

**PLATEFORME
POUR LE DÉVELOPPEMENT
DU RÉSEAU DE
TRANSPORT EN COMMUN DE
MERCIER-EST
ET DE L'EST DE L'ÎLE
DE MONTRÉAL**

À court, moyen et long termes

**Le Collectif
en environnement
Mercier-Est**



Appuyé par



Décembre 2018

TABLE DES MATIERES

1.	Préambule	4
2.	Facteurs favorisant l'utilisation du transport en commun	6
3.	Orientations de la ville et de l'arrondissement	7
3.1.	Généralités	Erreur ! Signet non défini.
3.2.	Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) – 2012	7
3.3.	Plan local de déplacements (PLD) – 2018	8
4.	Situation actuelle	9
4.1.	L'est de l'île est sous-équipé sur le plan des infrastructures de transport en commun	9
4.2.	Le train de l'Est n'est pas une solution	9
4.3.	Le prolongement de la ligne bleue ne profitera pas à Mercier-Est	10
4.4.	Une éventuelle ligne rose ne comblerait pas les besoins du sud-est de l'île	10
4.5.	Les circuits d'autobus express est-ouest ne sont pas efficaces	11
4.6.	La station de Métro Honoré-Beaugrand est dysfonctionnelle	11
4.7.	La ligne verte est presque à saturation	11
4.8.	Les circuits locaux d'autobus sont mal répartis sur le territoire	12
4.9.	La fréquence des autobus est insuffisante dans la partie sud de Mercier-Est	13
4.10.	L'annonce de la voie réservée sur la rue Notre-Dame ... Une demi-mesure inefficace.	13
4.11.	Plusieurs projets de revitalisation sont prévus dans l'est de l'île de Montréal.	13
5.	Propositions	14
5.1.	Propositions d'infrastructures majeures	14
5.1.1.	Implanter un tramway de l'extrême est de l'île jusqu'au centre-ville	14
5.1.2.	Agrandir le terminus d'autobus à même les stationnements situés en façade du Mont-Saint-Antoine	15
5.1.3.	Prolonger la ligne verte du métro jusqu'à la rue Georges-V	15
5.2.	Modifications aux circuits d'autobus	16
5.2.1.	Une meilleure répartition des circuits d'autobus	16
5.2.2.	Inverser les arrêts des circuits d'autobus 189 et 141 aux édicules sud et nord de la station Honoré-Beaugrand	17
5.2.3.	Améliorer le service sur les circuits express 410 et 430	17
5.2.4.	Intégrer à la flotte d'autobus des moyens de transport plus légers ou électriques/hybrides	18

5.3.	Autres mesures.....	18
5.3.1.	Des stationnements incitatifs aux endroits appropriés.....	18
5.3.2.	Simplifier et réduire la tarification du transport en commun	19
5.3.3.	Le projet de navette fluviale : une initiative intéressante à explorer.....	20
6.	Synthèse des recommandations.....	21
6.1.	Immédiatement (moins d'un an).....	21
6.2.	À court terme (moins de 2 ans)	22
6.3.	À moyen terme (entre 2 et 5 ans).....	23
6.4.	À long terme (entre 6 et 10 ans).....	23
7.	Conclusion.....	24

1. PRÉAMBULE

Déclarations :

« Tout investissement massif dans le transport collectif montréalais devrait améliorer la mobilité des résidents de quartiers enclavés et présentement mal desservis, tant dans l'est que dans l'ouest de l'île ». Mme Valérie Plante, mairesse de Montréal (octobre 2017).

« Je ne suis pas gêné de dire objectivement que l'est de l'île a été négligé quand on le compare avec les investissements qui ont été faits dans l'ouest. Il est temps que ça change. » M. François Legault, chef de la CAQ (septembre 2018).

Le constat dégagé par Madame Plante et Monsieur Legault rejoint celui de la plupart des acteurs économiques, politiques, communautaires de même que celui de plusieurs regroupements de citoyens de l'est de l'île de Montréal, dont le CEM-E : l'est de l'île de Montréal a été le grand oublié des décideurs depuis trop longtemps en ce qui concerne le développement du réseau de transport en commun. Un rattrapage s'impose.

Ce constat est aussi partagé par le Comité consultatif sur le développement économique du territoire de la Ville de Montréal qui a déposé un rapport en octobre 2018. Celui-ci indique clairement que la Ville doit améliorer son réseau de transport en commun et établir une vision précise de l'avenir de l'est de l'île si elle veut stimuler le développement économique de son territoire. Le même rapport accorde une mention particulière à l'est de l'île de Montréal où le potentiel de développement de son cœur industriel est immense.

Les déficiences du réseau de transport en commun, notamment pour se rendre au centre-ville, amènent de nombreux résidents de l'est de l'île et des banlieues à utiliser leur automobile jusqu'à la station de métro Honoré-Beaugrand en transitant par le quartier Mercier-Est. D'autre part, les difficultés des résidents à se déplacer à l'intérieur du quartier font en sorte que la part modale de ces déplacements figure parmi les plus faibles de l'île de Montréal.

Le quartier Mercier-Est fait partie de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. Il s'étend essentiellement de la rue Sherbrooke au fleuve entre l'autoroute 25 et la rue Georges-V à la frontière de la ville de Montréal-Est. Les principaux projets annoncés ou en voie de réalisation, comme le REM, le prolongement de la ligne bleue et la ligne rose ne répondent d'aucune façon aux besoins de mobilité des citoyens de Mercier-Est et du sud-est de l'île.

La présente plateforme formule des propositions à mettre en oeuvre à court, à moyen et à long termes. Si certaines d'entre elles s'adressent à la Ville de Montréal et à des organismes paramunicipaux comme l'ARTM ou la STM, d'autres exigent la contribution du gouvernement provincial. L'appui réitéré du présent gouvernement québécois au développement du transport

en commun dans l'Est ouvre la porte à des projets structurants comme le tramway dans le sud-est de l'île. Nous devons profiter de cette conjoncture favorable.

Le CEM-E désire souligner l'appui unanime de la table de concertation Solidarité Mercier-Est (SME) à la présente plateforme.

En soumettant cette plateforme, l'intention du Collectif en environnement Mercier-Est est d'alimenter le débat public et d'interpeller les décideurs à l'aube, notamment, des consultations à venir par la STM quant aux modifications à apporter au réseau de transport en commun.

2. FACTEURS FAVORISANT L'UTILISATION DU TRANSPORT EN COMMUN

Plusieurs facteurs favorisent l'attractivité du système de transport en commun. Il suffit parfois de l'absence d'un seul d'entre eux pour décourager les citoyens à l'utiliser. Ces facteurs sont la tarification, la fluidité, la ponctualité, la fréquence et le confort.

La tarification

La Ville de Montréal compte plusieurs quartiers où le revenu des ménages est passablement inférieur à la moyenne. C'est le cas de Mercier-Est où la tarification actuelle peut devenir un obstacle à l'utilisation du transport en commun.

La fluidité

Le système de transport en commun doit être fluide, c'est-à-dire qu'il doit pouvoir nous amener du point A au point B rapidement. Malheureusement, compte tenu du nombre limité de voies réservées, celui-ci est tributaire des aléas de la circulation et de la configuration des circuits d'autobus. Trop souvent, le citoyen doit choisir entre un trajet de 15 minutes en automobile ou de près d'une heure en transport en commun, parfois même davantage. Le manque de fluidité constitue donc, lui aussi, un frein à l'utilisation du transport en commun.

La ponctualité

Le respect des horaires est un élément important pour fidéliser les utilisateurs du transport en commun.

La fréquence

Les autobus doivent circuler à une fréquence raisonnable qui tient compte de l'achalandage à certaines périodes de la journée ou de la semaine.

Le confort et l'accessibilité

L'utilisation du transport en commun devrait constituer une expérience conviviale et agréable plutôt qu'un parcours du combattant. La présence de passagers contraints à rester debout dans un autobus en mouvement peut représenter un danger à leur santé ou leur intégrité en cas d'accident ou de fausse manoeuvre. Le confort constitue donc une composante essentielle dans l'ensemble des facteurs favorisant l'utilisation du transport en commun. Il peut même devenir un critère d'accessibilité pour des usagers ayant des limitations particulières, tant physiques que psychologiques.

3. ORIENTATIONS DE LA VILLE ET DE L'ARRONDISSEMENT

3.1. GÉNÉRALITÉS

Deux documents sont particulièrement importants pour évaluer la vision de la Ville de Montréal : le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et le Plan local de déplacements (PLD).

3.2. PLAN MÉTROPOLITAIN D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT (PMAD) – 2012

Le PMAD associe le développement du transport en commun à la création de TOD. Il définit ainsi un TOD :

QU'EST-CE QU'UN TOD?

Le TOD est un développement immobilier de moyenne à haute densité, structuré autour d'une station de transport en commun à haute capacité, comme une gare de train, une station de métro, une station de Service Léger sur Rail (SRL) ou un arrêt de bus. Situé à distance de marche d'un point d'accès important du réseau de transport en commun, le TOD est un quartier qui conjugue notamment les déplacements actifs, la mixité sociale et le design urbain.

