

MÉMOIRE PRÉSENTÉ À L'OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL

PROJET DE VILLE : VERS UN PLAN D'URBANISME ET DE MOBILITÉ

LA REVITALISATION DE L'EST DE MONTRÉAL



LES AUTEURS

DAVID ST-LAURENT

David St-Laurent

BENOÎT BOURGEOIS



GABRIEL GASCON

Gabriel Gascon

**Étudiants au baccalauréat en urbanisme
École des sciences de la gestion de l'Université du Québec à Montréal**

REMERCIEMENTS

Dans le cadre de ce mémoire, nous tenons à remercier Monsieur Jean-François Lefebvre (Ph.D) chargé de cours au Département d'études urbaines et touristiques de l'École des sciences de la gestion.

TABLE DES MATIÈRES

LES AUTEURS.....	i
REMERCIEMENTS	i
PRÉSENTATION	1
MISE EN CONTEXTE	2
PROBLÉMATIQUE	3
PROPOSITION DE TRANSPORT POUR L’EST	4
LES PROPOSITIONS.....	4
Thème : Transport en commun et mobilité	5
Thème : Densification et développement	8
Thème : Esthétisation et embellissement des lieux	11
CONCLUSION	14

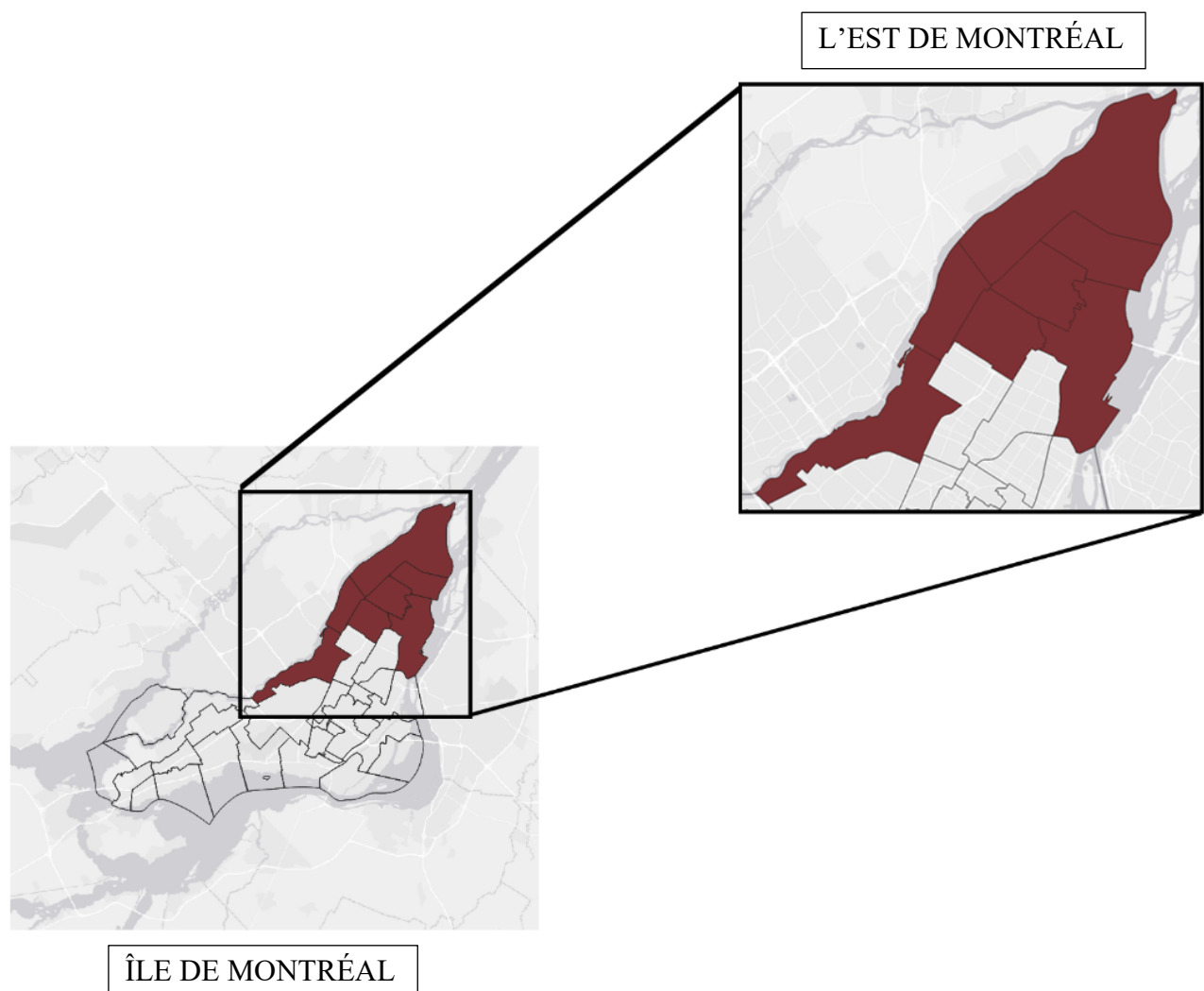
PRÉSENTATION

Nous nous réjouissons que la Ville de Montréal ait mandaté l'OCPM pour tenir une consultation sur le Projet de Ville qui s'avèrera essentiel dans l'élaboration du futur Plan d'urbanisme et de mobilité. Nos études en urbanisme nous ont conscientisés sur les différents domaines d'intervention relatifs à l'aménagement et la planification territoriale sous un regard critique accompagné d'une capacité à s'interroger voire d'analyser et synthétiser les grandes problématiques urbaines auxquelles nous faisons face. Dans le cadre du cours intitulé planification des transports et des mobilités, nous avons été interpellés à proposer une solution structurante de transport collectif dans l'est et nord-est de l'île de Montréal, une action essentielle pour répondre aux enjeux de mobilité et une stratégie centrale dans la création des villes durables. Notre proposition s'inscrit dans une vision plus large venant s'arrimer à une série de recommandations :

- La planification intégrée de l'aménagement urbain et de mobilité
- La densification d'éco-quartiers
- L'accès aux berges
- Le développement de pôles économiques où l'innovation se voit au cœur des discours politiques

MISE EN CONTEXTE

Le secteur d'intervention est situé dans l'est de l'île de Montréal et est composé des arrondissements d'Ahunatic-Cartierville, Anjou, Montréal-Nord, Saint-Léonard et Rivières-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles ainsi que la ville de Montréal-Est.



