



INTÉGRER LA MOBILITÉ DURABLE AU SECTEUR BRIDGE-BONAVENTURE

Propositions visant à favoriser la mobilité durable
dans le secteur Bridge-Bonaventure

Dans le cadre de la consultation
de l'Office de consultation publique de Montréal
sur le secteur Bridge-Bonaventure

27 septembre 2019



TABLE DES MATIERES

PRÉSENTATION DE VOYAGEZ FUTÉ	2
INTRODUCTION	3
1. BONIFICATION DES RÉSEAUX DE TRANSPORT	4
1.1 Transport collectif	4
1.1.1 Constats.....	4
1.1.2 Améliorations proposées dans le cadre du projet.....	5
1.1.3 Recommandations.....	5
1.2 Transport actif.....	6
1.2.1 Constats.....	6
1.2.2 Améliorations proposées dans le cadre du projet.....	8
1.2.3 Recommandations.....	8
2. AMÉNAGEMENT DU DOMAINE PRIVÉ ET GESTION DE LA DEMANDE EN TRANSPORT	9
2.1 Aménagement du domaine privé	9
2.2 Gestion de la demande en transport.....	10
CONCLUSION	11
Documents consultés	12

PRÉSENTATION DE VOYAGEZ FUTÉ

Les Centres de gestion des déplacements (CGD) sont des organismes à but non lucratifs financés en partie par le ministère des Transports du Québec. Nés en 2001 d'une initiative montréalaise, les CGD, aujourd'hui au nombre de huit, couvrent l'ensemble des territoires du Québec. Trois sont chargés de répondre aux besoins des entreprises et organisations de la région métropolitaine de Montréal, dont Voyagez Futé, qui est le Centre de gestion des déplacements des quartiers centraux de Montréal et de la Montérégie.



Notre mission

La mission des CGD est d'accompagner les générateurs de déplacement quant aux options de transports alternatifs qui s'offrent à leurs employés, étudiants et clientèle en vue de favoriser la mobilité durable et de les aider à développer des solutions innovantes. Nos interventions auprès de nos clients – expertise conseil, produits et services clés en main, événements – contribuent à :

- Faciliter le recrutement et la fidélisation des employés
- Améliorer le bien-être et la productivité des employés
- Réduire les émissions de gaz à effet de serre
- Affirmer l'engagement pour le développement durable.

INTRODUCTION

La mise en service du nouveau pont Champlain est une belle occasion de revoir l'entrée de ville qu'il propose pour Montréal. Le secteur Bridge-Bonaventure, situé entre les arrondissements Ville-Marie et du Sud-Ouest et qui accueille les usagers du pont Champlain ainsi que du pont Victoria à leur arrivée à Montréal, fait d'ailleurs l'objet de discussions pour sa requalification depuis plusieurs années. D'abord perçu comme un lieu de transition – une entrée de ville – le secteur Bridge-Bonaventure accueille des activités diverses : on y recense environ 1 200 habitants et près de 150 entreprises qui regroupent un total de 2 700 emplois. C'est donc un secteur résidentiel, mais principalement un secteur à vocation économique.

En cette période de pénurie de main-d'œuvre, la question de l'accessibilité aux lieux d'emploi est centrale. Les secteurs industriels en particulier, souvent excentrés et loin des réseaux structurants de transport collectif, souffrent d'une offre peu diversifiée et inadaptée aux besoins des employés et de la clientèle. Le secteur Bridge-Bonaventure, bien que jouissant d'une localisation privilégiée, ne fait pas exception : l'offre en équipements et infrastructures de transport y est centrée autour de la voiture et présente des déficiences importantes pour les modes durables. Dans le but de stimuler le développement économique du secteur Bridge-Bonaventure, il est nécessaire de favoriser une multiplicité de modes pour en améliorer l'accessibilité.

