

Transport actif : le grand oublié

**MÉMOIRE PORTANT SUR
LE PROJET DE DÉVELOPPEMENT RÉSIDENTIEL
PRÉVU AU SITE “NORAMPAC”**

Présenté dans le cadre des audiences

de

L’Office de consultation publique de Montréal

Par

Christian Dupuy

12 octobre 2010

MISE EN CONTEXTE

Mesdames, Messieurs les Commissaires,

Un examen attentif de la documentation fournie par le promoteur et l'arrondissement Rosemont/Petite-Patrie, relativement au projet domiciliaire et urbain sur le site Norampac, nous éclaire à plus d'un titre :

1. le projet paraît essentiellement tourné en direction du parc Pélican
2. la question des transports actifs est traitée de façon superficielle
3. le désenclavement du secteur au lieu d'être corrigé est renforcé

À l'ère du développement durable, il est toujours bienvenu d'intégrer au discours public des propositions vertes qui témoignent de notre bonne foi en ce qui touche aux questions environnementales. À cet égard, le projet de Réseau Sélection est conforme à la règle. Toutefois mettre de l'avant des mesures qui sont dans l'air du temps (3 R- réduction-réemploi-recyclage, plantation d'arbres, auto-partage, etc.), ne doit pas nous dispenser de questionner l'ensemble de l'œuvre. Après tout, dans le cas qui nous occupe, il ne s'agit pas d'étudier les vertus et les manquements d'un simple projet résidentiel, mais bien d'analyser avec rigueur l'adéquation entre un grand projet urbain et l'ensemble des composantes de son milieu.

LE RÉSEAU CYCLABE

S'il est un transport actif de plus en plus utilisé par les montréalais, c'est bien le vélo. Pour s'en convaincre, il suffit d'emprunter régulièrement le principal axe de déplacement nord-sud de la ville (Brébeuf-Boyer) pour constater l'engorgement de la circulation cycliste aux heures de pointe. Il est une évidence aujourd'hui qu'on ne peut nier : *le réseau cyclabe est devenu un élément constitutif de la trame urbaine*. Qu'en est-il alors pour le projet Norampac? Très peu de chose. D'abord, une brève allusion du promoteur au fait que « le Plan de transport de Montréal (2008) prévoit poursuivre la

piste cyclable longeant la voie ferrée située tout juste à l'Ouest du site »¹. Ensuite, une information selon laquelle :

« Les services municipaux étudient présentement la possibilité de prolonger le réseau à même l'emprise de la rue Molson en utilisant le surplus de largeur de la chaussée. La solution envisagée consiste en un marquage au sol de part et d'autre des voies de circulation.»

Sur cette prétendue possibilité, rappelons simplement que les bandes cyclables mono-directionnelles de chaque côté de la rue Molson sont déjà en service depuis 2009. En somme, le projet Norampac, dans sa forme actuelle, n'ajoute rien au réseau cyclable montréalais.

PASSAGE À NIVEAU

Depuis la fin du 19^{ème} siècle, Montréal est traversée, notamment, par une ligne de chemin de fer en son centre. Du fleuve Saint-Laurent à la Rivière-des-Prairies, cet axe ferroviaire qui va du sud-est au nord-ouest de l'île, représente une sorte de longue muraille qui sépare les arrondissements et les citoyens montréalais les uns des autres. Cependant, et heureusement d'ailleurs, depuis quelques années, cet état de fait est de plus en plus remis en question tant par les citoyens que par les élus. Mentionnons, pour exemple, l'aménagement d'un passage à niveau en 2000 entre le Parc Jarry et le Parc Saint-Roch au coût modeste d'environ 300 000 \$². Plus récemment, des citoyens se sont mobilisés³ en vue d'obtenir un lien piétonnier au niveau de la voie ferrée entre la Petite Patrie et le Plateau. À la suite de quoi, en août dernier, un comité conjoint composé des

¹ Réseau Sélection, *Étude d'impact sur la circulation. Projet du site de l'usine Norampac. Arrondissement Rosemont – la Petite-Patrie*, p. 7.

² Informations obtenues de Mme Deros, membre du comité exécutif de Montréal, conseillère-ville du district Parc-Extension et principale instigatrice du projet (novembre 2009).

³ De façon concertée ou non, plusieurs actions citoyennes ont été entreprises dans les deux arrondissements concernés : requête officielle adressée aux élus en conseil d'arrondissement, manifestations en bordure de la voie ferrée, mobilisation sur la toile, pétitions, etc.)

directeurs-généraux de Rosemont/Petite-Patrie, Plateau Mont-Royal et la Ville-Centre⁴ a été mis sur pied. Leur mandat : entamer des négociations avec le CP, afin que soit implanté un passage à niveau entre le secteur Saint-Viateur et le métro Rosemont. Cette démarche, qui a pour finalité à long terme de désenclaver les deux arrondissements, doit nous inspirer, surtout lorsqu'il s'agit d'étudier l'implantation d'un projet résidentiel à large échelle en bordure d'un axe ferroviaire. Manifestement, le promoteur n'a rien prévu à cet effet. Or, à un jet de pierre du projet présenté par Réseau Sélection, de l'autre côté de la voie ferrée, un équipement sportif et culturel, le Centre du Plateau⁵, pourrait être facilement accessible via un passage à niveau à la pointe sud-ouest du site Norampac. Imaginons tout le bénéfice que pourraient en retirer, notamment, les ménages à bas revenu et les personnes âgées, deux types de clientèles appelées à occuper une partie importante du complexe résidentiel.

RECOMMANDATIONS

En regard de ce qui précède, nous pensons donc que :

- le projet du site Norampac ne doit pas être exclusivement défini en fonction du parc Pélican;
- le projet du site Norampac doit être corrigé substantiellement en vue de désenclaver le secteur
- le projet du site Norampac doit impérativement intégrer à son schéma d'aménagement une plus large portion dédiée au transport actif

⁴ Il s'agit de Messieurs Roquet de la Ville-Centre et Bourret de Rosemont/Petite-Patrie, de même que Madame Cadrin du Plateau Mont-Royal.

⁵ Signalons que le Centre du Plateau est doté d'une grande piscine intérieure, alors que la plus proche du secteur Norampac dans l'arrondissement Rosemont est située près du Boulevard Rosemont sur la 8^{ème} avenue.

Aussi, nous invitons l'Office de consultation publique de Montréal à considérer avec attention les recommandations suivantes :

1. *que soit prolongée la route verte actuelle vers le sud* (i.e. en bordure de la voie ferrée tel que prévu au Plan de transport de Montréal 2008)
 - a. d'abord, de la rue Masson jusqu'au boulevard Saint-Joseph, via une passerelle au-dessus de la rue d'Iberville
 - b. ensuite, via une passerelle vers le Technopôle Angus, jusqu'à la rue Rachel

2. *que soit aménagé à la pointe sud-ouest du site Norampac un passage à niveau* (tant pour les piétons que les cyclistes) *vers le Plateau Mont-Royal*

3. dans l'attente que la route verte soit prolongée vers le Technopôle Angus, *que soit aménager un lien cyclable entre la route verte et la rue Molson* en passant sur ou à côté du talus prévu au projet Norampac en bordure nord du boulevard Saint-Joseph

Nous vous remercions à l'avance de l'intérêt que vous porterez à nos recommandations.

Veillez agréer l'expression de nos salutations les plus distinguées.

Christian Dupuy