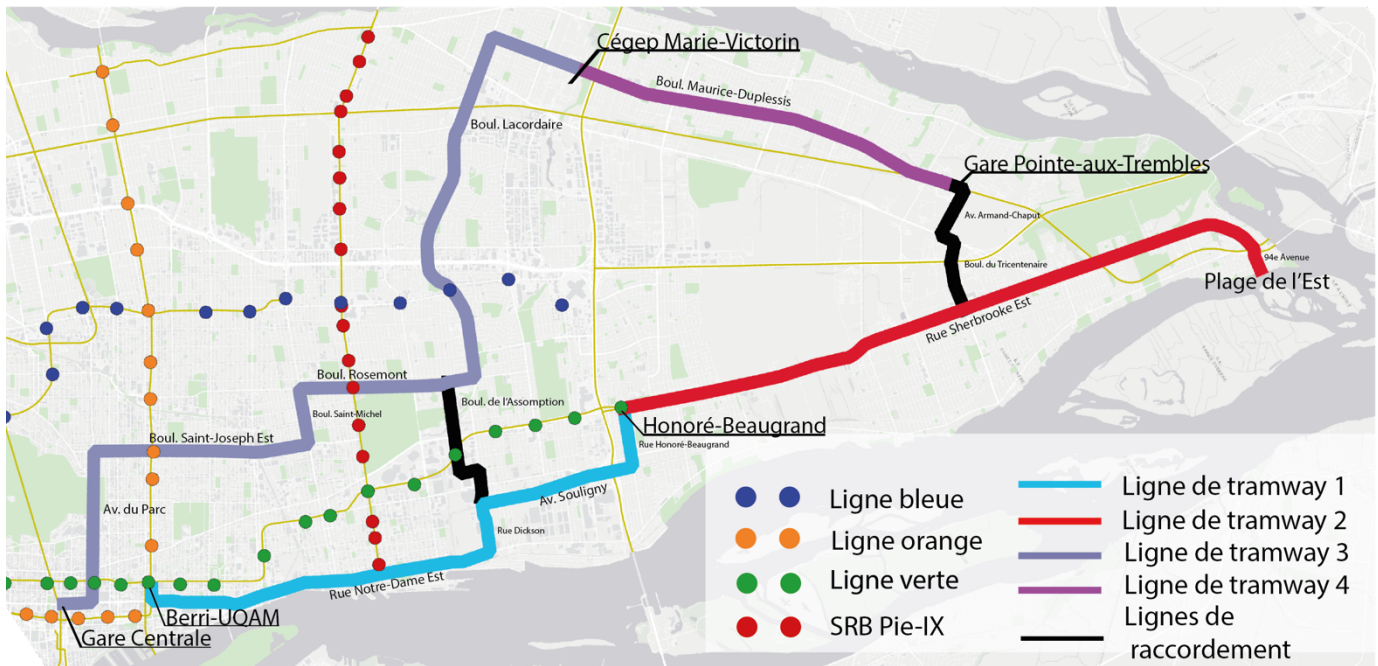
PROBLÉMATIQUE

Le territoire est associé à un lourd passé industriel et fait office d'une grande déficience en matière de transport en commun tout en étant très mal intégré au reste de la métropole. Malgré ces constats, l'Est représente à nos yeux un énorme potentiel de réaménagement et de développement grâce à la présence de magnifiques espaces verts, mais également grâce à ses millions de pieds carrés de terrains à développer avec plusieurs opportunités de densification qui leur sont rattachées. Or, afin de concrétiser ce potentiel de développement, accélérer la transition écologique et favoriser l'inclusion sociale, nous devons nous assurer d'améliorer l'accessibilité du territoire. Le présent mémoire comportera deux principaux objectifs dont le premier sera de proposer un plan de transport structurant pour l'Est de Montréal visant à remédier aux déficiences en matière de mobilité. Notre second objectif sera quant à lui de présenter une série d'actions et d'opportunités qui viendront s'arrimer à ce plan de transport dans l'optique de créer un milieu de vie vert, agréable, sociable et durable.

Les thèmes abordés dans ce mémoire sont les suivants :

- Transport en commun et mobilité
- Densification et développement
- Embellissement et esthétisation des lieux

PROPOSITION DE TRANSPORT POUR L'EST



LES PROPOSITIONS

Thème : Transport en commun et mobilité

L'Est de Montréal est un territoire dans lequel plusieurs enjeux majeurs prennent place. Ils sont d'abord économiques : de vastes lots industriels ainsi que le port commercial y sont présents. Cela signifie que la main-d'œuvre doit s'y déplacer. Une simple promenade sur la rue Notre-Dame ou sur le boulevard Maurice-Duplessis convaincra la plupart d'entre nous : il ne s'agit pas d'axes invitant au transport actif et au transport en commun, l'automobile demeure l'option la plus envisageable pour plusieurs. Cela nous emmène à aborder la situation sous un angle économique, social, et environnemental : l'absence de vraie alternative en transport collectif isole les familles de l'Est de l'île en plus de leur rajouter un fardeau financier. De plus, la desserte en transport sur le territoire les incitant à l'achat d'une automobile pour assurer l'accès aux services et moyen de transport privilégié pour leurs déplacements. Il est essentiel de rappeler que la mobilité des travailleurs vers l'Est est un frein majeur au développement économique de la région.