La Ville de Montréal a bien saisi les enjeux économiques et de mobilité pour le secteur Bridge-Bonaventure puisque ceux-ci font partie des cinq principes d'aménagement privilégiés par la Ville :

1. Les composantes patrimoniales et paysagères mises en valeur
2. Des parcours d'entrée de ville mis en scène
3. Le renforcement des connexions et les déplacements en transports actif et collectif au cœur de la mobilité
4. La mise en réseau des espaces publics et des lieux emblématiques soutenue par une trame verte
5. Des activités économiques et urbaines renouvelées

Ces cinq principes apparaissent complémentaires et essentiels à la réalisation de la vision d'aménagement souhaitée pour souligner l'importance de ce secteur, tant comme entrée de ville que comme secteur stratégique tel qu'indiqué au plan d'urbanisme. En tant que centre de gestion des déplacements, nous nous concentrerons toutefois sur les éléments ayant trait à la mobilité. La première section de ce mémoire présente donc les constats que nous posons sur les réseaux de transport en commun et de transport actif ainsi que les bonifications que nous souhaitons y voir apporter pour le secteur. La seconde traite des efforts à consentir par les acteurs du secteur privé pour arriver à une mobilité durable via l'aménagement du domaine privé et la gestion de la demande en transport.

1. BONIFICATION DES RÉSEAUX DE TRANSPORT

Afin d'améliorer l'accessibilité et l'attractivité du secteur Bridge-Bonaventure, sa nouvelle configuration doit intégrer des solutions de transport alternatif. Non seulement cela en fera un secteur plus facile d'accès pour toutes et tous, mais un aménagement favorable aux transports actifs et collectifs suppose aussi une échelle plus humaine qui permettra de rendre le secteur plus accueillant et attrayant.

1.1 Transport collectif

1.1.1 Constats

Le secteur ne comprend pas de station de métro mais il est desservi par une ligne d'autobus du RTL et six (6) lignes de la STM.

La ligne 55 en provenance de la rive sud offre une bonne desserte en direction du centre-ville en période de pointe du matin et en direction de la rive sud en période de pointe du soir, avec une fréquence de 15 minutes ou moins entre 6h20 et 8h30 et 15h51 et 18h23.

La ligne d'autobus 74 de la STM est celle qui détient le plus grand nombre d'arrêts (6) dans le secteur. Reliant la station de métro Bonaventure aux différents points névralgiques du secteur, elle devient une option de transport pour les résidents de Montréal et de la rive-sud qui passent par la station Bonaventure ou par la Gare centrale. Cependant, avec une fréquence maximale de 3 passages à l'heure, elle offre peu de flexibilité.

Les lignes 61 et 107 relient Verdun au centre-ville en passant par le secteur Bridge-Bonaventure. Les fréquences de passage de la 61 ne sont qu'aux 20 minutes en période de pointe (vers l'est le matin et vers l'ouest en après-midi) et aux 30 minutes hors pointe. La 107 offre jusqu'à 5 passages par heure en période de pointe du matin.

La ligne 168 relie l'Île-des-Sœurs au centre-ville. Elle offre des fréquences de passage aux 5 à 15 minutes en périodes de pointe.

Les lignes 57 et 71 desservent Pointe-Saint-Charles. La 57 relie le quartier aux stations Charlevoix et Guy-Concordia et la 71 permet de rejoindre les stations LaSalle, Charlevoix et Lionel-Groulx depuis Pointe-Saint-Charles. Les fréquences de passage ne dépassent cependant pas 3 passages à l'heure.

Aucun autobus ne dessert le secteur résidentiel de la Cité-du-Havre.

