



MISE EN VALEUR DU SECTEUR DE PLANIFICATION BRIDGE-BONAVENTURE

COMPTE-RENDU DE L'ATELIER 2

Atelier 2. Le renforcement des connexions et les déplacements en transports actifs et collectifs au cœur de la mobilité.

Jeudi, 22 avril 2021 de 14h à 17h

PRÉSENTÉ À :

Ville de Montréal

Service de l'urbanisme et de la mobilité

Direction de l'urbanisme

Division de l'aménagement et du design urbain

12 mai 2021

Crédits

Analyse et rédaction

Alexander Nizhelski, Chargé de projet
Élisabeth Fluet-Asselin, Agente de projet
Camille Batal, Agente de projet

Équipe de projet

Camille Batal / Agente de projet
Emmanuelle Biroteau / Agente de projet
Elisabeth Fluet-Asselin / Agente de projet
Nathalie Francès / Chargée de projet
Adelene Frissou / Graphiste, Agent de communication
Marianik Gagnon / Conseillère principale et coordonnatrice, participation publique
Josselyn Guillarmou / Analyste-rédacteur
Fahim Haque / Agent de mobilisation
Alexander Nizhelski / Chargé de projet
Jessica Perrin / Chargée de projet
Marie-Dina Salvione / Chargée de projet
Jessica St-Pierre / Chargée de communication

À propos de l'INM

L'INM est une organisation indépendante et non partisane qui a pour ambition d'accroître la participation des citoyennes et des citoyens à la vie démocratique.

L'action de l'INM a pour effet d'encourager la participation citoyenne et de contribuer au développement des compétences civiques, au renforcement du lien social et à la valorisation des institutions démocratiques.

L'équipe de l'INM est animée par la conviction que la participation citoyenne renforce la démocratie.

Pour nous joindre

5605, avenue de Gaspé, bur. 404
Montréal (Québec) H2T 2A4

Téléphone : 1 877 934-5999
Télécopieur : 514 934-6330
Courriel : inm@inm.qc.ca
www.inm.qc.c

Faits saillants

Dans le cadre de la planification de l'avenir du secteur Bridge-Bonaventure, la Ville de Montréal a mis en place une démarche de concertation visant à alimenter l'élaboration de son plan directeur. Cette démarche comporte notamment la mise sur pied d'une table de concertation et la tenue d'ateliers thématiques. Le but de ces ateliers est de commenter les objectifs et les balises d'aménagement préliminaires, élaborés par la Ville en fonction des recommandations du rapport de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM), et de prioriser les interventions dans le cadre de la mise en œuvre du plan directeur.

Point de rencontre des réseaux autoroutiers, ferroviaires et maritimes, le secteur Bridge-Bonaventure est paradoxalement un secteur enclavé et congestionné, dont l'accessibilité est périlleuse, voire hostile. S'il est difficile de développer le secteur dans les conditions actuelles de mobilité, cet atelier a permis de soumettre aux participants des objectifs et des balises d'aménagement concrètes susceptibles d'améliorer la fonctionnalité du réseau viaire et de créer des conditions favorables aux déplacements des piétons et des cyclistes, permettant d'envisager une capacité d'accueil bonifiée du territoire. L'atelier a aussi été l'occasion pour les parties prenantes de se prononcer sur la hiérarchisation des moyens d'action ainsi que sur leur phasage.

Après une présentation synthétique des enjeux et des informations présentées dans le [cahier de préparation à l'atelier 2](#), les personnes participantes ont été divisées en sous-groupes et ont été invitées à répondre à trois questions:

- Est-ce que les modifications proposées au réseau viaire et le réseau cyclable projeté permettent d'améliorer la connectivité et la mobilité dans le secteur et dans les quartiers environnants?
- Est-ce qu'il y a d'autres mesures qui permettraient d'améliorer la connectivité et la mobilité active et collective?
- Quelles sont les interventions à prioriser ?