Le PMAD est très discret quant à l'importance de desservir les quartiers déjà bâtis. Voici les priorités de la CMM pour les dix prochaines années (à partir de 2012) quant au développement du transport en commun :

Les élus de la Communauté priorisent pour les dix prochaines années les projets suivants :

- les prolongements du réseau métropolitain de métro et le matériel roulant additionnel requis⁹³;
- le remplacement des voitures MR-73;
- le système rapide par bus (SRB) sur l'axe Pie-IX;
- les mesures préférentielles pour le réseau d'autobus, notamment les voies réservées aux autobus pour les couronnes Nord et Sud⁹⁴;
- le train de l'Ouest comme mesure de mitigation aux travaux de l'échangeur Turcot⁹⁵ et;
- le projet d'un système léger sur rail (SLR) dans l'axe de l'autoroute 10⁹⁶.

La réalisation de ces projets s'ajoute aux projets majeurs déjà engagés dont, notamment, le renouvellement des voitures de métro de première génération (MR-63) et le train de l'Est.

La seule mention concernant l'est de l'île est le train de l'Est qui, comme nous le verrons plus loin, n'offre aucune plus-value pour les résidents de l'est de l'île (encore moins pour ceux de Mercier-Est désirant se rendre au centre-ville).

3.3. PLAN LOCAL DE DÉPLACEMENTS (PLD) – 2018

Le PLD a fait l'objet d'une démarche ayant débuté en 2017 jusqu'à sa présentation à l'été 2018. Ce document doit guider les décisions de l'arrondissement MHM sur la planification du développement des différentes formes de transport (transport actif – pédestre, vélo, transport en commun, automobile). Cette démarche a également été entreprise dans les autres arrondissements de la Ville de Montréal.

Le PLD présente un portrait assez juste des déplacements à l'intérieur de l'arrondissement. Les mesures indiquées ci-dessous visent à soutenir la réalisation de projets structurants et à encourager la bonification de l'offre actuelle en transport collectif. Malheureusement, les propositions concrètes sont minces, particulièrement pour Mercier-Est :

- Poursuite des discussions pour faciliter les déplacements en dehors des heures de pointe et améliorer l'accès direct au centre-ville depuis le sud des quartiers Hochelaga, Maisonneuve et Mercier-Ouest, incluant également le circuit d'autobus 26.
- Assistance à la réalisation de mesures préférentielles pour bus, incluant une voie réservée sur la rue Notre-Dame.
- Implication dans la réalisation du SRB Pie-IX.
- Prolongement de la ligne bleue vers l'Est.
- Évaluation de la pertinence de doter Mercier-Est d'un terminus pour soulager la station de métro Honoré-Beaugrand et limiter ses impacts sur les quartiers résidentiels avoisinants.

La plupart des mesures énoncées ne touchent pas Mercier-Est ni ne dépassent pas le stade des discussions. La seule mesure partiellement réalisée concerne la voie réservée sur la rue Notre-Dame. Comme nous le verrons plus loin, cette proposition s'avère inefficace (v. article 4.10) et ne facilite pas le lien entre l'est de l'île et le centre-ville.

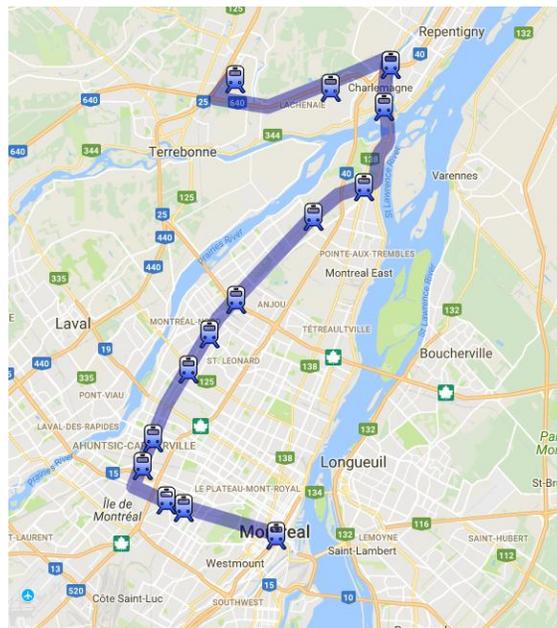
4. SITUATION ACTUELLE

4.1. L'EST DE L'ÎLE EST SOUS-EQUIPÉ SUR LE PLAN DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EN COMMUN

Alors que l'ouest de l'île de Montréal et sa banlieue bénéficieront d'investissements majeurs avec le projet du REM, que le centre est adéquatement desservi par la ligne orange jusqu'à Laval et une voie réservée sur le boulevard Pie-IX, l'est de l'île fait figure de parent pauvre depuis plus de 40 ans, soit depuis la mise en service de l'extension de la ligne verte vers l'est, incluant la station Honoré-Beaugrand, en 1976.

4.2. LE TRAIN DE L'EST N'EST PAS UNE SOLUTION

Les résidents de l'est espéraient un lien efficace entre le sud-est de l'île et le centre-ville. Or le tracé du train de l'Est emprunte plutôt le nord de l'île ; de surcroît, il ne représente plus une alternative attrayante pour se rendre au centre-ville puisqu'il n'aura plus un accès direct à la Gare Centrale via le tunnel sous le Mont-Royal, celui-ci étant à l'usage exclusif du REM - tel qu'annoncé par la Caisse de dépôt et placement du Québec.



Tracé du train de l'Est (Ligne Mascouche)

4.3. LE PROLONGEMENT DE LA LIGNE BLEUE NE PROFITERA PAS À MERCIER-EST

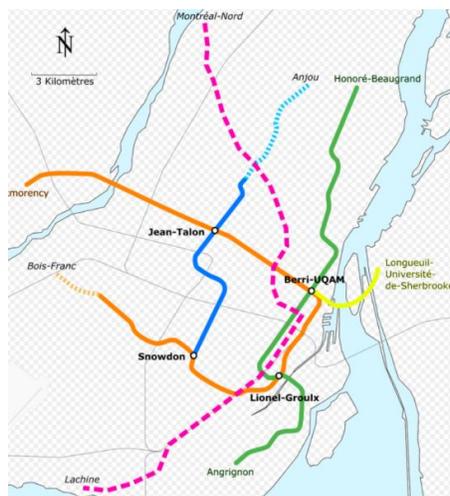
Bien que le prolongement de la ligne bleue réponde à un besoin de déplacement pour les résidents du secteur centre-est de l'île, en facilitant notamment l'accès à l'Université de Montréal, il ne comblera pas les besoins du sud-est de l'île, sa station terminale étant située à l'ouest de l'autoroute 25, près des Galeries d'Anjou. De surcroît, ce prolongement ne verra pas le jour avant 2025.



Tracé du prolongement de la ligne bleue

4.4. UNE ÉVENTUELLE LIGNE ROSE NE COMBLERAIT PAS LES BESOINS DU SUD-EST DE L'ÎLE

Encore moins que le prolongement de la ligne bleue, le projet de ligne rose mis de l'avant par Projet Montréal ne bénéficie en rien aux résidents du sud-est de l'île. Ce projet desservira principalement les citoyens du nord-est et de l'ouest de l'île.



Tracé de la ligne rose

4.5. LES CIRCUITS D'AUTOBUS EXPRESS EST-OUEST NE SONT PAS EFFICACES

Les circuits express d'autobus 410 et 430 comprennent quelques arrêts dans Mercier-Est, le dernier avant le centre-ville étant localisé à l'intersection des rues Notre-Dame et Georges-Bizet. Malgré l'implantation d'une voie réservée sur certains tronçons de leurs trajets, ils demeurent tributaires des aléas de la circulation, principalement sur la rue Notre-Dame à l'ouest de l'autoroute 25. Les problèmes importants de congestion sur cette artère rendent les déplacements entre l'est de l'île et le centre-ville excessivement longs.

De plus, aux périodes de pointe matinales, ces autobus arrivent à Mercier-Est déjà bondés, ce qui oblige les usagers à voyager debout dans l'inconfort et la promiscuité.

4.6. LA STATION DE METRO HONORÉ-BEAUGRAND EST DYSFUNCTIONNELLE

Malgré des investissements de plus de 20 millions de dollars, la station Honoré-Beaugrand ne peut remplir efficacement son rôle de terminus pour lequel elle n'a d'ailleurs jamais été conçue, l'espace autour de la station étant trop réduit. Les abords de l'édicule sud représentent un danger pour les piétons obligés de traverser les passages réservés aux autobus au sortir de la station. Un accident mortel est d'ailleurs survenu en 2011 à cet endroit, alors qu'une fillette de 5 ans marchant sur le trottoir a été heurtée par un autobus qui s'engageait vers la station. La croissance de la population rend urgente la planification d'un nouveau terminus capable d'accueillir de façon sécuritaire un nombre croissant d'autobus provenant de l'est et de la banlieue. D'ailleurs les terminus ailleurs à Montréal comportent des quais d'embarquement pour les autobus ainsi que divers aménagements assurant la sécurité des piétons. Rappelons que l'intersection des rues Honoré-Beaugrand et Sherbrooke est considérée comme l'une des plus dangereuses du quartier Mercier-Est

4.7. LA LIGNE VERTE EST PRESQU'À SATURATION

De l'aveu même de M. Philippe Schnaub, président de la STM, le réseau de métro approche du point de saturation. Ce constat s'applique également à la ligne verte aux périodes de pointe. Ce point de saturation est d'autant plus proche que l'est de l'île et les banlieues environnantes devraient connaître une croissance démographique importante au cours des prochaines années avec, comme conséquence, l'accroissement de la desserte en transport du commun vers le terminus Radisson.

