport en commun».

Nous sommes de l'avis que le réaménagement des quelques 2 km de la rue Sherbrooke entre les avenues Marien et George-V devrait être prioritaire et donc inclus dans le Plan. Cet axe constitue un lien majeur pour une bonne partie de l'île de Montréal. Il serait intéressant d'avoir une certaine continuité visuelle à travers son parcours. Il y a maintenant aussi la possibilité de nouveaux développements d'édifices à bureaux dans ce secteur. Quoiqu'industriel, le secteur devrait receler des caractéristiques qui favorisent une amélioration de la qualité de vie des travailleurs et passants (beauté visuelle du secteur, aménagement d'espaces verts pour la détente, etc.). De plus, l'état actuel de ce tronçon est très détérioré et nécessite une réfection majeure à court terme.

Encore une fois, nous croyons que cet axe devrait servir principalement de corridor à vocation industrielle, permettant un accès rapide et sécuritaire aux liens nord-sud entre le port de Montréal et les réseaux ferroviaires et routiers supérieurs. Nous sommes d'accord que l'efficacité du transport des personnes et particulièrement du transport en commun devrait être développée afin de favoriser l'utilisation de ces services par les employés des industries.

3.4 La rue Notre-Dame

Au début du 20^e siècle, la ville de Montréal-Est devait devenir le modèle de ville verte au Canada sous le modèle *garden city* développé en Angleterre. Toutefois, certaines circonstances ont fait de notre ville un milieu où l'industrie lourde a prospéré au détriment de cette vision. Il y a par contre un désir de notre part de redévelopper ces idées toujours pertinentes, qui ont autrefois stimulé l'innovation chez nos décideurs municipaux.

Au cœur de cette vision, nous croyons que la rue Notre-Dame, axe principal des milieux résidentiels de Montréal-Est, doit être revégétalisée tout le long de son parcours, et ce, même à travers les secteurs industriels. Ce projet pourrait être complété en partenariat avec les grandes entreprises du milieu qui cherchent à améliorer la qualité de vie de leurs employés et pourrait venir s'insérer dans les projets de sécurisation déjà en cours sur la rue Notre-Dame.

Nous croyons aussi fortement à l'importance des améliorations à porter au réseau de pistes cyclables. En particulier, la piste le long de la rue Notre Dame, section importante de la Route Verte 5, doit être améliorée afin de permettre le déplacement sécuritaire des cyclistes sur cette artère très achalandée.

3.5 Les mesures incitatives relatives au transport vers les secteurs économiques

Nous sommes de l'avis que l'on devrait envisager des moyens de promouvoir l'utilisation du transport en commun par les travailleurs de nos industries venant principalement des rives nord-est et sud de Montréal. Ceux-ci représentent près du double de la population de la Ville de Montréal-Est et engendrent de toute évidence, un très haut volume de trafic à tous les jours sur notre réseau routier. En particulier, il sera important de créer une ligne directe d'autobus rapide entre nos secteurs industriels et le train de l'est. Nous croyons que la future station St-Jean Baptiste peut le mieux desservir nos entreprises. Un lien de transport en commun pourrait emprunter la rue St-Jean Baptiste et ensuite Sherbrooke. Ceci favoriserait l'utilisation du transport en commun. De même, il serait important d'améliorer la desserte en transport en commun pour les gens souhaitant se rendre au centre-ville. Des lignes d'autobus rapides devraient être prévues afin de les acheminer vers les stations de métro les plus proches.

Un autre moyen serait de créer une entente avec les entrepreneurs de la ville. Ceux-ci pourraient entreprendre certaines mesures afin de diminuer l'utilisation de la voiture et ainsi réduire la demande en stationnement. Par exemple, on pourrait établir un réseau de covoiturage au niveau de l'entreprise. Le tout pour diminuer l'achalandage du réseau routier, l'espace nécessaire au stationnement des voitures et de poser un geste concret pour l'amélioration de la qualité de l'air et de l'environnement.

4. Conclusion

Enfin, il nous est clair que le plan de transports saura répondre aux enjeux du transport des personnes pour les années à venir. Ce projet de société est ambitieux et démontre que la Ville de Montréal est prête à affronter les enjeux des années à venir. L'accent mis sur le transport en commun et les modes de transport actifs en sont la preuve. En ce sens, nous sommes tout à fait d'accord avec la proposition de créer des quartiers verts (16^e chantier). Étant entourés des zones industrielles intensives, nos résidents profiteraient énormément de l'application de ces principes.

Nous croyons toutefois que le transport des marchandises et des matières dangereuses devrait aussi jouer un rôle de premier plan dans le développement durable d'une métropole telle Montréal. Notre système est déficient et nuit à notre compétitivité à toutes les échelles. En particulier, l'accessibilité au port de Montréal-Est est très difficile en raison d'une absence de liens directs entre le fleuve et nos zones industrielles. Avec le prolongement du boulevard Bourget-Forget à l'est de la Carrière Lafarge, nous avons l'opportunité de répondre à cette lacune. Profitons donc de cette opportunité!

Tenant compte de ces quelques commentaires, la Ville de Montréal-Est se met à votre disposition afin de mettre en œuvre le Plan de transport de Montréal 2007.