Les échanges ont permis d'identifier 5 catégories d'enjeux importants pour les participants :

- les enjeux relatifs à la circulation de transit;
- les enjeux issus de la cohabitation entreprises/citoyens;
- les enjeux de connectivité;
- les enjeux ayant trait aux transports collectifs et actifs.

1. Réduire la circulation de transit

Les points suivants ont occupé une grande place dans le débat des deux sous-groupes :

- La réduction de la circulation de transit est fondamentale et conditionne la réussite du projet, la sécurité des déplacements à vélo, la qualité de vie et la ponctualité des autobus.
- Pour ce faire, la création d'un lien direct entre Bonaventure et le pont Victoria apparaît essentielle :
 - toutefois, la déviation envisagée par la rue des Irlandais a donné lieu à de fortes critiques et oppositions, les participants craignant que cette alternative s'ajoute aux problèmes de trafic existants dans le secteur et accentue l'insécurité liée à la cohabitation des différents modes, notamment pour les cyclistes ;
 - la possibilité de créer une bretelle reliant le pont Victoria à l'axe Bonaventure directement à la sortie du pont, sur les terrains qui appartiennent à la Ville dans le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles (PEPSC) a été évoquée.

2. Appréhender les enjeux de cohabitation entreprises/citoyens et leurs impacts sur la sécurité des déplacements

Les participants considèrent que la réussite du projet passe par la sécurisation des déplacements, en particulier pour les déplacements actifs. L'insécurité ressentie est due à l'intensité de la circulation, ainsi qu'à la cohabitation des secteurs industriels et résidentiels, imposant aux voitures, camions et cyclistes de se partager la chaussée.

- Les actions suivantes seraient donc prioritaires :
 - l'identification des zones où la cohabitation soulève des enjeux de sécurité en matière de déplacements ;
 - une étude de la circulation et un plan de camionnage.
- Le chemin des Moulins et l'angle des rues Mill et Riverside sont identifiés comme des secteurs ayant des enjeux importants de cohabitation et de sécurité.

3. Connecter le secteur

La connectivité est également un enjeu cher aux participants. Elle doit permettre :

- de désenclaver le secteur de la Pointe-Saint-Charles en le reliant au PEPSC, en créant des liens de transport actifs et en améliorant la desserte en autobus ;
- de relier le quartier à l'eau, en créant des voies piétonnes et cyclables (séparées du trafic automobile) permettant d'accéder à la promenade au bord du fleuve, la traversée du canal de Lachine et l'accès au bassin Peel.
- de connecter le secteur aux quartiers environnants, notamment au Vieux-Port.

4. Développer des réseaux de transports collectifs et actifs

L'amélioration des réseaux de transports collectifs et actifs est également importante pour les participants. Elle doit permettre de répondre à plusieurs enjeux :

- Développer et sécuriser les voies dédiées aux transports actifs : en séparant les voies piétonnes des voies cyclables, en créant des voies cyclables en site propre séparées des voies d'autobus, et en anticipant les enjeux relatifs à la cohabitation des

automobiles, des camions, des vélos et des piétons, notamment grâce à un plan de camionnage.

- Améliorer le réseau d'autobus qui, contrairement au Réseau express métropolitain (REM), répond à des besoins locaux et est, en ce sens, complémentaire au REM.