4.8. LES CIRCUITS LOCAUX D'AUTOBUS SONT MAL RÉPARTIS SUR LE TERRITOIRE

Cinq circuits d'autobus (26, 28, 85, 189 et 362) circulent sur la rue Honoré-Beaugrand entre les rues Sherbrooke et Hochelaga, lieu de passage d'un grand nombre de piétons, usagers de la STM. L'intersection Honoré-Beaugrand – Sherbrooke est d'ailleurs considérée comme l'une des plus dangereuses de Mercier-Est. Cette concentration d'autobus est incompatible avec le caractère exclusivement résidentiel et la faible densité de cette rue. D'autre part, la desserte s'avère insuffisante dans d'autres parties du territoire de Mercier-Est plus densément peuplées (zones foncées sur la carte) ainsi que sur l'artère commerciale des Ormeaux.



Densité de la population et circuits d'autobus dans Mercier-Est

L'ajout de la ligne 26 avait pour objectif d'améliorer la desserte locale. Or, les sections nord-sud de son trajet se trouvent en périphérie du quartier (rues Georges-V et Honoré-Beaugrand) alors que les sections est-ouest coïncident avec celui de la 189 sur les rues Hochelaga et Honoré-Beaugrand. Ces deux circuits d'autobus se cannibalisent donc l'un l'autre, occasionnant ainsi une réduction de service sur les deux lignes par manque d'affluence.

En comparaison, les circuits au nord de la rue Sherbrooke sont mieux répartis.

Pour ce qui est du circuit no 22, est-il utilisé de façon optimale ? Celui-ci emprunte un long détour pour desservir les installations de la SAQ. Ses autobus connaissent une faible affluence, même aux périodes de pointe. Une réflexion sur l'utilité de ce circuit et sur les modifications à y apporter devrait être entreprise.

L'emplacement actuel de certains arrêts d'autobus à la station Honoré-Beaugrand devrait être revu, en particulier ceux des circuits 141 et 189. Tel que configuré, il contraint les autobus à traverser inutilement et dangereusement la rue Sherbrooke par un virage à gauche non protégé.

4.9. LA FRÉQUENCE DES AUTOBUS EST INSUFFISANTE DANS LA PARTIE SUD DE MERCIER-EST

Les seuls circuits d'autobus circulant au sud de la rue Hochelaga sont les circuits 22, 28 et 185. Leur fréquence en dehors des périodes de pointe est la plupart du temps aux demi-heures. De plus, pour certains circuits, la période de pointe se termine à 18h00. Par exemple, à partir de cette heure, les autobus de la ligne 28 passent à toutes les 20 minutes (et même plus), ce qui en décourage l'utilisation. Par ailleurs, le seul circuit de nuit dans Mercier-Est (le circuit 362) ne dessert pas la partie sud du quartier.

4.10. L'ANNONCE DE LA VOIE RÉSERVÉE SUR LA RUE NOTRE-DAME ... UNE DEMI-MESURE INEFFICACE

Récemment la STM a annoncé l'implantation de voies réservées pour les autobus sur la rue Notre-Dame et le boulevard René-Lévesque. Malheureusement, les espoirs d'un lien rapide vers le centre-ville ont été déçus, car les voies réservées ne s'appliquent que sur des tronçons très circonscrits, à savoir entre les rues Georges-V et de Beaurivage de 6h30 à 9h00 et entre l'avenue Papineau et la rue Berri entre de 6h30 et 9h30 et entre 15h30 à 18h30. Or, la congestion routière sur la rue Notre-Dame se situe très souvent entre l'autoroute 25 et la rue Papineau, secteur non desservi par une voie réservée. Pour le CEM-E, cette mesure s'avère un coup d'épée dans l'eau.

4.11. PLUSIEURS PROJETS DE REVITALISATION SONT PRÉVUS DANS L'EST DE L'ÎLE DE MONTRÉAL

Une des raisons expliquant le déficit de transport en commun dans l'est de l'île de Montréal tient au fait qu'une grande portion du territoire situé entre Pointe-aux-Trembles et Mercier-Est demeure presque inhabitée. Or, cette situation est appelée à changer dans les prochaines années.

Récemment, plusieurs entrepreneurs ont manifesté leur intérêt pour créer un développement immobilier, commercial et industriel sur des terrains contaminés anciennement occupés par l'industrie pétrochimique. Parallèlement, le premier ministre François Legault faisait part de son intention d'octroyer plus de 200 millions de dollars pour la décontamination des sols de ce secteur ainsi que de créer une zone économique de haute technologie (genre Silicone Valley). Ces projets de revitalisation seront une occasion d'orienter le développement économique vers des secteurs industriels moins polluants ainsi que de densifier le secteur mentionné ci-dessus. Ces développements nécessiteront l'implantation d'un réseau de transport collectif structurant et efficace.

5. PROPOSITIONS

5.1. PROPOSITIONS D'INFRASTRUCTURES MAJEURES

5.1.1. IMPLANTER UN TRAMWAY DE L'EXTRÊME EST DE L'ÎLE JUSQU'AU CENTRE-VILLE

Actuellement, les résidents de l'est de l'île de Montréal doivent utiliser des circuits d'autobus (186, 486 et 487) sur la rue Sherbrooke jusqu'à la station de métro Honoré-Beaugrand ou les circuits express (410 et 430) vers le centre-ville. Ces lignes d'autobus sont soumises aux embouteillages aux périodes de pointe, ce qui nuit à leur efficacité. De nombreux citoyens préfèrent d'ailleurs se rendre en automobile jusque dans Mercier-Est, augmentant ainsi la circulation dans le quartier.

Le CEM-E revendique l'implantation d'un tramway (ou d'un train léger) dans l'emprise désaffectée de la voie ferrée (axe Souigny) jusqu'à la rue Dickson puis sur un axe parallèle à la rue Notre-Dame sur le terrain exproprié pour l'autoroute est-ouest. Ce tracé nous semble le plus adéquat en raison de la largeur restreinte de la rue Notre-Dame dans certaines sections à l'est de l'autoroute 25. Une jonction avec une station de la ligne verte avant le centre-ville est à notre avis contrindiquée afin de ne pas contribuer à la saturation de cette ligne.

L'implantation d'un tramway est préférable à celle d'une voie réservée pour autobus. L'emprise nécessaire à son implantation sur le terrain du Canadien National serait moindre que celle qu'exigerait une voie de circulation pour autobus. En plus, les citoyens auraient la certitude que la zone concernée ne serait pas utilisée à d'autres fins à l'avenir. Le coût serait probablement plus élevé, mais son efficacité serait plus grande et son empreinte moindre sur le territoire. Quant à l'instauration d'une voie réservée ininterrompue sur la rue Notre-Dame, il faudrait, pour la réaliser, retrancher complètement une voie de circulation aux automobiles, ce qui pourrait devenir problématique dans les portions à deux voies dans chaque direction. L'instauration partielle d'une voie réservée sur la rue Notre-Dame et sur le boulevard René-Lévesque montre bien que les décideurs se refusent à une telle mesure.

Comme mentionné plus tôt, tous les acteurs politiques tant à Québec qu'à Montréal sont favorables à l'implantation d'un tramway entre l'extrême est de l'île et le centre-ville. Lorsqu'on compare la complexité de ce projet de tramway à celui du REM, il y a toutes les raisons de croire qu'il peut être réalisé dans un horizon de cinq ans. La décision doit donc être prise à très court terme pour que la conception de ce projet et sa mise en service puissent être faites rapidement.

Recommandation 1 :

Prendre la décision d'implanter un tramway reliant l'extrême est de l'île au centre-ville.

Recommandation 2 :

Réaliser les études préliminaires, les plans et devis, la construction et la mise en service d'un tramway reliant l'extrême est de l'île et le centre-ville.

5.1.2. AGRANDIR LE TERMINUS D'AUTOBUS À MÊME LES STATIONNEMENTS SITUÉS EN FAÇADE DU MONT SAINT-ANTOINE

Ces terrains de stationnement sont actuellement sous-utilisés. L'implantation d'un terminus fonctionnel à cet endroit augmenterait la capacité d'accueil d'autobus supplémentaires. Elle permettrait également l'aménagement d'espaces sécuritaires pour les usagers piétons et cyclistes. De plus, ces nouveaux espaces pourraient contribuer au déploiement des Bixi dans notre quartier.

Recommandation 3 :

Utiliser une partie de l'espace de stationnement du Mont Saint-Antoine pour y aménager un terminus d'autobus fonctionnel en complémentarité avec la station de métro Honoré-Beaugrand.

5.1.3. PROLONGER LA LIGNE VERTE DU METRO JUSQU'À LA RUE GEORGES-V

Une piste de travail à explorer serait la prolongation de la ligne verte jusqu'à la rue Georges-V et l'aménagement d'un stationnement incitatif. Cette mesure permettrait de réduire considérablement la pression sur la station Honoré-Beaugrand et de desservir les résidents du Faubourg Contrecoeur ainsi que les résidents des futurs développements immobiliers, commerciaux et industriels projetés dans l'est de l'île de Montréal.