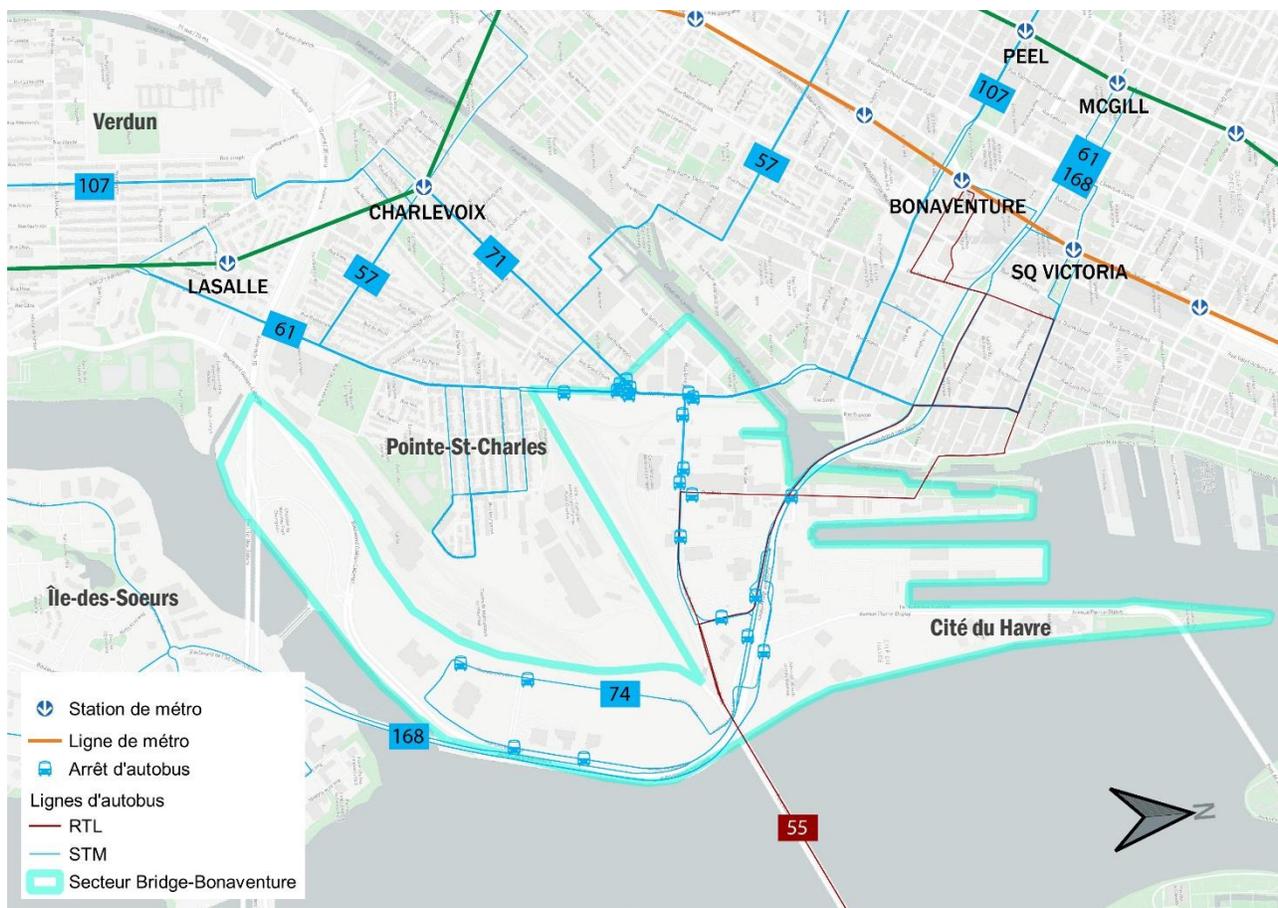


Figure 1 – Accessibilité en transport en commun

1.1.2 Améliorations proposées dans le cadre du projet

La possible arrivée d’une station du REM dans les environs du territoire à l’étude est sans doute l’amélioration la plus marquante dont pourrait bénéficier le secteur en termes de transports collectifs. Puisque l’emplacement exact de la station n’est toujours pas connu à l’heure actuelle, il reste difficile de savoir quel impact aura cette station sur l’accessibilité du secteur Bridge-Bonaventure. La planification du réseau d’autobus desservant le secteur pourrait être à revoir à la lumière de ce nouvel élément.

Un autre inconnu est le projet de réaménagement de la portion de l’autoroute Bonaventure en boulevard urbain entre les ponts Champlain et Victoria. Il serait alors possible d’entrevoir des arrêts d’autobus le long de cette artère avec pour effet une amélioration de la desserte du secteur.

1.1.3 Recommandations

L’étude de mobilité commandée par la Ville pour le secteur Bridge-Bonaventure permettra d’avoir un portrait juste des déplacements qui passent ou arrivent dans le secteur ou qui sont produits par celui-ci. L’étude devrait aussi prendre en compte les éléments à venir tels que ceux mentionnés ci-haut. À la

lumière de ces informations, il sera judicieux d'entreprendre les démarches nécessaires à l'adaptation de l'offre de transport en commun.

