

---

**MÉMOIRE**

Dossier présenté à  
l'Office de consultation publique de Montréal  
dans le cadre des consultations préliminaires à  
l'adoption du Plan d'urbanisme 2004 de la Ville de Montréal



Centre de gestion des déplacements de l'Est



## **TABLES DES MATIÈRES**

1. Le Centre de gestion des déplacements de l'Est .....	page 3
2. La situation du transport dans l'arrondissement RDP/PAT/ME .....	page 3
3. La position du CGD face au projet de Plan d'urbanisme .....	page 4
4. Les éléments manquants :	
a. Politique du stationnement .....	page 5
b. Routes parallèles à l'autoroute 40 .....	page 5
c. Carrefour .....	page 5
d. Pistes cyclables .....	page 6
e. Désenclaver L'Est .....	page 6
f. Train de banlieue .....	page 7
5. Conclusion .....	page 8

Dossier préparé par Karin Michel et François Arsenault  
Achévé à Montréal le 4 mai 2004

Centre de gestion des déplacements de l'Est  
10655, boulevard Henri-Bourassa Est, 3<sup>e</sup> étage  
Montréal, Québec  
H1C 1G7

Téléphone (514) 494-2606  
Télécopieur (514) 494-3071  
[www.sodec.qc.ca/cgd](http://www.sodec.qc.ca/cgd)



### **Le Centre de gestion des déplacements de l'Est**

Depuis plusieurs années, la Société de développement économique de Rivière-des-Prairies – Pointe-aux-Trembles – Montréal-Est (ci-après la SODEC) ainsi que le Centre local d'emploi de Pointe-aux-Trembles (CLE) font état d'une problématique importante particulière à l'Est de Montréal. Beaucoup d'entreprises affirment éprouver de la difficulté à recruter de la main-d'œuvre, même peu qualifiée. Ces entreprises sont également affectées par un taux élevé de roulement du personnel. Pour la plupart des intervenants, le grand coupable de cette situation est le transport de la main-d'œuvre.

Afin de mieux comprendre les impacts du transport des travailleurs dans l'arrondissement, la SODEC et le CLE ont mandaté la firme Codev International pour réaliser un portrait de la situation. La firme a présenté le 25 juin 2000 son rapport final, intitulé *L'analyse des problématiques de transport des travailleurs des arrondissements RDP/PAT*. On retrouve dans le document beaucoup de statistiques, de témoignages et quelques pistes de solutions dont la création d'un organisme ayant comme mandat de favoriser le transport de la main-d'œuvre. Suite au dépôt du rapport de Codev, la SODEC a décidé de passer à l'action et de créer un centre de gestion des déplacements (CGD) en collaboration avec l'Agence métropolitaine de transport (AMT).

Le CGD a pour mission de promouvoir et développer, en collaboration avec les entreprises de l'arrondissement et les acteurs publics, des alternatives de transport viables pour faciliter les allers-retours au lieu de travail des employés. Les outils pour réaliser cette mission sont nombreux, et le CGD est responsable de l'étude et de la mise en application de chaque solution.

### **La situation du transport dans l'arrondissement RDP/PAT/ME**

L'extrême est de l'île de Montréal est composé d'un tissu urbain peu dense, morcelé et hétérogène : plus resserré à Pointe aux Trembles et Montréal-Est autour du noyau des anciennes villes, il est discontinu à Rivière-des-Prairies. Ayant eu une vocation agricole jusqu'au début du XXe siècle, l'arrondissement, issu de l'annexion de trois anciennes villes à la Ville de Montréal ces quarante dernières années, s'est industrialisé à partir de la Première Guerre Mondiale, pour ce qui est de Montréal-Est, et des années 50/60, pour les deux autres secteurs. Cette trame urbaine héritée du passé ne facilite pas la mobilité des personnes et des marchandises. L'intégration des Villes d'Anjou, Montréal-Est, St-Léonard et Montréal-Nord à la Ville de Montréal en 2002 ont laissé espérer une meilleure intégration de l'arrondissement au sein des projets de Montréal, tant au niveau de la planification des transports en commun que du réseau routier. Il est en effet urgent d'améliorer rapidement la situation du transport puisque la qualité de vie des citoyens et la vie économique en dépendent, alors que des entreprises songent à quitter le territoire, notamment en raison des problèmes d'accessibilité.

Le CGD voit d'un très bon œil l'arrivée d'un nouveau Plan d'urbanisme, surtout s'il est conçu dans une perspective de développement durable. Par contre suite à l'analyse de la version préliminaire de ce plan, il apparaît certaines lacunes qu'il serait important de corriger avant l'adoption définitive de ce merveilleux outil de développement.