Recommandation 4 :

Étudier la possibilité de prolonger la ligne verte jusqu'à la rue Georges-V et y aménager un stationnement incitatif.

5.2. MODIFICATIONS AUX CIRCUITS D'AUTOBUS

5.2.1. UNE MEILLEURE RÉPARTITION DES CIRCUITS D'AUTOBUS

Comme mentionné précédemment, les circuits d'autobus dans Mercier-Est ne desservent pas adéquatement les zones densément peuplées. Ainsi, il n'y a qu'un seul circuit sur la rue commerciale des Ormeaux qu'on tente péniblement de revitaliser. De plus des secteurs entiers du quartier sont peu desservis, le jour comme la nuit, en particulier le côté sud de la rue Hochelaga.

Par ailleurs, il y a une surabondance des circuits d'autobus sur la rue Honoré-Beaugrand (quatre le jour et un la nuit). Une étude de circulation réalisée par la firme Stantec constatait déjà qu'il y avait une incompatibilité entre la classification fonctionnelle de la rue (collectrice) et l'occupation riveraine. Les problèmes ont été aggravés par les modifications dues au projet de réfection de l'autoroute 25. Ces nuisances s'accroîtront encore au cours des prochaines années avec le projet de la cour de voirie à l'intersection des rues Hochelaga et Honoré-Beaugrand avec l'addition de plus de 300 unités d'habitation et d'un marché de grande surface.

Le CEM-E propose de faire une distinction entre les circuits d'autobus faisant principalement du transit et ceux offrant une desserte locale. Il propose ainsi des circuits alternatifs dans le but de désengorger la rue Honoré-Beaugrand et de permettre à un maximum de citoyens l'accès à des circuits d'autobus à proximité de leur résidence. Vous trouverez différentes propositions de modifications de circuits d'autobus en annexe.

Dans d'autres arrondissements, comme aux environs du métro Laurier, les circuits d'autobus sont répartis de façon à mieux desservir les secteurs densément peuplés.



Répartition des autobus près de la station de métro Laurier

Recommandation 5 :

Modifier les trajets des autobus en transit de façon à ce qu'ils empruntent systématiquement la voie de desserte de l'autoroute 25.

Recommandation 6 :

Modifier certains trajets ou la fréquence de passage de certains trajets d'autobus, par exemple :

- a) Revoir le circuit de l'autobus 22 chroniquement sous-utilisé.
- b) Modifier le trajet d'au moins deux circuits d'autobus afin de soulager la rue Honoré-Beaugrand entre les rues Hochelaga et Sherbrooke (voir propositions en annexe).
- c) Améliorer la desserte locale en modifiant certains circuits d'autobus, comme le circuit 26 qui circule principalement en périphérie du quartier, alors qu'il pourrait mieux desservir la population à l'intérieur du quartier.
- d) Augmenter la fréquence de passage de l'autobus 28 afin de mieux desservir la portion sud de Mercier-Est et de pallier l'élimination de certaines lignes d'autobus sur la rue Honoré-Beaugrand.
- e) Prolonger le circuit 362 (de nuit) de la station de métro Honoré-Beaugrand jusqu'à la rue Notre-Dame afin d'offrir un service de nuit au sud du quartier.

5.2.2. INVERSER LES ARRÊTS DES CIRCUITS D'AUTOBUS 189 ET 141 AUX ÉDICULES SUD ET NORD DE LA STATION HONORE-BEAUGRAND

Cette mesure permettrait d'éliminer les virages à gauche non protégés pour les autobus.

Recommandation 7 :

Déplacer l'arrêt de l'autobus 141 de l'édicule sud vers l'édicule nord de la station de métro Honoré-Beaugrand et inversement pour l'arrêt de l'autobus 189.

5.2.3. AMÉLIORER LE SERVICE SUR LES CIRCUITS EXPRESS 410 ET 430

De nombreux résidents de Mercier-Est utilisent ces autobus pour se rendre au centre-ville. Or, à la période de pointe matinale, les autobus sont déjà bondés en arrivant dans Mercier-Est. La situation est similaire pour les usagers des autobus dans la partie ouest du centre-ville aux heures de pointe de l'après-midi. La longueur des trajets due aux problèmes de congestion routière de même que l'inconfort des passagers rendent ces déplacements particulièrement éprouvants.

Recommandation 8 :

Offrir des autobus articulés ou augmenter la fréquence des autobus des circuits 410 et 430 aux périodes de pointe.

5.2.4. INTÉGRER À LA FLOTTE DES MOYENS DE TRANSPORT PLUS LÉGERS OU ÉLECTRIQUES/HYBRIDES

Sur certains circuits, l'utilisation des autobus standards n'est pas toujours requise en dehors des périodes de pointe. Le recours à des minibus ou à des taxis collectifs, moins bruyants et moins polluants pourrait être plus avantageux au point de vue environnemental, en particulier pour la desserte locale.

De plus, autant que possible, des véhicules électriques ou hybrides devraient être priorités par rapport aux véhicules diesel.

Recommandation 9 :

Considérer l'utilisation de minibus ou de taxis collectifs lorsque l'achalandage ne justifie pas l'usage d'autobus conventionnels. Cela pourrait être appliqué entre autres pour la desserte locale.

Recommandation 10 :

Prioriser l'achat de véhicules électriques ou hybrides.

5.3. AUTRES MESURES

5.3.1. DES STATIONNEMENTS INCITATIFS AUX ENDROITS APPROPRIÉS

En général, les stations terminales des lignes de métro disposent d'un stationnement incitatif. À l'extrémité est de la ligne verte, le stationnement est situé près de la station de métro Radisson (534 places). D'autres stationnements incitatifs sont également localisés à Rivière-des-Prairies (202 places), à Pointe-aux-Trembles (316 et 250 places) et à Repentigny (291 places). Il est à noter que les stationnements incitatifs près des stations de métro Angrignon et Longueuil sont payants. Le nombre limité de places dans les stationnements incitatifs en périphérie, la tarification pour les résidents des banlieues et la gratuité du stationnement Radisson incitent ces derniers à utiliser leur véhicule jusque dans notre quartier. Plusieurs de ces automobilistes stationnent d'ailleurs dans les rues adjacentes de Mercier-Est, augmentant la circulation et les risques d'accident, tant pour les piétons que pour les cyclistes.

Les mesures suivantes visent à minimiser la circulation de transit dans les secteurs résidentiels adjacents.

Recommandation 11 :

Implanter un système de tarification du stationnement incitatif Radisson.

Recommandation 12 :

Récupérer l'usage des terrains municipaux localisés à l'ouest du centre commercial Place Versailles pour agrandir le terminus Radisson et le stationnement incitatif.

Par ailleurs, un projet-pilote a été envisagé il y a quelques années dans l'arrondissement afin de réserver des tronçons de rues pour le stationnement de résidents hors secteur (avec un système de vignettes), principalement aux abords des stations de métro. Cette pratique doit être proscrite afin de ne pas pénaliser les citoyens résidant dans les secteurs résidentiels adjacents.

Recommandation 13 :

Interdire l'implantation de places de stationnement réservées sur les rues résidentielles pour des résidents hors secteur.

À la suite de l'implantation de liens efficaces entre l'extrême-est de l'île et le centre-ville, des stationnements incitatifs gratuits devront être offerts à ces extrémités de même qu'à l'extérieur de l'île. Jusqu'à ce que le service de train ou tramway soit opérationnel à partir de Repentigny, des navettes devraient pouvoir transporter les usagers efficacement jusqu'au point de départ de ces circuits. Le but de cette proposition est d'augmenter l'efficacité des transports collectifs et ainsi d'en encourager une utilisation maximale.

Recommandation 14 :

Agrandir ou aménager des stationnements incitatifs gratuits en périphérie à Pointe-aux-Trembles ainsi qu'à l'extérieur de l'île.

5.3.2. SIMPLIFIER ET RÉDUIRE LA TARIFICATION DU TRANSPORT EN COMMUN

Comme mentionné plus tôt dans la plateforme, le coût de la tarification du transport en commun peut constituer un frein important à son utilisation. Le coût mensuel pour un couple avec deux enfants habitant Montréal et ayant chacun un titre mensuel peut s'élever à près de 300 \$ (deux titres plein tarif à 85 \$ et deux autres à 51 \$). C'est beaucoup pour une famille à revenus modestes. Une baisse substantielle de la tarification serait un fort incitatif à une plus grande utilisation du transport en commun.

Actuellement, les résidents de l'extérieur de l'île de Montréal se voient imposer, en fonction de leur lieu de résidence, une multitude de tarifs. Le CEM-E est d'avis que la tarification doit être simplifiée et abordables afin d'augmenter l'attractivité du transport en commun. Il en est de même pour l'accès des résidents de l'île aux différentes banlieues environnantes.

Recommandation 15 :

Réduire la tarification pour les titres de transport mensuel de la STM.

Recommandation 16 :

Afin d'accroître et de faciliter les déplacements des citoyens entre les banlieues et l'île de Montréal, établir une tarification simplifiée et abordable.