Table des matières

Crédits	2
À propos de l'INM	2
Pour nous joindre	2
Faits saillants	3
Table des matières	6
PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE PARTICIPATIVE	8
Mise en contexte	8
Mandat de l'INM	9
PRÉSENTATION DES RÉSULTATS	10
1. Réduire la circulation de transit	10
1.1. Déviation du trafic vers et depuis l'axe Bonaventure	10
1.1.1. Une opposition quasi unanime à la déviation proposée via la rue des Irlandais	10
1.1.2. Une situation considérée comme tendue et à ne pas aggraver en termes de trafic	11
1.1.3. De meilleures opportunités à envisager	11
1.2. Un projet à préciser et à étayer	11
1.2.1. Étayer et compléter la réflexion	11
1.2.2. Préciser le projet de déviation	12
2.1. Les enjeux issus de la cohabitation entreprises/résidents au cœur du problème de trafic et d'insécurité?	13
2.1.1. La sécurité des déplacements - un enjeu transversal et prioritaire	13
« On ne veut pas un chemin "rapide et efficace", mais "sécuritaire et convivial". »	13
Elle précise que selon elle, la priorité du projet est de connecter les quartiers et de les rendre plus sécuritaires. Dans une optique de transition écologique, l'efficacité et la rapidité n'est pas l'objectif.	13
2.1.2. La cohabitation et la sécurité des enjeux communs à la thématique de la trame verte et bleue et de la mobilité	13
2.2. Identification des secteurs où la cohabitation est problématique et non sécuritaire	13
2.2.1. Le chemin des Moulins, un secteur problématique à prendre en compte	13
2.2.2. L'angle des rues Riverside et Mill, saisir l'opportunité du projet pour résoudre les enjeux de manœuvre et de cohabitation?	14
2.2.3. Nourrir et étayer la réflexion sur la base d'un plan de camionnage	14
3. Connecter le secteur	14
3.1. Désenclaver le secteur Pointe-Saint-Charles	14

3.1.1 Un enjeu important	14
3.1.2. Des pistes de réflexion à envisager pour désenclaver le quartier de Pointe-Saint-Charles:	15
3.2. Relier le quartier à l'eau	15
3.2.1. Permettre l'accès au fleuve un enjeu qui semble faire l'unanimité	15
3.2.2. Faciliter l'accès au bassin Peel	15
3.2.3. Faciliter la traversée du canal de Lachine	16
3.4. Connecter le quartier aux quartiers environnants	16
3.4.1. Des mesures qui n'apparaissent pas dans le plan	16
3.4.2. Des espoirs basés sur le boulevard urbain Bonaventure	16
3.4.3. Connecter le Vieux-Port	17
4.1. Développer et sécuriser les voies dédiées aux transport actif	18
4.1.1. Propos communs aux voies cyclables et piétonnes	18
4.1.1. Pistes cyclables	19
4.1.2. Voies piétonnes	19
4.2. Développer et améliorer la desserte en transports collectifs	20
4.1.1. Le REM et le réseau d'autobus : des réseaux complémentaires?	20
4.1.2. Le REM : des impacts majeurs à anticiper et intégrer à la réflexion	20
4.1.3. Adapter et renforcer le réseau de bus pour une desserte locale	22
5.1. Améliorer la démarche	22
5.1.2. Étayer les réflexions et décisions sur des études	22
5.1.2. Ajouter les éléments suivants pour éclairer la réflexions	23
5.1.3. Autres suggestions et demandes pour améliorer la démarche	23
5.2. Besoins de définitions	23
6. Les interventions à prioriser	24
Annexe 1. Liste de participants	26
Annexe 2. Plan du réseau cyclable proposé	28



PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE PARTICIPATIVE

Mise en contexte

Dans le cadre de la planification de l'avenir du secteur Bridge-Bonaventure, la Ville de Montréal a mis en place une démarche de concertation dans le but d'alimenter l'élaboration de son Plan directeur. La Ville souhaite par ce fait mobiliser les parties prenantes concernées au cours d'une approche collaborative et participative favorisant le dialogue. Cette démarche de concertation comporte deux volets. Le premier consiste en la mise en place d'une table de concertation ayant pour mandat de faire le suivi de l'élaboration du Plan directeur et de sa mise en œuvre. Le deuxième comporte une série de cinq ateliers thématiques faisant suite aux recommandations de l'Office de consultation publique de Montréal sur l'avenir du secteur.