1.2 Transport actif

1.2.1 Constats

L'accès piétonnier au secteur n'est pas aisé puisque plusieurs barrières physiques limitent les déplacements : quais, canal, autoroute, voies ferroviaires, zones industrielles et portuaires. L'accessibilité au secteur à vélo est plus facile car le réseau de pistes cyclables – piste du canal Lachine et réseau du centre-ville – permet de rejoindre le secteur depuis les différents quartiers de Montréal. À l'intérieur du secteur toutefois, la présence d'infrastructures cyclables est limitée.

Le parcours riverain du fleuve est par ailleurs interrompu précisément au niveau du secteur Bridge-Bonaventure. Cela impose un détour majeur aux cyclistes qui arrivent par la piste cyclable longeant les berges de Verdun et depuis l'Île-des-Sœurs ou la rive-sud, les privant d'un trajet efficace afin d'accéder au secteur ou au centre-ville. La figure 2 montre que plusieurs importantes zones d'emploi du secteur ne sont pas desservies par le réseau cyclable, ce qui entraîne des enjeux de sécurité et de convivialité pour les cyclistes.



Figure 2 – Accessibilité en transport actif et zones d'emploi les plus importantes

Finalement, le secteur est peu invitant pour les piétons et cyclistes à cause de la présence des infrastructures routières, ferroviaires et portuaires et de son caractère industriel, conditions qui contribuent à un paysage fortement minéralisé. L'important volume de camionnage et l'absence de voies cyclables et même de trottoir sur de nombreux tronçons de rue au sein du secteur rendent les déplacements actifs d'autant plus périlleux et inhospitalier. L'absence de stations BIXI au sein du secteur est aussi révélatrice du peu d'attrait qu'il représente pour les solutions de transports actifs.

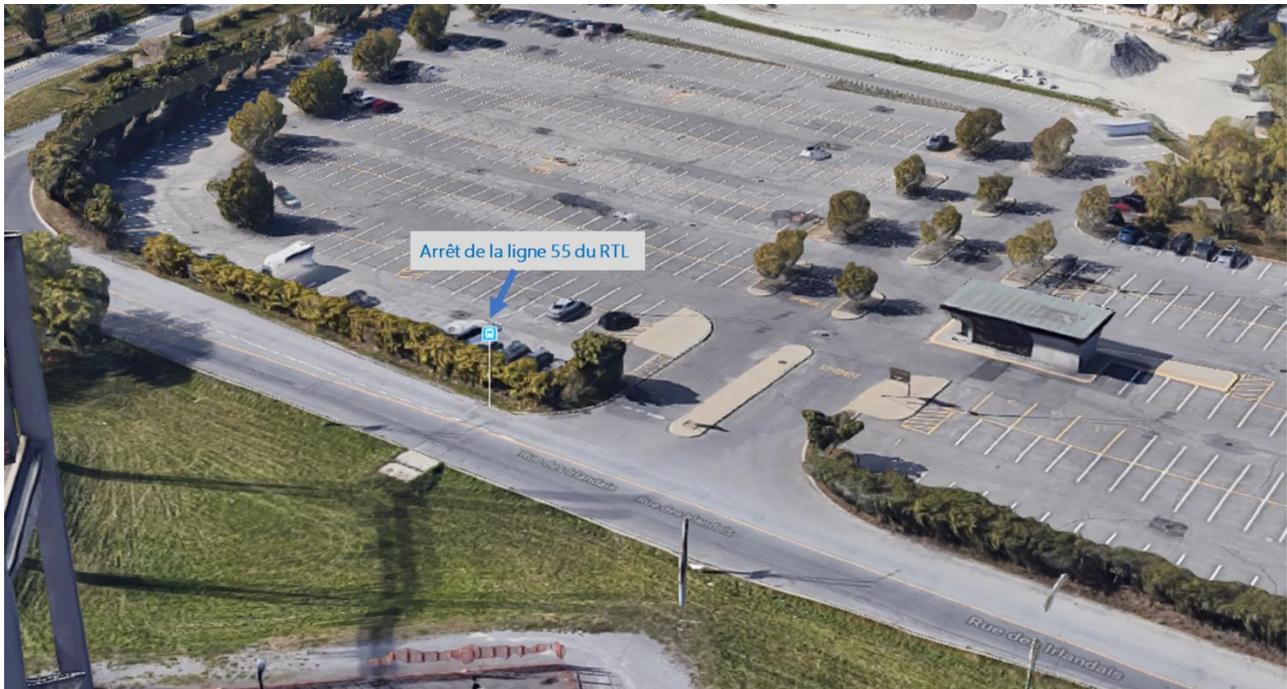


Figure 3 – Non-conivialité de certains arrêts d'autobus situés en bordure de rue sans trottoir, dans un environnement hostile aux piétons, comme le montrent ces deux images (ligne 74 de la STM sur la rue Marc-Cantin, au niveau des Studios Mels et ligne 55 du RTL sur la rue des Irlandais). Source : Google Street View