**5.3.3. LE PROJET DE NAVETTE FLUVIALE :
UNE INITIATIVE INTÉRESSANTE À EXPLORER**

Madame Chantal Rouleau, députée de Pointe-aux-Trembles, ministre de la Métropole et ancienne mairesse de l'arrondissement Pointe-aux-Trembles- Rivière-des-Prairies fait depuis au moins un an la promotion d'un projet de navette fluviale entre Pointe-aux-Trembles et le Vieux-Port. Cette initiative a connu un beau succès lors de la période d'essai, l'été dernier.

Mercier-Est peut s'inspirer de l'expérience de Pointe-aux-Trembles. Cette navette pourrait peut-être faire un arrêt au parc de la Promenade-Bellerive, à condition toutefois de pouvoir offrir des places assises aux résidents de Mercier-Est. Sinon, il faudrait ajouter une nouvelle navette dont le point de départ serait le débarcadère de la Promenade-Bellerive.

Toutefois, étant donné qu'actuellement aucun arrêt n'est prévu entre les deux extrémités du trajet, que les lieux d'embarquement potentiels sont rarissimes (le Port de Montréal occupant presque tout l'espace riverain), compte tenu également que les futurs utilisateurs ne travaillent pas nécessairement à proximité du Vieux-Port et que le service est offert sur une base saisonnière, le projet de navette fluviale vers le centre-ville doit être considéré comme complémentaire à des projets plus structurants de transport en commun.

Dans une perspective de développement touristique et d'accès à l'archipel des îles de Boucherville, dont le parc provincial, un service de navette fluviale devrait être instauré les fins de semaine entre la fête des Patriotes et l'Action de grâce et sept jours sur sept entre la Fête nationale du Québec et la fête du Travail, et ce, à un coût abordable.

Recommandation 17 :

Évaluer la possibilité d'inclure au projet de navette fluviale un arrêt au Parc de la Promenade-Bellerive ou, à défaut, d'ajouter une navette partant de la Promenade vers le centre-ville.

Recommandation 18 :

Implanter un service de navette fluviale vers l'archipel des îles de Boucherville.

6. SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS

Cette section fait la synthèse des recommandations à court, à moyen et à long terme. Comme elles n'ont pas la même importance, certaines d'entre elles ont été identifiées comme prioritaires.

6.1. IMMÉDIATEMENT (MOINS D'UN AN)

RECOMMANDATIONS PRIORITAIRES

Recommandation 1 :

Prendre la décision d'implanter un tramway reliant l'extrême est de l'île au centre-ville.

Recommandation 5 :

Modifier les trajets des autobus en transit de façon à ce qu'ils empruntent de façon systématique la voie de desserte de l'autoroute 25.

Recommandation 7 :

Déplacer l'arrêt de l'autobus 141 de l'édicule sud vers l'édicule nord de la station de métro Honoré-Beaugrand et inversement pour l'arrêt de l'autobus 189.

Recommandation 13 :

Interdire l'implantation de places de stationnement réservées sur les rues résidentielles pour des résidents hors secteur.

AUTRES RECOMMANDATIONS

Recommandation 8 :

Offrir des autobus articulés ou augmenter la fréquence des autobus des circuits 410 et 430 aux périodes de pointe.

Recommandation 11 :

Implanter un système de tarification du stationnement incitatif Radisson.

6.2. À COURT TERME (MOINS DE 2 ANS)

RECOMMANDATIONS PRIORITAIRES

Recommandation 6 :

Modifier certains trajets ou la fréquence de passage de certains trajets d'autobus, par exemple :

- a) Revoir le circuit de l'autobus 22 chroniquement sous-utilisé.
- b) Modifier le trajet d'au moins deux circuits d'autobus afin de soulager la rue Honoré-Beaugrand entre les rues Hochelaga et Sherbrooke (voir propositions en annexe).
- c) Améliorer la desserte locale en modifiant certains circuits d'autobus, comme le circuit 26 qui circule principalement en périphérie du quartier, alors qu'il pourrait mieux desservir la population à l'intérieur du quartier.
- d) Augmenter la fréquence de passage de l'autobus 28 afin de mieux desservir la portion sud de Mercier-Est et de pallier l'élimination de certaines lignes d'autobus sur la rue Honoré-Beaugrand.
- e) Prolonger le circuit 362 (de nuit) de la station de métro Honoré-Beaugrand jusqu'à la rue Notre-Dame afin d'offrir un service de nuit au sud du quartier.

AUTRES RECOMMANDATIONS

Recommandation 12 :

Récupérer l'usage des terrains municipaux localisés à l'ouest du centre commercial Place Versailles pour agrandir le terminus Radisson et le stationnement incitatif.

Recommandation 15 :

Réduire la tarification pour les titres de transport mensuel de la STM.

Recommandation 16 :

Afin d'accroître et de faciliter les déplacements des citoyens entre les banlieues et l'île de Montréal, établir une tarification simplifiée et abordable.

Recommandation 17 :

Évaluer la possibilité d'inclure dans le projet de navette fluviale un arrêt au parc de la Promenade-Bellerive ou, à défaut, ajouter une navette à partir du parc de la Promenade-Bellerive vers le centre-ville.

Recommandation 18 :

Implanter un service de navette fluviale vers l'archipel des îles de Boucherville.

6.3. À MOYEN TERME (ENTRE 2 ET 5 ANS)

RECOMMANDATIONS PRIORITAIRES

Recommandation 2 :

Réaliser les études préliminaires, les plans et devis, la construction et la mise en service d'un tramway reliant l'extrême est de l'île et le centre-ville.

Recommandation 3 :

Utiliser une partie de l'espace de stationnement du Mont Saint-Antoine pour y aménager un terminus d'autobus fonctionnel en complémentarité avec la station de métro Honoré-Beaugrand.

Recommandation 9 :

Considérer l'utilisation de minibus ou de taxis collectifs lorsque l'achalandage ne justifie pas l'usage d'autobus conventionnels. Cette mesure pourrait être appliquée entre autres pour la desserte locale.

Recommandation 10 :

Prioriser l'achat de véhicules électriques ou hybrides.

Recommandation 14 :

Agrandir ou aménager des stationnements incitatifs gratuits en périphérie à Pointe-aux-Trembles ainsi qu'à l'extérieur de l'île.

6.4. À LONG TERME (ENTRE 6 ET 10 ANS)

Recommandation 4 :

Étudier la possibilité de prolonger la ligne verte jusqu'à la rue Georges-V et y aménager un stationnement incitatif.

7. CONCLUSION

Le transport en commun dans l'est de l'île de Montréal est un parent pauvre par comparaison à d'autres secteurs de la ville de Montréal. Pour que cette situation change, il faut que l'ensemble des acteurs politiques, économiques et communautaires s'entendent sur des revendications communes.

L'idée maitresse derrière ces propositions est de faciliter les déplacements des résidents de l'est de l'île, dont Mercier-Est, en créant un lien direct et rapide vers le centre-ville. Ces propositions visent également à augmenter l'offre de transport en commun puisque la ligne verte approche de son point de saturation.

Plusieurs mesures pourraient être mises en vigueur immédiatement ou à très court terme, et ce, à des coûts minimes. Il s'agit principalement de modifier certains circuits d'autobus afin d'améliorer la desserte locale dans certains secteurs ainsi que de réduire la densité du transport collectif sur la rue Honoré-Beaugrand. La proposition la plus importante de ce document reste sans contredit l'implantation d'un tramway entre l'extrême est de l'île et le centre-ville. Les astres semblent s'être alignés pour concrétiser ce projet et il faut saisir cette occasion.

Le développement du transport en commun dans l'Est doit s'intégrer aux autres projets de la grande région de Montréal. Il doit également tenir compte des autres utilisations prévues de l'espace comme les pistes cyclables.

Certaines actions mentionnées dans la plateforme impliquent des investissements relativement importants et une période de construction plus étendue. D'autres doivent être analysées en profondeur. La réalisation de certaines d'entre elles peut rendre d'autres caduques. Toutefois, dans l'ensemble, elles constituent des pistes de travail qui nous semblent réalistes et qui doivent être considérées sérieusement afin d'assurer le développement de l'est de Montréal, et ce, de la manière la plus écologique possible.

Le CEM-E souhaite que les propositions contenues dans cette plateforme enrichissent le débat public et soient prises en compte par les décideurs, tant l'ARTM et la STM que la Ville de Montréal et le gouvernement du Québec.