Les ateliers thématiques cherchent à créer un espace de dialogue et d'interaction entre les acteurs concernés, dans le but de définir des objectifs et des balises d'aménagement en fonction des recommandations qui découlent du rapport de l'OCPM et d'identifier les interventions prioritaires. Cet exercice permettra également d'établir des hypothèses d'aménagement en fonction des réalités des différents sous-secteurs du territoire en planification et des expériences des acteurs participants.

Point de rencontre des réseaux autoroutiers, ferroviaires et maritime, le secteur Bridge-Bonaventure est paradoxalement un secteur enclavé, congestionné, dont l'accessibilité est périlleuse, voire hostile. Cet atelier a permis aux participants d'analyser des objectifs et des balises d'aménagement concrètes susceptibles d'améliorer la fonctionnalité du réseau viaire et de créer des conditions favorables aux déplacements des piétons et des cyclistes permettant d'envisager une capacité d'accueil bonifiée du territoire.

Cet atelier avait pour objectif de vérifier si les propositions concernant le renforcement des connexions et des déplacements en transports actifs et collectifs répondent aux attentes des parties prenantes et d'identifier les interventions prioritaires en matière de mobilité.

Mandat de l'INM

En collaboration avec Espaces Stratégies, l'INM a eu comme mandat de concevoir, d'animer et de rédiger les rapports de la série de cinq ateliers. Pour ce faire, l'INM a mis en place un site Web servant de plateforme de communication avec les participants aux ateliers. Sur ce site Web, les informations de préparation aux ateliers ainsi que les modalités d'inscriptions ont été rendues disponibles.



PRÉSENTATION DES RÉSULTATS

1. Réduire la circulation de transit

L'idée selon laquelle, la réussite du projet passe en premier lieu par la réduction de la circulation de transit a fait consensus.

Les points suivants ont occupé une grande place dans le débat:

- La réduction de la circulation de transit est fondamentale et conditionne la réussite du projet, la sécurité des déplacements à vélo, la qualité de vie et la ponctualité des autobus.
- Pour ce faire, la création d'un lien direct entre l'axe Bonaventure et le pont Victoria apparaît essentielle :
 - toutefois, la déviation envisagée par la rue des Irlandais a donné lieu à de fortes critiques et oppositions, les participants craignant que cette alternative s'ajoute aux problèmes de trafic existants dans le secteur et accentue l'insécurité liée à la cohabitation des différents modes, notamment pour les cyclistes ;
 - la possibilité de créer une bretelle reliant le pont Victoria à l'autoroute Bonaventure directement à la sortie du pont, sur les terrains qui appartiennent à la Ville dans le PEPSC a été évoquée.

1.1. Déviation du trafic vers et depuis l'axe Bonaventure

Créer un lien entre Bonaventure et le pont Victoria apparaît très important pour la majorité des participants. Ils y voient la possibilité de «développer un territoire calme pour la diversité des utilisations. Qu'il s'agisse d'un lien direct ou autre, il faut trouver le meilleur moyen.»

1.1.1. Une opposition quasi unanime à la déviation proposée via la rue des Irlandais

Les participants sont presque unanimement préoccupés par l'impact qu'aurait l'aménagement proposé à la sortie du pont Victoria sur la fluidité et la sécurité des déplacements sur la rue des Irlandais. Selon eux, cela provoquerait une intensification du trafic (déjà intense sur les rues Wellington, Bridge et Mill) et un impact négatif sur la cohabitation entre les voitures, les camions, les piétons et les cyclistes, ainsi que sur la sécurité et la convivialité.

1.1.2. Une situation considérée comme tendue et à ne pas aggraver en termes de trafic

Dans un des sous-groupes, les participants craignent que la déviation envisagée aggrave :

- la congestion de tous les accès au pont au lieu de désengorger la circulation;
- le problème de circulation de transit sur les rues Wellington et Bridge et les retards des autobus pris dans la circulation;
- la circulation de transit qui utilise majoritairement la rue Mill.