Dans une mentalité de transition écologique et dans l'objectif d'atteindre la carboneutralité, il est logique de penser à une alternative aux moyens de transport actuels. Après tout, le secteur de l'énergie et du transport est responsable de 81% des émissions de gaz à effet de serre en 2013¹. Néanmoins, il faut éviter de tomber dans le piège et favoriser l'électrification des transports dans leur forme actuelle sur le territoire. L'automobile, bien souvent utilisé en solo, a un coût pour la société, en ce qui a trait aux énormes infrastructures qu'elle requiert. Pour ce qui est de l'électrification de l'autobus, elle ne peut pas être systématique : bien qu'une alternative intéressante, plusieurs contraintes liées à la batterie du véhicule s'imposent : les véhicules voient leur autonomie diminuée en comparaison à un véhicule diesel, la recharge de la batterie, le poids des véhicules beaucoup plus élevé et la réduction des places à bord.

¹ https://www.canada.ca/content/dam/eccc/migration/main/ges-ghg/02d095cb-bab0-40d6-b7f0-828145249af5/3001-20unfccc-202nd-20biennial-20report_f_v7_lowres.pdf

Recommandation 1

Établissement de lignes de tramway permettant une connexion de la pointe Est de l'île au centre-ville en incluant l'opinion citoyenne.

Selon nous, la population et la classe politique, il est clair que l'offre en transport doit être bonifiée. Notre proposition se penche sur la réflexion suivante : la consultation citoyenne doit être au centre de la table de décision. Comme l'établissement de la portion Est du *réseau express métropolitain* n'a pas fait écho dans la population, nous suggérons un mode de transport que nous considérons plus adapté au secteur : des lignes de tramway au sol. L'établissement en surface permettra une meilleure intégration urbaine et passera outre les difficultés que posent les installations souterraines tout en permettant d'établir un moyen de transport efficace dans des quartiers où l'installation de grandes structures aériennes créerait d'importantes fractures urbaines. Malgré une vitesse de croisière inférieure à un aménagement aérien ou sous-terrain, une ligne de tramway permet un développement tout le long du tronçon. Un nombre de stations plus élevé assurera une meilleure perméabilité entre les citoyens et le réseau : cela permettrait une revitalisation complète plus tôt que par zones isolées.

Recommandation 2

Augmenter la connectivité du réseau actuel. Le rajout de ligne de tramway est l'occasion d'offrir un réseau flexible et diversifié à la population.

Les tracés permettront d'établir des liens directs au centre-ville de Montréal à l'Est de l'île, tout en étant intégré au réseau actuel, permettant ainsi la connectivité entre le métro, le futur SRB Pie-IX et les trains de banlieue. De plus, nous considérons qu'il serait démocratique d'offrir à la population l'occasion d'aller découvrir les grands parcs à l'Est ainsi que les pôles d'innovation, connecté à un système digne du 21^e siècle : le tramway a plusieurs avantages par rapport à l'autobus, dont un meilleur confort et une consolidation de l'aménagement permettant aux usagers à mobilité réduite d'y accéder². Un parallèle peut être fait avec la ville de Paris : la construction de

² Le tramway de Québec (2022). Pour une ville encore plus inclusive. Ville de Québec. <https://tramwaydequebec.info/benefices/accessibilite/> (consulté le 4 octobre 2022).

la ligne de métro Météor a eu une facture très élevée, ce qui n'est pas sans rappeler les coûts du prolongement de la ligne bleue³. À la suite de ce projet, le tramway fut une alternative qui a été explorée : il est plus près des gens (accessible de la rue) et peut être réalisé plus rapidement, en plus de coûter moins cher⁴.

Recommandation 3

Inscrire le développement du tramway à l'intérieur d'une nouvelle économie et d'un développement économique, écologique et durable.