## **La position du CGD face au projet de Plan d'urbanisme**

Il est clair que le projet de Plan d'urbanisme présenté dans le cadre des consultations publiques du printemps 2004 est un pas dans la bonne direction pour le développement durable de la Ville de Montréal. Les éléments contenus à l'intérieur de ce Plan sont très intéressants, et leurs réalisations éventuelles seront bienvenues. Parmi les projets les plus intéressants pour l'arrondissement RDP/PAT/ME, notons :

- Prolongation de la ligne 5 du métro à partir de la station Saint-Michel vers l'arrondissement d'Anjou (page 43);
- Instauration de mesures préférentielles au transport collectif et incitation à la circulation des taxis le long des axes du boulevard Maurice-Duplessis, de la rue Notre-Dame Est et de la rue Sherbrooke Est (page 45);
- Identification d'un corridor de transport collectif possible à partir de la pointe Est de l'île vers le Centre en desservant l'arrondissement RDP/PAT/ME (page 46);
- Réaménagement de la rue Sherbrooke Est de l'avenue Georges-V au boulevard Marien et de la 40<sup>e</sup> Avenue au bout de l'île (page 55);
- Parachever le boulevard Maurice-Duplessis, entre le boulevard Rivière-des-Prairies et le boulevard Saint-Jean-Baptiste, et le boulevard Marien, entre le boulevard Henri-Bourassa Est et le boulevard Maurice-Duplessis (page 55);
- Prolongation du boulevard Rodolphe-Forget, du boulevard Henri-Bourassa Est à la rue Notre-Dame Est, incluant un nouvel échangeur dans l'axe de l'autoroute 40 (page 57);

Tous ces éléments seront probablement bénéfiques pour l'arrondissement, de façon directe ou indirecte. Mais il faut préciser qu'il s'agit malheureusement souvent de projets qui sont attendus depuis plusieurs années déjà, et que leur réalisation ne ferait que «mettre à jour» le développement des infrastructures de transport dans l'Est de la métropole.

En fait même dans le projet de Plan d'urbanisme présenté, qui est justement axé sur le développement des infrastructures de transport, on remarque que l'arrondissement RDP/PAT/ME est laissé de côté face aux autres secteurs de l'île de Montréal. Alors que l'Est demeure le seul secteur de Montréal dépourvu de train de banlieue ou de métro, le Plan d'urbanisme ne prévoit rien d'autre que des «mesures préférentielles au transport collectif potentielles» pour la rue Sherbrooke et la rue Notre-Dame. (Carte 2.2.1 : Le transport collectif).

Le Plan propose également la prolongation de l'autoroute 25 en boulevard urbain dans l'axe Louis-H.-Lafontaine, incluant la mise en place d'un stationnement incitatif en amont de la congestion (page 58). Le CGD est favorable à tous les projets ayant comme conséquence directe ou indirecte de désenclaver l'Est de Montréal, mais les informations actuelles ne nous permettent pas de croire qu'un nouveau pont sur la Rivière-des-Prairies dans l'axe du boulevard Louis-H.-Lafontaine soit avantageuse pour le développement urbain et économique plus à l'Est, après Anjou. Si le pont favoriserait une circulation Nord/Sud entre la Rive-Sud et la Rive-Nord de Montréal, rien n'indique que ce projet contribuera à améliorer la situation de la pointe est de l'île de Montréal, et cela sans faciliter la circulation Nord-Sud au sein de l'arrondissement. De plus, déjà enclavé, le territoire plus à l'est qu'Anjou souffrira encore davantage au niveau de sa compétitivité face la Rive-Nord ou Lanaudière.

Ce territoire, tel qu'il est organisé actuellement, constitue un véritable entonnoir qui nuit à la circulation des personnes et des marchandises, ce qui freine son développement alors qu'il possède un énorme potentiel économique pour la Ville de Montréal avec le tiers des terrains vacants de toute l'île de Montréal. Là où la Ville de Montréal est le plus en mesure d'attirer et d'accueillir de nouvelles entreprises ayant besoin d'une bonne surface et des bâtiments neufs,



c'est dans l'arrondissement RDP/PAT/ME. L'arrondissement est situé à un carrefour stratégique hors pair, collé au Port de Montréal, il permettrait de faire le lien entre les infrastructures portuaires, ferroviaires, aériennes et routières au niveau du continent nord-américain et même mondial si seulement on y investissait ce qu'il faut au niveau de la planification des infrastructures en transport.