Par ailleurs, ils soulignent également que la réduction du trafic de transit est essentielle si on veut pouvoir développer des espaces résidentiels.

1.1.3. De meilleures opportunités à envisager

Dans les deux sous-groupes, a été mentionnée, et largement partagée, la possibilité de créer une bretelle reliant le pont Victoria à l'axe Bonaventure directement à la sortie du pont, sur les terrains qui sont propriété de la Ville dans le PEPSC.

1.2. Un projet à préciser et à étayer

1.2.1. Étayer et compléter la réflexion

Les participants expriment le souhait que la réflexion soit davantage étayée et que les données qui justifient les propositions actuelles soient expliquées :

- Un participant suggère d'anticiper les impacts du projet de développement sur l'augmentation du transit afin de prévoir, en amont, la localisation des futures voies d'autobus.
- On a aussi souligné la nécessité d'avoir un plan de camionnage dans le secteur.
- Des participants se demandent sur quelles analyses reposent la proposition de déviation de l'axe Bonaventure sur la rue des Irlandais, considérée comme problématique. On se questionne à savoir si l'étude de mobilité réalisée par la Ville a été prise en compte.

Outre les propositions formulées par la Ville, des participants suggèrent les interventions suivantes:

- établir une vision concertée sur le transport en commun, en gardant à l'esprit que le REM ne réglera pas tous les problèmes de transit ;
- prendre en compte la rue Mill, une rue de transit qui pourrait devenir une voie plus locale pour le nouveau secteur ;
- privilégier la rue Riverside pour ralentir la circulation sur les rues Mill et Bridge.

1.2.2. Préciser le projet de déviation

Le projet de déviation a soulevé certaines questions :

- Selon un participant, si le plan constitue une amélioration, il y a encore des questions, notamment sur les moyens permettant de rabattre les voitures du pont Victoria vers l'axe Bonaventure.
- Pour un autre participant, la proposition sur la transformation de la section surélevée de l'axe Bonaventure entre le pont Victoria et le canal de Lachine n'est pas claire. Or, selon lui, ce secteur-là semble prioritaire, d'autant plus qu'il va répondre à des besoins pour les gens qui travaillent dans le secteur Bridge Bonaventure.
 - Selon le représentant de la Ville l'intention est de reporter la circulation en sortant du pont Victoria vers l'axe Bonaventure. Il s'agit d'une hypothèse de travail, et les fonctions du réseau municipal dans ce secteur-là doivent être validées. La volonté est de rediriger le transit ailleurs pour alléger le trafic sur Wellington.
- Un participant a demandé si l'objectif était de fermer la rue Bridge à la circulation ou de créer une nouvelle connexion à travers la rue des Irlandais, ce à quoi le représentant de la Ville a répondu que l'intention est d'apaiser la rue Bridge pour pouvoir la réaménager, mais d'y maintenir l'accès aux véhicules, jugé nécessaire.

2. Appréhender les enjeux de cohabitation entreprises/citoyens et leur impact sur la sécurité des déplacements

Les participants considèrent que la réussite du projet passe par la sécurisation des déplacements. L'insécurité ressentie est due à l'intensité du trafic, ainsi qu'à la cohabitation des secteurs industriels et résidentiels, imposant aux voitures, camions et cyclistes de se partager la chaussée.

- **Les actions suivantes seraient donc prioritaires :**
 - **l'identification des zones où la cohabitation soulève des enjeux de sécurité en matière de déplacements,**
 - **l'étude de la circulation avec un plan de camionnage.**
- **La rue des Moulins et l'angle des rues Mill et Riverside sont identifiés comme des secteurs présentant des enjeux importants de cohabitation et de sécurité.**

2.1. Les enjeux issus de la cohabitation entreprises/résidents au cœur du problème de trafic et d'insécurité?

2.1.1. La sécurité des déplacements - un enjeu transversal et prioritaire

En parlant de l'objectif général qui doit sous-tendre les décisions prises en matière de mobilité, une participante affirme :

« On ne veut pas un chemin "rapide et efficace", mais "sécuritaire et convivial". »

Elle précise que selon elle, la priorité du projet est de connecter les quartiers et de les rendre plus sécuritaires. Dans une optique de transition écologique, l'efficacité et la rapidité n'est pas l'objectif.