ANNEXES

Annexe A - Modifications aux trajets des circuits d'autobus 26, 85, 185, 189 et 362

Annexe B - Circuits d'autobus de jour – actuels et modifiés

Annexe C - Circuits d'autobus de nuit – actuels et modifiés

ANNEXE A

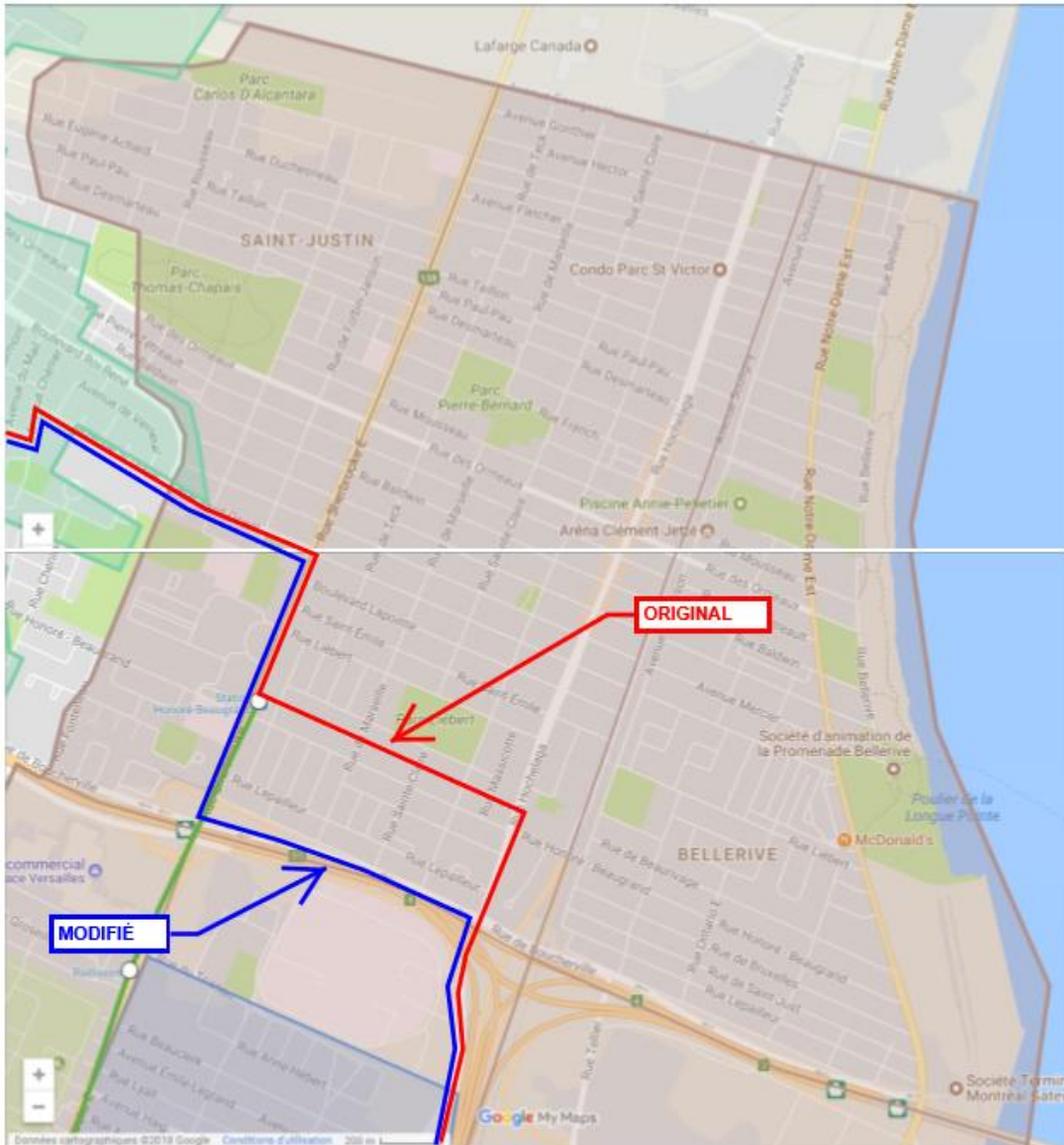
MODIFICATIONS AUX TRAJETS DES CIRCUITS D'AUTOBUS 26, 85, 185, 189 ET 362

INTRODUCTION

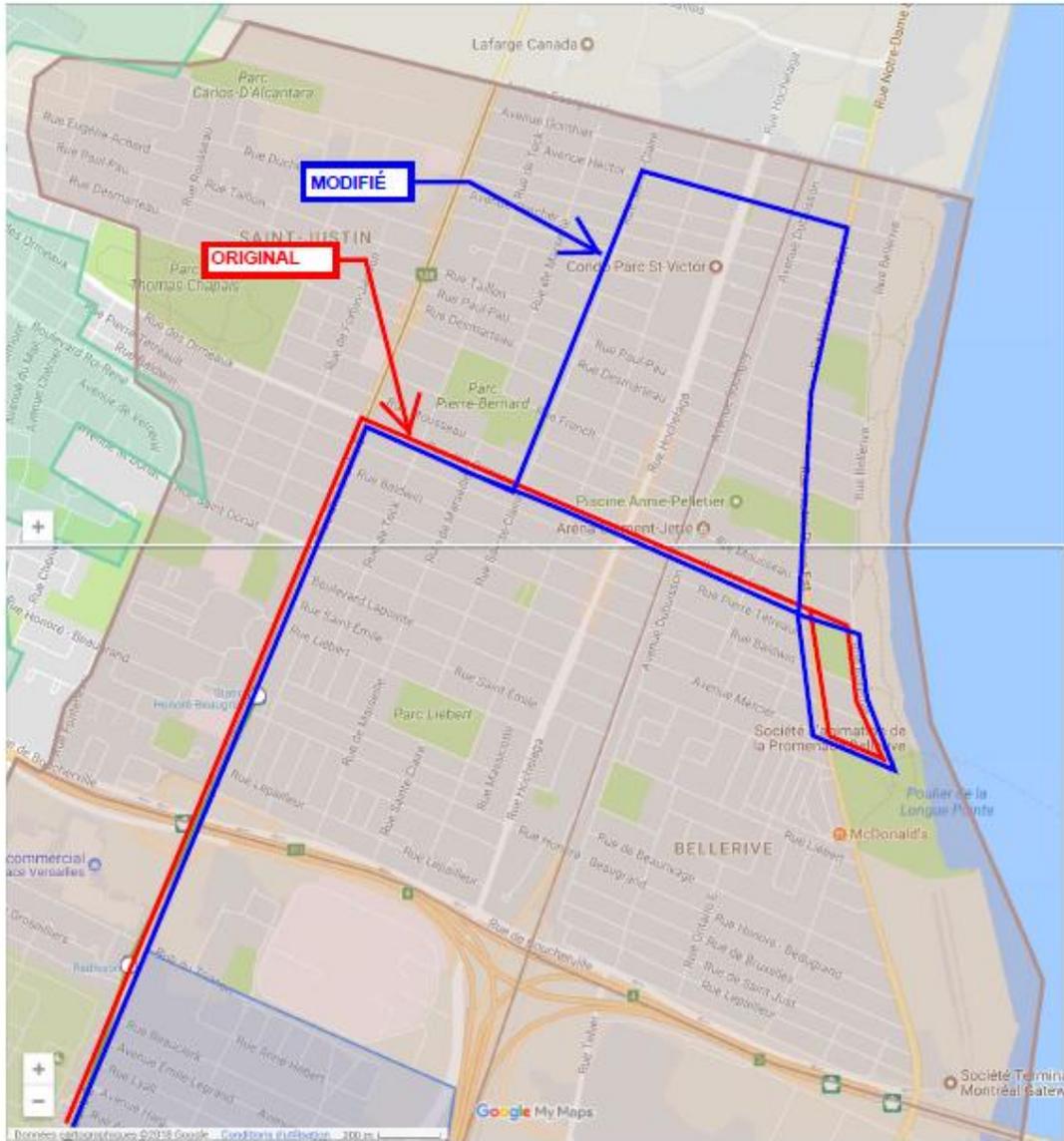
Tout en réclamant une meilleure desserte locale, le Collectif en environnement Mercier-Est tient également à soumettre des propositions concrètes susceptibles d'améliorer la situation actuelle. Modifier des circuits d'autobus est une tâche certes complexe où entrent en ligne de compte de nombreux facteurs.

Le CEM-E ne disposant pas des bases de données de la STM, les cartes des circuits d'autobus incluses dans cette annexe doivent être vues comme des hypothèses de travail et non comme des solutions définitives. Elles permettent toutefois d'illustrer nos propositions visant à améliorer la desserte locale - en tenant compte de la densité de la population - et à soulager la rue Honoré-Beaugrand.