L'ajout d'un réseau de transport en commun structurant accélérera le développement économique du territoire. Ce serait l'occasion d'encourager l'établissement d'entreprises ayant des pratiques durables et soucieuses de l'environnement, en phase avec ce nouveau réseau et la carboneutralité. Cela se traduit par la création d'un milieu mixte, offrant des services de proximité à la population : ainsi, les besoins de déplacements sont réduits. Il faut développer chez les différents acteurs de transformation et de développement du territoire des stratégies de commercialisation pour que la population adopte un mode de vie limitant l'utilisation de l'automobile.

³ *Le projet de prolongement de la ligne bleue, à ce jour, coûtera 6,4 milliards de dollars pour l'ajout de 5 stations.* Corriveau, J. (2022) Le prolongement de la ligne bleue atteindra 6,4 milliards. Le Devoir, [En ligne]. <https://www.ledevoir.com/societe/746403/societe-de-transport-de-montreal-le-prolongement-de-la-ligne-bleue-atteindra-6-4-milliards#:~:text=Le%20co%C3%BBt%20du%20prolongement%20de,du%20Qu%C3%A9bec%20au%20printemps%20dernier> (consulté le 4 octobre 2022).

⁴ Lecler, S. (2007). Le retour du tramway dans Paris. Transports urbains, 110, 11-18. <https://doi.org/10.3917/turb.110.0011>

Thème : Densification et développement

L'automobile électrique n'élimine pas tous les maux des véhicules à essence : l'automobile demeure un élément important dans l'étalement urbain, duquel découlent de nombreux enjeux, notamment celle d'une offre de services de proximité moins présente, ce qui est présentement le cas dans l'Est de la métropole. L'élargissement du réseau de transport sera un outil majeur dans le contrôle de l'étalement urbain, grâce à la promotion de développement résidentiel en plus de miser sur l'énorme potentiel qu'offre le territoire. Toutefois, comment est-ce que ce développement sera effectué? Pour que les principes d'aménagement durable du plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) soient respectés⁵, quelles seront les méthodes employées? N'oublions pas que les revenus sont en moyenne inférieurs au reste de l'île.⁶

Les raffineries occupent une place prépondérante dans le paysage de l'Est montréalais. Les grandes compagnies pétrolières sont propriétaires, mais cela est voué à changer : les lots sont à proximité du port et de l'autoroute, rendant très favorable le territoire à un renouveau commercial et industriel. En revanche, il ne faut pas oublier une difficulté de taille : 20% des terrains contaminés du Québec sont à Montréal⁷. Il s'agit d'un point tournant dans l'histoire industrielle montréalaise : de grandes compagnies, telles qu'Amazon⁸, ont bien saisi le potentiel des lieux et profiteront d'un emplacement de choix. Compte tenu des défis, quelle place les PME pourront-elles occuper? D'ailleurs, répéterons-nous la même erreur en laissant de grandes entreprises façonner l'image de l'Est?

⁵ Communauté métropolitaine de Montréal. (2011). Plan d'aménagement et de développement | PMAD, p.37.

⁶ Après impôt 44918\$ vs 61010\$ pour l'ensemble de l'île

Perrault, F. (2019). Survol sociodémographique de l'est de Montréal. Est média Montréal. [En ligne].

[https://estmediamontreal.com/survol-sociodemographique-est-](https://estmediamontreal.com/survol-sociodemographique-est-montreal/#:~:text=Les%20731%20531%20personnes%20vivant,de%20l'%C3%AEl%20de%20Montr%C3%A9al)

[montreal/#:~:text=Les%20731%20531%20personnes%20vivant,de%20l'%C3%AEl%20de%20Montr%C3%A9al](https://estmediamontreal.com/survol-sociodemographique-est-montreal/#:~:text=Les%20731%20531%20personnes%20vivant,de%20l'%C3%AEl%20de%20Montr%C3%A9al) (consulté le 4 octobre 2022).