Le secteur revêt cependant un intérêt paysager certain avec la présence d'éléments architecturaux et paysagers uniques et la proximité du fleuve. Il convient ainsi de revoir la place faite aux usagers du transport actif, autant pour permettre la promenade afin de venir apprécier les atouts du secteur que pour faciliter son accès à ceux pour qui il représente une destination.

1.2.2 Améliorations proposées dans le cadre du projet

Le projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure propose de dégager l'espace nécessaire à l'aménagement d'un parcours riverain piéton et cycliste. Cela permettrait de rétablir un lien important dans la trame cyclable et piétonne.

1.2.3 Recommandations

Il faut profiter du réaménagement du secteur pour faire une place de choix au transport actif et rétablir les connections manquantes. Ainsi, compléter le parcours riverain est essentiel tout comme l'amélioration des liens piétons et cyclistes vers les quartiers et à l'intérieur du secteur. Les réaménagements que cela suppose doivent inclure du verdissement et des mesures d'atténuation de la circulation afin de rendre le secteur plus agréable et plus sécuritaire pour tous les usagers. Par ailleurs, les règles entourant le transport de marchandises pourraient être revues afin de limiter la cohabitation des camions lourds avec les piétons et cyclistes et des stations de vélo libres-services pourraient être ajoutées.

2. AMÉNAGEMENT DU DOMAINE PRIVÉ ET GESTION DE LA DEMANDE EN TRANSPORT

2.1 Aménagement du domaine privé

Implantation des bâtiments

L'implantation des bâtiments en bordure de rue, plutôt qu'avec une grande marge de recul typique des parcs industriels conventionnels, facilite les déplacements à pied (notamment pour les usagers du transport en commun) et à vélo. Cela raccourcit les déplacements des piétons et des cyclistes et leur évite d'avoir à traverser un grand stationnement avant d'atteindre l'entrée du bâtiment. En offrant un meilleur encadrement de rue, ce type d'implantation contribue aussi à créer un quartier à échelle humaine.

Stationnement

La certitude de trouver un stationnement peu coûteux à proximité de son lieu d'emploi est un des principaux déterminants de l'utilisation de la voiture par les travailleurs. Dans l'aménagement d'un secteur stratégique comme celui que représente Bridge-Bonaventure, le stationnement doit donc être minimisé pour répondre aux besoins de celles et ceux qui en ont vraiment besoin et doit être tarifé à un juste prix (coût du sol et coût d'entretien internalisés).

Le nombre de places de stationnement serait à revoir en fonction d'une analyse rigoureuse des besoins, en tenant compte de l'offre d'alternatives. Des places réservées aux covoitureurs et à des véhicules en autopartage sont également à privilégier.

L'aménagement de stationnements dans le secteur devrait également inclure des mesures de lutte contre les îlots de chaleur et de gestion durable des eaux pluviales, le développement de solutions de mobilité durable, l'innovation, ainsi que des mesures de réduction et de gestion durables des stationnements. Les arrondissements devraient exiger que les entreprises du secteur obtiennent l'attestation Stationnement écoresponsable, développée par le Conseil régional de l'environnement de Montréal.