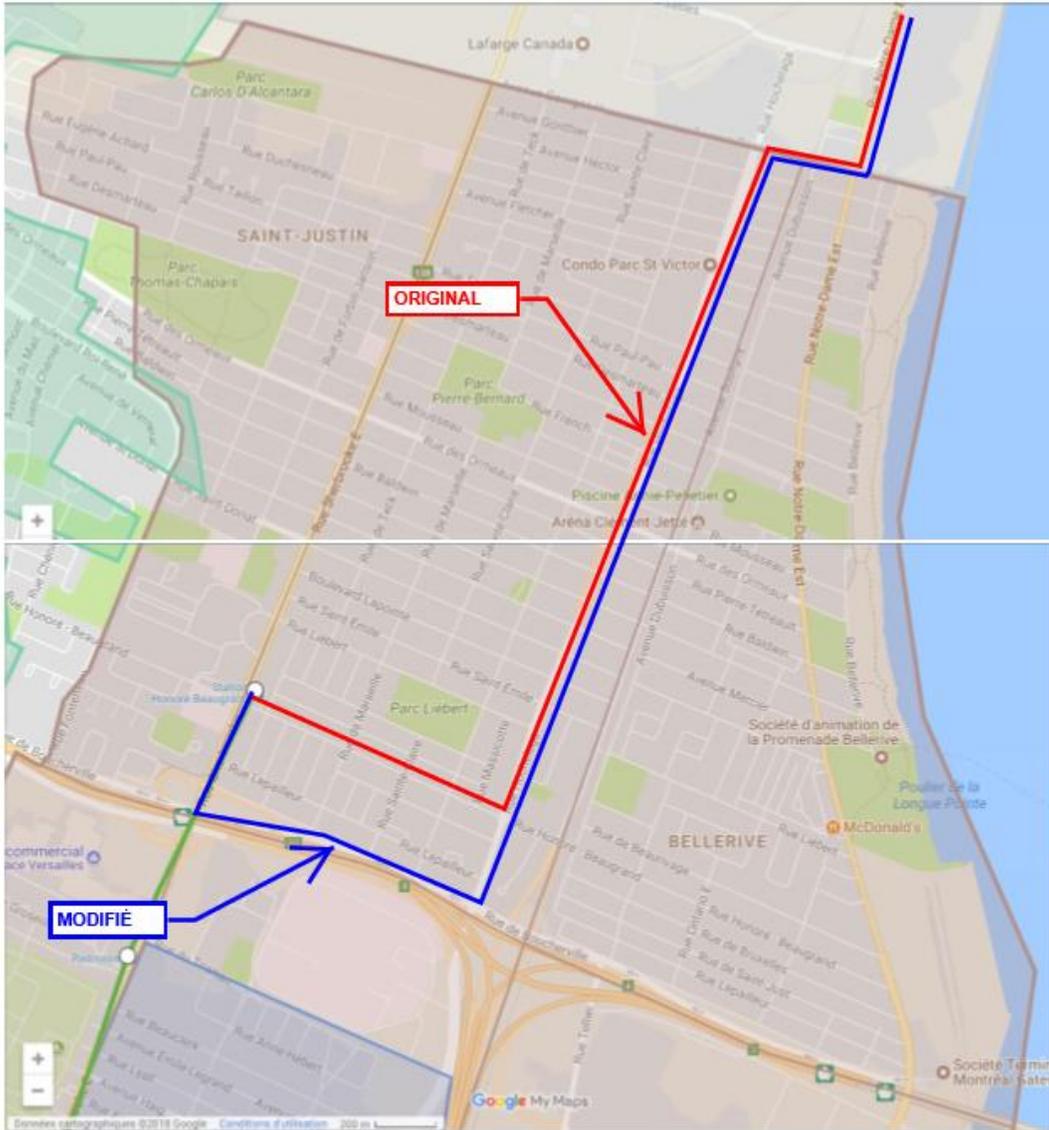
Ces propositions peuvent évidemment être bonifiées. Elles n'en constituent pas moins à nos yeux une bonne base de départ pour d'éventuelles discussions lors des consultations publiques à venir.