⁷ Gamache, A. (2018). Le développement économique de l'est de Montréal, une priorité. Journal Métro, [En ligne].

<https://journalmetro.com/local/riviere-des-prairies/1809074/le-developpement-economique-de-lest-de-montreal-une-priorite/> (consulté le 4 octobre 2022).

⁸ Hodgson, C. (2022). Montréal-Est : Esso met ses terrains en vente. [En ligne] <https://journalmetro.com/local/pointe-aux-trembles-montreal-est/2832638/montreal-est-esso-met-terrains-vente/> (consulté le 4 octobre 2022).

Recommandation 4

Prévoir une densification du territoire en assurant une mixité des usages auquel l'inclusivité sociale et l'écologie se voient des composantes centrales dans la planification urbaine du territoire.

En assurant une mixité des usages, cela permettra d'éliminer un grand nombre de déplacements en automobile. De plus, il faut bonifier le programme d'éco-quartier de la ville de Montréal et l'implanter davantage dans l'Est de la ville. Apportons l'innovation au centre des nouveaux développements, en alliant écologie et inclusivité sociale. À l'image du technopôle Angus dans l'arrondissement de Rosemont, nous voulons que l'Est de Montréal consolide son identité en créant des quartiers résilients, verts et diversifiés. Une saine gestion des eaux telles que la réutilisation des eaux grises pour l'alimentation des toilettes et l'irrigation de cultures ainsi que la création de boucles énergétiques favorisant les énergies renouvelables, tel que la géothermie⁹ sont des moyens efficaces de réduire l'empreinte écologique.

Recommandation 5

Nous recommandons la création d'une cité de l'innovation qui se verrait une valeur ajoutée au territoire en agissant comme vecteur de création de richesse et d'emplois.

Cette initiative offrirait l'opportunité de développer des pôles d'expertises, de petites et grandes entreprises dans des secteurs d'activités variés. Pour nous, l'innovation ne peut pas se produire sans la présence des PME. Dans cette perspective, nous croyons qu'il serait pertinent que certains lots soient réservés au développement de pôles d'innovation, créant des espaces où pourront s'installer les plus petits joueurs commerciaux et industriels. En 2019, c'est 99,8% des entreprises québécoises qui ont moins de 500 employés et, de ce nombre, 53%¹⁰ d'entre elles en comportent

⁹ Technopôle Angus. (2022). L'écoquartier du Technopôle Angus. <https://www.technopoleangus.com/quartier/ecoquartier> (consulté le 4 octobre 2022).

¹⁰ Institut de la statistique du Québec. (2020). Les entreprises québécoises de moins de 5 employés : portrait et contribution à la dynamique des entreprises et de l'emploi. Gouvernement du Québec. [En ligne].

<https://www.quebec.ca/nouvelles/actualites/details/les-entreprises-quebecoises-de-moins-de-5-employes-portrait-et-contribution-a-la-dynamique-des-entreprises-et-de->

Thème : Esthétisation et embellissement des lieux

L'environnement de l'Est de Montréal avec sa circulation lourde, les grandes industries et la présence du port crée des environnements bruyants ayant des effets néfastes sur les populations environnantes. Entre autres, ce type d'environnement semble augmenter le potentiel de la population de souffrir d'un accident vasculaire cérébral ischémique¹¹. L'aménagement doit être revu.

Particulièrement sur la partie sud du territoire, l'accès aux berges du fleuve St-Laurent est très difficile et impossible par endroit, le territoire étant principalement occupé par les entreprises privées et les activités portuaires. Malgré les initiatives de la ville de Montréal telles que la plage de l'Est, nous pouvons nous questionner si les résidents ont un intérêt pour ce genre d'installation : malgré le type de plage, l'absence de surface sablonneuse et l'isolation du lieu n'en feront pas un endroit nécessairement populaire¹².