Mesures favorables aux transports actifs

Afin d'inciter les employés à l'usage de la marche et du vélo, les entreprises du secteur Bridge-Bonaventure devront mettre certains équipements et infrastructures à la disposition des piétons et cyclistes :

- Des cheminements piétonniers et cyclables sécuritaires sur le terrain des entreprises ;
- Des supports à vélo sécuritaires, visibles et facilement accessibles, situés près de l'entrée du bâtiment et, idéalement, à l'abri des intempéries (un support à vélos par 10 à 40 employés selon les recommandations de Vélo Québec) ;

- Des douches et des vestiaires, facilement accessibles et sécuritaires :

Nombre d'employés	Nombre de douches	Nombre de vestiaires
1 à 19	1	1
20 à 49	2	2
50 à 149	4	2
150 à 299	6	4 à 6
300 à 500	8	8
Par tranche de 250 supplémentaires	+2	+2

Source : Vélo Québec, velosympathique.velo.qc.ca/ressources/amenagements-de-fin-de-parcours/

2.2 Gestion de la demande en transport

Une façon efficace de réduire l'utilisation de la voiture au profit d'autres modes plus durables est de gérer la demande en mettant à la disposition des employés des mesures incitatives à ces modes durables. Un plan de gestion des déplacements permet d'analyser la situation des déplacements actuelle ainsi que les besoins en mobilité puis de proposer des mesures de mobilité durables adaptées. Nous proposons que les arrondissements Ville-Marie et du Sud-Ouest suivent l'exemple de l'arrondissement de Saint-Laurent et exigent des entreprises qui viendront s'installer dans le secteur l'adoption et la mise en œuvre d'un plan de gestion des déplacements.

Extrait du règlement de Saint-Laurent :

4.3.18 CONDITIONS SUPPLÉMENTAIRES POUR TOUS PROJETS

Lorsqu'une demande de permis de construction ou de certificat d'autorisation vise un projet institutionnel, commercial ou industriel générant plus de 100 cases de stationnement, le requérant ou le locataire doit fournir les documents suivants :

- 1° un plan de gestion des déplacements visant à encourager l'utilisation du transport en commun, les transports actifs et limiter l'utilisation de l'auto en solo, tel qu'indiqué à l'annexe B,
- 2° une lettre d'engagement pour la mise à jour du plan de gestion des déplacements aux trois ans.

RÈGLEMENT NUMÉRO RCA08-08-0003-13 ADOPTÉ À LA SÉANCE ORDINAIRE DU CONSEIL D'ARRONDISSEMENT TENUE LE 12 JANVIER 2016

Un plan de gestion des déplacements comporte des mesures incitatives au transport en commun, au transport actif, au covoiturage et à l'autopartage, tant pour les déplacements domicile-travail que professionnels ainsi que d'autres mesures tel que l'aménagement des horaires de travail ou le télétravail qui permettent de limiter les retards par exemple.

CONCLUSION

L'amélioration de l'accessibilité du secteur Bridge-Bonaventure, un secteur stratégique pour la ville de Montréal, doit être au cœur des préoccupations des réaménagements à prévoir. Les modes actifs et collectifs sont à privilégier afin d'offrir des alternatives efficaces à l'auto-solo non-seulement pour les employés dont la destination se trouve au cœur du secteur, mais aussi pour ceux qui transitent par celui-ci. Afin de consolider les efforts pour encourager les transports alternatifs des principes d'aménagement du domaine privé doivent compléter les aménagements du domaine public. Finalement, les entreprises qui sont implantées sur le territoire peuvent également contribuer à favoriser les transports alternatifs en adoptant un plan de gestion des déplacements.

Miser sur la mobilité durable contribuera sans aucun doute à doter Montréal d'une entrée de ville exceptionnelle qui tient compte de tous les usagers tout en favorisant l'essor du secteur Bridge-Bonaventure. La consultation publique de l'OCPM sur ce secteur est l'occasion d'élaborer une vision commune et durable.

DOCUMENTS CONSULTÉS

Groupe Rousseau Lefebvre. *Aménagement d'un parc linéaire sur les berges du fleuve Saint-Laurent entre le pont Champlain et le pont Victoria* (2015)

http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P103/3.3_rapport_parlineaire_2015.pdf

Raymond Chabot Grant Thornton. *Étude de positionnement économique du secteur du Havre* (2015)

http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P103/3.2_rapport_positionnement_econo_2015.pdf

Ville de Montréal. *Bridge-Bonaventure, document d'information* (2019)

http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P103/3.1_document_dinformation_final_11avril2019_1.pdf

Ville de Montréal. *Présentation de la ville de Montréal sur lors de la séance d'information du 22 mai 2019.*

http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P103/3-5_presentation_ocpm_16x9_-_leger.pdf