CIRCUIT D'AUTOBUS NO 85



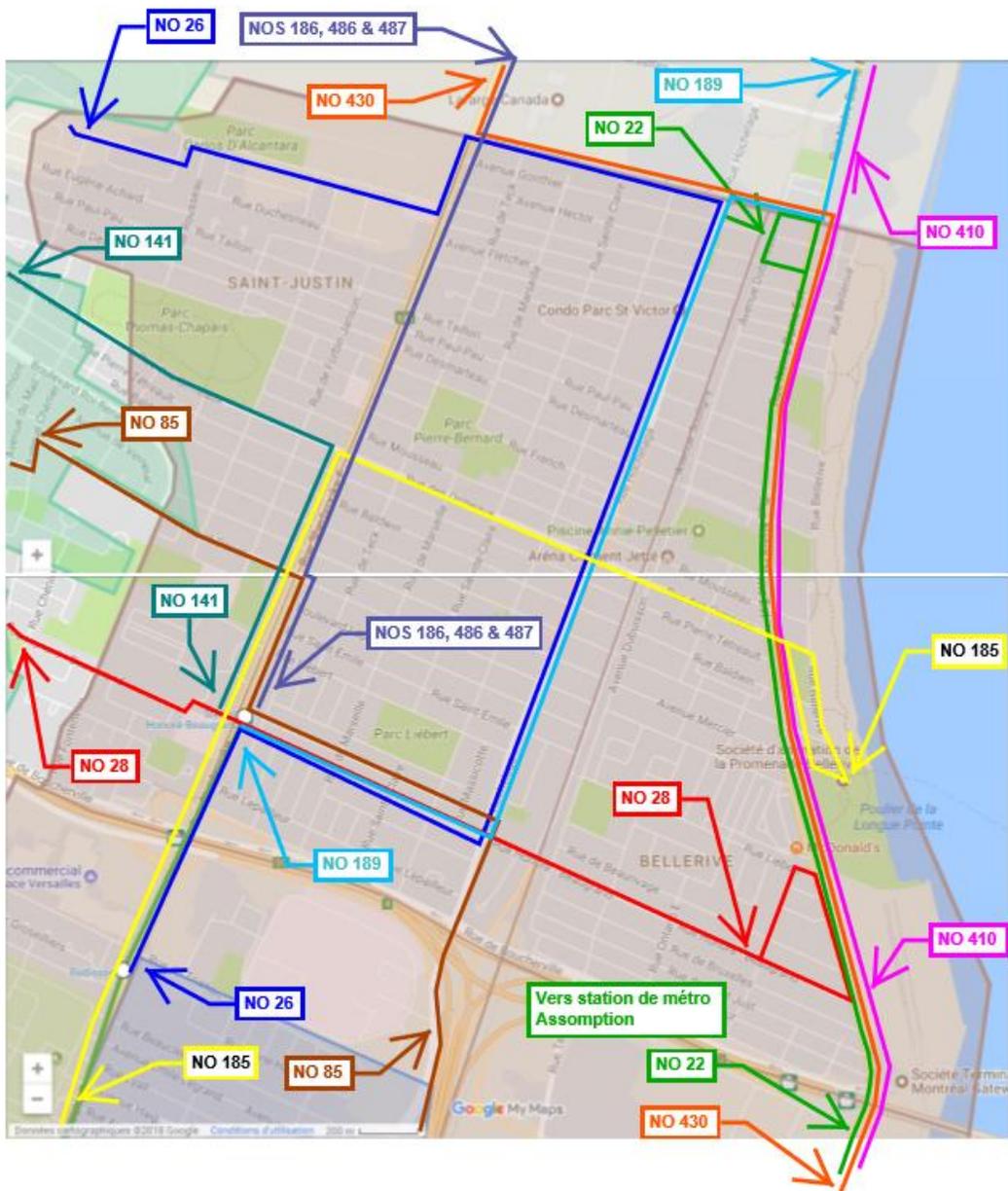
CIRCUIIT D'AUTOBUS NO 185



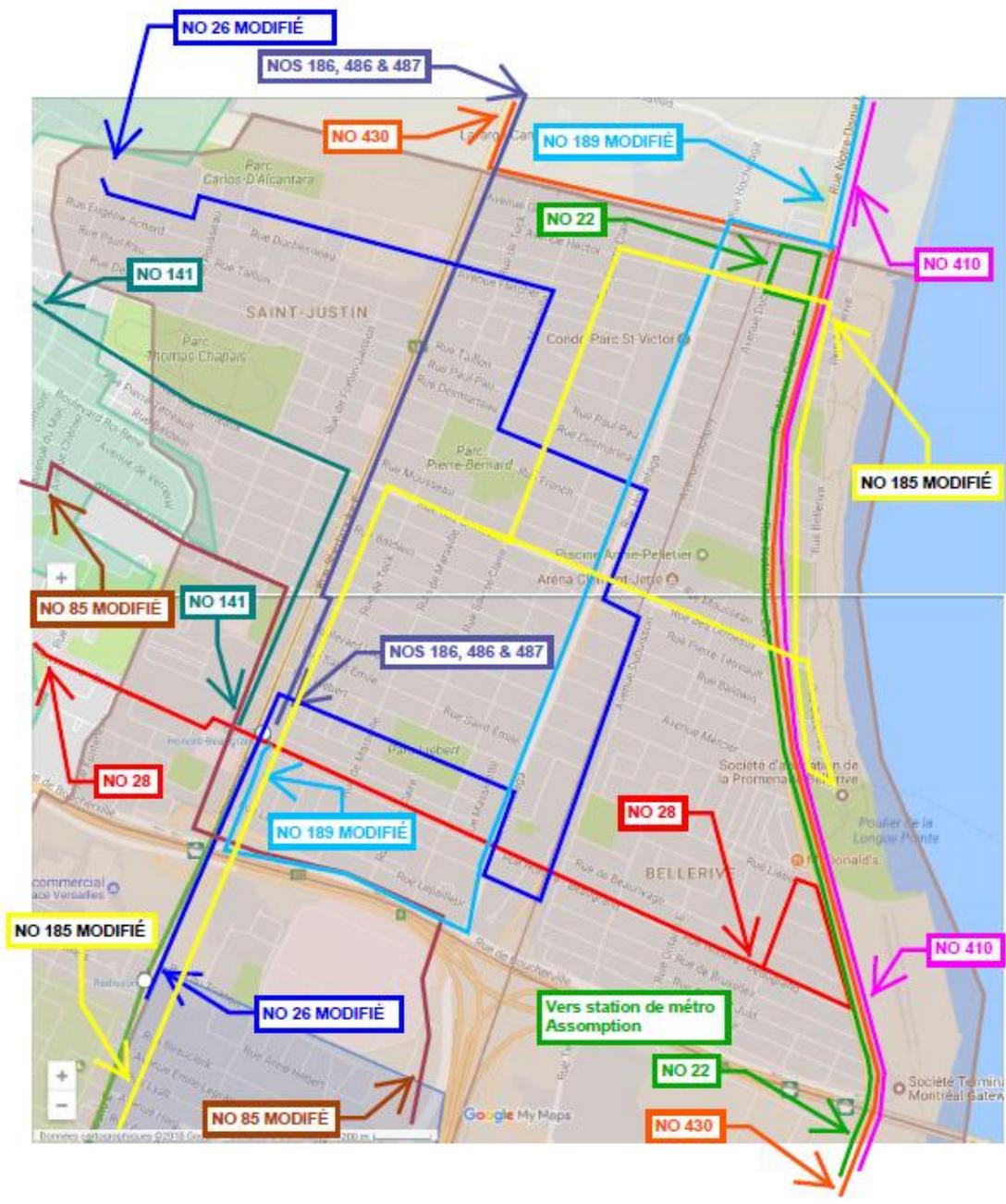
CIRCUIT D'AUTOBUS NO 189

ANNEXE B

CIRCUITS D'AUTOBUS DE JOUR – ACTUELS ET MODIFIES



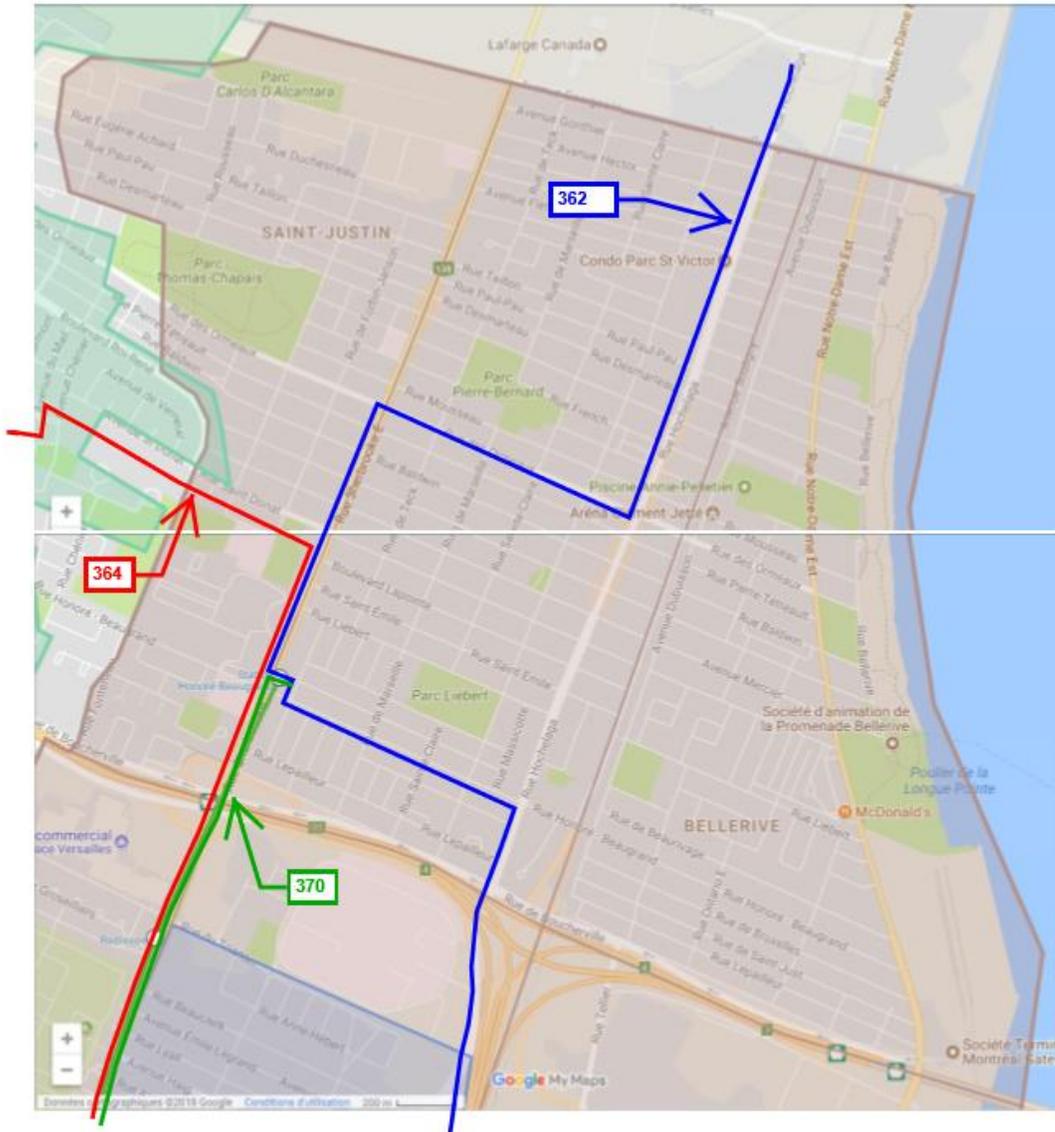
CIRCUITS D'AUTOBUS ACTUELS



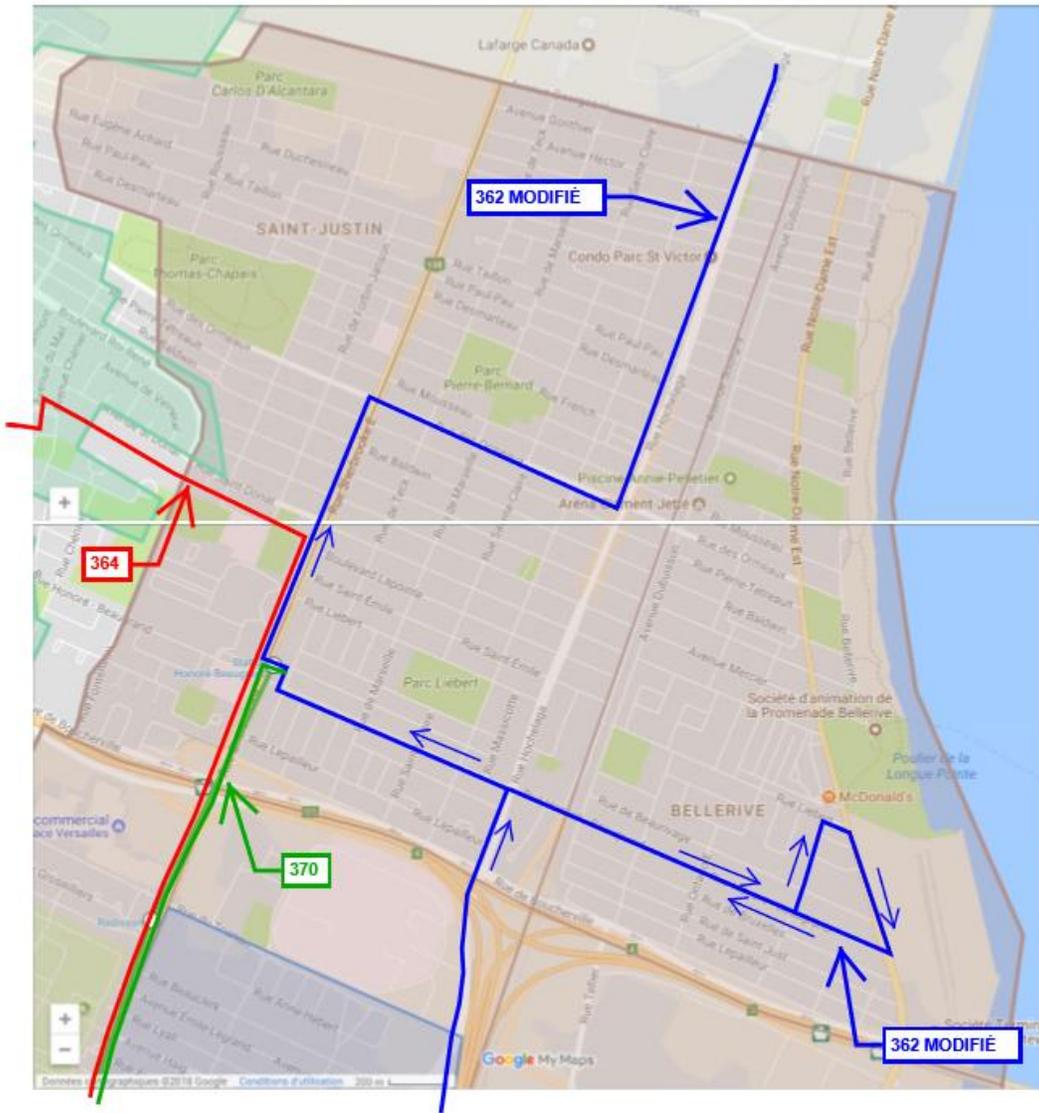
CIRCUITS D'AUTOBUS MODIFIÉS

ANNEXE C

CIRCUITS D'AUTOBUS DE NUIT – ACTUELS ET MODIFIES



CIRCUITS D'AUTOBUS ACTUELS DE NUIT



CIRCUITS D'AUTOBUS MODIFIÉS DE NUIT