¹¹ Lasalle, M. (2022). Le bruit ambiant est associé à un risque d'accident vasculaire cérébral. Udemnouvelles. [En ligne]. <https://nouvelles.umontreal.ca/article/2022/10/03/le-bruit-ambiant-est-associe-a-un-risque-accru-d-accident-vasculaire-cerebral/> (consulté le 4 octobre 2022).

¹² Boucher, N. (2017). La reconquête du fleuve à Montréal par les plages Problématique et littérature.

Recommandation 7

En concert avec les quartiers, prévoir une réglementation concernant les stationnements

Afin d'embellir nos quartiers et s'inscrire d'une perspective de développement durable, il est nécessaire de lutter contre les îlots de chaleurs. Nous recommandons aux municipalités d'abolir les normes minimales des espaces de stationnements associés aux développements résidentiels et commerciaux. De plus, nous proposons des initiatives afin de rendre les stationnements des entreprises payants et de changer l'usage des stationnements inutilisés lorsque possible grâce aux principes relatifs à l'urbanisme transitoire. Le haussement des taxes et du coût des stationnements inciterait une plus grande partie d'automobilistes à délaissier leurs véhicules pour leurs déplacements quotidiens. Idéalement les municipalités devraient être en mesure d'encourager voire de remplacer des espaces de stationnements d'ordre privés par des espaces accordés aux véhicules en autopartage.

Recommandation 8

Nous proposons de donner l'accès aux berges pour la population

Sans l'ombre d'un doute, l'accès aux berges demeure un enjeu prioritaire pour l'Est de la métropole. Des négociations avec le port pour pouvoir donner l'accès aux rives plus près du milieu de vie des gens sont essentielles : il s'agirait de bonifier la trame bleue et de désenclaver les quartiers. L'aménagement de nouveaux axes de transport en commun doit aussi aller de pair avec une amélioration des infrastructures de transport actif, non seulement à des fins de balades, mais également à des fins pratiques. Cela passe par une bonification de la couverture végétale des secteurs industrialisés ainsi que l'amélioration et la création de pistes cyclables protégées.

Recommandation 9

Nous recommandons de bonifier les rues partagées et de bonifier les espaces verts

Un environnement de qualité est un vecteur de positivité pour la population : l'environnement, le dynamisme communautaire, la santé et les loisirs et la culture sont 4 des 8 domaines composant l'indice du mieux-être canadien¹³. Alors, nous considérons comme prioritaire la revitalisation de tous les endroits publics en plus de la création de nouveaux espaces dont les citoyens seraient fiers : il s'agirait davantage de lieux où se rencontrer. Rajouter une dimension multi-usage des lieux permettrait d'augmenter des endroits pour la pratique du sport et de la culture. L'embellissement des rues afin de les rendre plus agréables, à l'aide de mesures de verdissement, la création d'art urbain et un aménagement distinctif sont de moyens simples, mais essentiels à la qualité de vie.

¹³Statistique Canada, (2021). Améliorer les mesures du bien-être (qualité de vie) au Canada. [En ligne]. <https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/11f0019m/11f0019m2021006-fra.htm> (consulté le 4 octobre 2022).

CONCLUSION

L'Est de Montréal a une histoire et un héritage industriel encore bien présents aujourd'hui. Il s'agit également d'un lieu où prennent place de nombreuses opportunités de développement, tout en ayant de grands espaces verts.

Nous sommes maintenant à la croisée des chemins et, comme le dit si bien le proverbe, l'histoire nous enseigne et nous devons apprendre des erreurs du passé. Nous désirons transformer un secteur de Montréal occupé par des industries lourdes et un transport automobile omniprésent en un endroit qui se concentre sur l'innovation en développement durable, mettant de l'avant ses forces géographiques en étant connecté au reste de la métropole par un système de tramway dernier cri. Nous croyons qu'ainsi, les secteurs de l'Est serviront davantage la cause sociale et perdureraient dans le temps.