### **Les éléments manquants**

Bien qu'assez complet, le projet de Plan d'urbanisme ne fait pas mention de certains éléments importants pour l'arrondissement Rivière-des-Prairies – Pointe-aux-Trembles – Montréal-Est. Parmi ceux-ci, on note les 6 points suivants, qui doivent être pris en considération lors de l'adoption de la version finale du Plan d'urbanisme.

#### *Politique du stationnement*

La Politique du stationnement prévue à l'intérieur du Plan d'urbanisme comporte certains éléments nouveaux qui se démarquent par leur apport à un développement intelligent du territoire. Toutefois il faudrait pousser plus loin la Politique en prévoyant des cases de stationnement réservées au covoitureurs certifiés, un peu comme c'est le cas avec les personnes au prises avec un handicap physique. Ces espaces de stationnement seraient mieux localisés que les espaces ordinaires afin de souligner l'apport des covoitureurs envers l'environnement et la société.

La certification des véhicules de covoitureurs pourraient prendre la forme d'une vignette qui serait appliquée à l'intérieur du pare-brise ou d'un carton que l'on accroche au rétroviseur intérieur. Les vignettes seraient valides pour un période d'un an, et ce pourrait être l'AMT qui se chargerait de leur distribution via le programme Allégo ou les CGD.

#### *Routes parallèles à l'autoroute 40*

Un simple regard sur la carte de Montréal permet de constater qu'il manque certains axes routiers est-ouest entre le boulevard Marien et la limite ouest de l'arrondissement RDP/PAT/ME. En fait entre la rue Sherbrooke et le boulevard Henri-Bourassa, seule l'autoroute 40 permet de faire le trajet est-ouest. Il serait intéressant d'aménager, à l'image du réseau routier de l'ouest de l'île, des routes parallèles à l'autoroute 40. Dans le secteur de Pointe-Claire, les boulevards Hymus et Brunswick permettent notamment aux autobus de circuler dans le même axe que l'autoroute, mais de desservir toutes les entreprises et les services situées à quelques centaines de mètres des voies de services. Avec le prolongement éventuel du boulevard Rodolphe-Forget, les deux axes routiers parallèles à l'autoroute 40 auraient comme effet de consolider le réseau routier et de favoriser le développement économique de l'Est de Montréal.

#### *Carrefour*

Contrairement à la plupart des arrondissements de l'île, RDP/PAT/ME ne possède aucun carrefour important de transport en commun où les transferts vers d'autres destinations peuvent être possibles. Dans certains arrondissements de la ville, les stations de métro ou de train de banlieue peuvent représenter un endroit tout désigné pour les transferts d'autobus. Certains



centres d'achat offrent également un bon potentiel pour servir de plaque tournante du transport en commun, notamment le Centre Fairview Pointe-Claire. La nécessité d'un carrefour de ce genre est d'autant plus importante qu'il permettrait d'assurer une correspondance des citoyens de la MRC de l'Assomption vers les différents employeurs de l'arrondissement.

Quelques sites du territoire offrent un certain potentiel pour servir de carrefour pour le transport en commun, dont le seul stationnement incitatif de l'arrondissement, localisé à l'intersection de la rue Sherbrooke et du boulevard Henri-Bourassa. Le centre d'achat Le Carrefour de la Pointe, au nom prédestiné, pourrait également devenir un bon terminus de transport en commun. Finalement la venue d'un train de banlieue vers la MRC de l'Assomption permettrait d'offrir des points de service dans le secteur de Rivière-des-Prairies notamment.

### *Pistes cyclables*

L'infrastructure de transport actuelle de l'arrondissement RDP/PAT/ME est conçue pour une utilisation essentiellement motorisée, ce qui explique le fait qu'il n'y ait pratiquement aucun réseau de pistes cyclables digne de ce nom, et que certaines rues n'ont même pas de trottoir (même dans les quartiers résidentiels). Dans de telles conditions il est difficile de convaincre la population de laisser leur automobile pour se déplacer à pied ou à vélo, particulièrement pour ceux qui se déplacent dans les zones industrielles. Au niveau du réseau cyclable, le Plan d'urbanisme ne prévoit rien d'autre pour l'arrondissement qu'un trajet faisant le tour de l'île par la rue Notre-Dame et le boulevard Gouin.

Même si la Ville de Montréal doit offrir les services de base aux piétons avant de d'aménager des pistes cyclables, il aurait été justifié de créer un réseau pour les cyclistes de l'arrondissement RDP/PAT/ME. La mise en place d'une liaison nord-sud ou d'un lien entre Pointe-aux-Trembles et Rivière-des-Prairies aurait été un minimum acceptable, alors qu'il n'y a tout simplement rien présentement dans le projet de Plan d'urbanisme.