Le souhait d'avoir un quartier où règnent sécurité et convivialité reflète bien les propos des participants d'une façon générale.

2.1.2. La cohabitation et la sécurité des enjeux communs à la thématique de la trame verte et bleue et de la mobilité

Les questions de la sécurité des déplacements et de la cohabitation ont été largement abordées durant l'atelier dédié à la trame verte et bleue, et les participants auraient souhaité aborder les thématiques de façon plus transversale.

L'identification des zones où se concentrent les enjeux de sécurité et de cohabitation de la trame avec les activités industrielles et résidentielles, particulièrement au niveau des franchissements, ainsi que la réalisation d'une étude de circulation sont jugées prioritaires.

2.2. Identification des secteurs où la cohabitation est problématique et non sécuritaire

2.2.1. Le chemin des Moulins, un secteur problématique à prendre en compte

Un participant souligne les enjeux de cohabitation sur le chemin des Moulins, où la sécurité des cyclistes est mise en péril par l'intensité du trafic de camions, à cause de la présence de l'entrée et de la sortie du terminal Bickerdike et de l'entrée de Canada Maltage. Il invite à prendre en compte ce secteur et à trouver une façon de le sécuriser en y intégrant des aménagements dédiés aux piétons et cyclistes. Il met l'accent sur des points précis, tels que :

- l'Intersection de la rue des Irlandais avec le chemin des Moulins, ainsi que :
- l'endroit, sous l'autoroute Bonaventure, où la piste fait un crochet autour d'un pilier de l'autoroute.

2.2.2. L'angle des rues Riverside et Mill, saisir l'opportunité du projet pour résoudre les enjeux de manœuvre et de cohabitation?

Une autre participante souligne l'enjeu de manœuvre pour les camions à l'angle des rues Riverside et Mill, dû aux nombreux va-et-vient vers ou en provenance d'ADM. Elle souligne également des conflits avec les cyclistes près de Canada Maltage et vers l'accès ouest d'ADM. En analysant le plan, elle comprend que la proposition serait de maintenir l'angle et la configuration de Riverside et de contourner la station. Elle se demande si le pont sera surélevé au cours du réaménagement prévu et ce qui est prévu à l'intersection de la rue Riverside, du pont et de la rue Mill.

Un représentant de la Ville précise que l'intention est de voir si on peut gagner de l'espace pour bonifier ce secteur, en étudiant la configuration de l'espace surélevé. La volonté de la Ville est de sécuriser et aussi de mettre en valeur l'ancienne station de pompage.

2.2.3. Nourrir et étayer la réflexion sur la base d'un plan de camionnage

Dans chacun des groupes, un participant souligne la nécessité d'avoir un plan de camionnage dans le secteur, pour étayer la réflexion.

3. Connecter le secteur

La connectivité est également un enjeu cher aux participants. Elle doit permettre :

- **de désenclaver le secteur de la Pointe-Saint-Charles en le reliant au parc d'entreprises, en créant des liens de transport actifs et en améliorant la desserte en autobus ;**
- **de relier le quartier à l'eau, en créant des voies piétonnes et cyclables (séparées) permettant d'accéder à la promenade en bord de fleuve, la traversée du canal Lachine et l'accès au bassin Peel.**
- **de connecter le secteur aux quartiers environnants, notamment au Vieux-Port.**

3.1. Désenclaver le secteur Pointe-Saint-Charles

3.1.1 Un enjeu important

Un participant invite la Ville à saisir l'occasion du projet pour ouvrir un lien désenclavant Pointe-Saint-Charles et ainsi répondre à un besoin exprimé «depuis des années par les citoyens du quartier». Ses propos sont soutenus par d'autres participants.