Après tout, Montréal est une pionnière en innovation et rayonne à travers le monde. Une fois de plus, soyons fiers et faisons rayonner la métropole à l'aide d'un projet à sa juste hauteur dans l'Est.

BIBLIOGRAPHIE

Boucher, N. (2017). La reconquête du fleuve à Montréal par les plages Problématique et littérature.

Communauté métropolitaine de Montréal. (2011). Plan d'aménagement et de développement | PMAD, p.37.

Donnée Québec. (2022). Nœud <https://www.donneesquebec.ca/recherche/dataset/vmtl-geobase-noeud>

Donnée Québec.

Gamache, A. (2018). Le développement économique de l'est de Montréal, une priorité. Journal Métro, [En ligne]. <https://journalmetro.com/local/riviere-des-prairies/1809074/le-developpement-economique-de-lest-de-montreal-une-priorite/> (consulté le 4 octobre 2022).

Hodgson, C. (2022). Montréal-Est : Esso met ses terrains en vente. [En ligne] <https://journalmetro.com/local/pointe-aux-trembles-montreal-est/2832638/montreal-est-esso-met-terrains-vente/> (consulté le 4 octobre 2022).

Institut de la statistique du Québec. (2020). Les entreprises québécoises de moins de 5 employés : portrait et contribution à la dynamique des entreprises et de l'emploi. Gouvernement du Québec. [En ligne].

<https://www.quebec.ca/nouvelles/actualites/details/les-entreprises-quebecoises-de-moins-de-5-employes-portrait-et-contribution-a-la-dynamique-des-entreprises-et-de-lemploi#:~:text=QU%C3%89BEC%2C%20le%2013%20juillet%202020,comptent%20moins%20de%205%20employ%C3%A9s.> (consulté le 4 octobre 2022).

KeV. Stade Olympique de Montréal. Pinterest. <https://www.pinterest.ca/pin/491596115577751739/?mt=login> (Consulté le 4 octobre 2022)

Lasalle, M. (2022). Le bruit ambiant est associé à un risque d'accident vasculaire cérébral. Udemnouvelles. [En ligne]. <https://nouvelles.umontreal.ca/article/2022/10/03/le-bruit-ambiant-est-associe-a-un-risque-accru-d-accident-vasculaire-cerebral/> (consulté le 4 octobre 2022).

Lecler, S. (2007). Le retour du tramway dans Paris. *Transports urbains*, 110, 11-18. <https://doi.org/10.3917/turb.110.0011>

Corriveau, J. (2022) Le prolongement de la ligne bleue atteindra 6,4 milliards. *Le Devoir*, [En ligne]. <https://www.ledevoir.com/societe/746403/societe-de-transport-de-montreal-le-prolongement-de-la-ligne-bleue-atteindra-6-4-milliards#:~:text=Le%20co%3%BBt%20du%20prolongement%20de,du%20Qu%3%A9bec%20au%20printemps%20dernier> (consulté le 4 octobre 2022).

Le tramway de Québec (2022). Pour une ville encore plus inclusive. Ville de Québec. <https://tramwaydequebec.info/benefices/accessibilite/> (consulté le 4 octobre 2022).

Perrault, F. (2019). Survol sociodémographique de l'est de Montréal. *Est média Montréal*. [En ligne]. <https://estmediamontreal.com/survol-sociodemographique-est-montreal/#:~:text=Les%20731%20531%20personnes%20vivant,de%20l'%3%AEle%20de%20Montr%C3%A9al> (consulté le 4 octobre 2022).

Statistique Canada, (2021). Améliorer les mesures du bien-être (qualité de vie) au Canada. [En ligne]. <https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/11f0019m/11f0019m2021006-fra.htm> (consulté le 4 octobre 2022).

Technopôle Angus. (2022). L'écoquartier du Technopôle Angus. <https://www.technopoleangus.com/quartier/ecoquartier> (consulté le 4 octobre 2022).