### *Désenclaver l'Est*

Le Plan d'urbanisme fait quelques fois mention de l'isolement de la pointe Est de l'île de Montréal, sans toutefois souligner l'importance de régler cette problématique. L'Est de Montréal est formé de municipalités fusionnées avec la ville de Montréal dans les dernières années. Rivière-des-Prairies fut la première il y a quelques dizaines d'années, puis vint Pointe-aux-Trembles dans les années 80 et finalement Montréal-Est dans la vague des fusions de janvier 2002. Lorsque Rivière-des-Prairies et Pointe-aux-Trembles appartenaient à la ville de Montréal, les deux quartiers étaient totalement isolés de la ville de Montréal par les municipalités de Montréal-Nord, Anjou et Montréal Est. On se retrouve donc aujourd'hui avec un secteur faisant partie intégrante de la nouvelle ville de Montréal, mais donnant l'impression de faire partie d'une autre région en raison des séquelles de l'isolement récent. Ceci est particulièrement vrai pour Pointe-aux-Trembles, qui semble parfois être encore une municipalité distincte comme au début des années 80.

Il faut absolument désenclaver l'arrondissement RDP/PAT/ME du reste de l'île, notamment en créant de nouveaux liens routiers. Il faut également offrir plus de liaisons en transport en commun entre les quartiers de Rivière-des-Prairies et Pointe-aux-Trembles, et entre Pointe-aux-Trembles et le secteur d'Anjou. En maintenant le statu quo au niveau du développement du



transport collectif, l'arrondissement donnera toujours comme impression de ne pas faire partie intégrante de la ville de Montréal.

### *Train de banlieue*

Depuis l'arrivée de l'AMT, le réseau de train de banlieue a connu un développement fulgurant. De 2 lignes en 1996, le réseau compte aujourd'hui 5 lignes : 2 vers l'ouest, 1 vers le nord, 2 vers le sud mais rien vers l'est de Montréal. Pourtant les infrastructures nécessaires au train de banlieue vers la MRC de l'Assomption existent déjà, et la population de Lanaudière réclame ce train depuis longtemps. Le transfert modal de l'automobile vers cet éventuel train de banlieue aurait comme effet de libérer le principal axe de transit est-ouest sur l'île de Montréal, en plus d'aider au développement économique de l'arrondissement RDP/PAT/ME.

Par conséquent le CGD recommande d'identifier dans le Plan d'urbanisme le potentiel des mesures préférentielles au transport collectif dans l'emprise ferroviaire entre la MRC de l'Assomption et les secteurs de Pointe-aux-Trembles et Rivière-des-Prairies.



## **Conclusion**

Le projet de Plan d'urbanisme 2004 est donc un bon document dans l'ensemble, qui permettra d'assurer le développement harmonieux et intelligent de la Ville de Montréal. La nette tendance du document vers le développement durable, notamment par les mesures d'amélioration du transport collectif, mérite d'être soulignée comme un pas dans la bonne direction.

Nous devons toutefois souligner qu'encore une fois le développement du centre de l'île est favorisé face aux régions plus éloignées, dont l'arrondissement RDP/PAT/ME, ce que certains considéreront comme normal puisqu'il faut s'assurer de densifier au maximum le centre avant de développer les périphéries. Les éléments proposés dans ce mémoire n'auraient pas comme effets d'accélérer le développement, mais plutôt de contribuer au «rattrapage» que doit faire l'arrondissement pour se mettre au même niveau que le reste de l'île, particulièrement dans le secteur du transport en commun.

Par conséquent, et afin d'améliorer le transport des individus dans l'arrondissement RDP/PAT/ME, le Centre de gestion des déplacements de l'Est propose d'intégrer les éléments suivants dans le projet de Plan d'urbanisme 2004 :

- Mise en place d'un train de banlieue vers la MRC de l'Assomption dans l'axe de Rivière-des-Prairies;
- Mesures préférentielles au covoiturage dans la Politique du stationnement;
- Construction de liens routiers est-ouest parallèles à l'autoroute 40;
- Aménagement de points de correspondance pour le réseau d'autobus dans les quartiers de Rivière-des-Prairies et de Pointe-aux-Trembles;
- Création d'un réseau de pistes cyclables et aménagement de trottoirs dans les secteurs industriels et résidentiels;
- Désenclaver l'Est de l'île en améliorant les liens routiers avec la ville centre.