3.1.2. Des pistes de réflexion à envisager pour désenclaver le quartier de Pointe-Saint-Charles:

Pour désenclaver Pointe-Saint-Charles, deux propositions sont émises :

- développer un lien piéton et cyclable pour les travailleurs de Pointe-Saint-Charles vers le secteur industriel, en passant par les voies chemins de fer, via par exemple, une passerelle ;
- prolonger la rue Centre qui s'arrête présentement sur la rue Wellington.

Selon un participant, le projet de boulevard urbain va permettre de mieux desservir le sud de Pointe-Saint-Charles.

3.2. Relier le quartier à l'eau

3.2.1. Permettre l'accès au fleuve un enjeu qui semble faire l'unanimité

Le parcours riverain, un projet attendu :

Dans chacun des groupes, plusieurs participants soulignent l'importance d'avoir accès aux berges du fleuve.

Une participante témoigne sa frustration lorsqu'en arrivant dans son quartier, elle quitte la piste cyclable, très fréquentée, qui longe le fleuve à Verdun, pour reprendre les rues Gaétan Laberge / Wellington, très achalandées. Le parcours riverain est, pour elle aussi, extrêmement positif.

Un parcours qui doit être rendu accessible depuis le secteur

Si le parcours riverain est considéré comme une «une amélioration certaine», plusieurs participants soulignent que «la trame ne permet pas l'accès au fleuve» ou que «l'accès au fleuve n'est pas clair» :

- Un participant précise que si, sur la carte, le lien cyclable en pointillés rouges va permettre l'accès aux entreprises, ce n'est pas suffisant, (voir Annexe 2. Plan du réseau cyclable proposé)
- un participant mentionne son inquiétude sur le parcours riverain qui paraît étroit et rappelle le besoin d'espaces verts de qualité,
- l'absence d'une trame piétonne pour rejoindre les berges est considérée comme problématique pour une personne participante.

3.2.2. Faciliter l'accès au bassin Peel

À propos de la connexion avec le bassin Peel, 2 propositions sont faites :

- D'abord, si pour une participante la trame de rue au niveau du bassin Peel est nécessaire en transport actif, celle proposée ne correspond pas forcément aux besoins

du secteur. Pour elle, sans connaître les usages, il est difficile d'émettre une proposition.

- Ensuite, une participante propose d'aménager un lien piéton sous le pont Bonaventure pour croiser le bassin Peel.

En plénière, l'accès au bassin Peel soulève les interrogations suivantes :

- Un participant souhaite avoir des détails sur le franchissement de la voie ferrée prévu entre la rue Wellington et le bassin Peel (prolongement de la rue Oak). Il se demande si la connexion sera souterraine.
- Un participant insiste sur la nécessité d'avoir un lien avec le bassin Peel et sur l'importance de créer un passage à travers le remblai. Pour lui, ce ne doit pas seulement être une intention mais un projet.
- Un participant suggère d'envisager un système de feux protégés pour permettre la traversée de la voie ferrée.

3.2.3. Faciliter la traversée du canal de Lachine

Pour des participants, le manque de connectivité entre chaque côté du canal de Lachine et Griffintown est un enjeu qui devrait être considéré comme urgent. Il se demande si on pourrait utiliser de façon urgente le pont tournant et ainsi agir pour favoriser les connexions.

Il se demande s'il serait possible d'aménager un passage pour les transports actifs sous les écluses, pour aller de la rue Mill plus directement vers le Vieux-Port.

Un autre participant mentionne l'importance d'établir un plan pour le transport fluvial.

3.4. Connecter le quartier aux quartiers environnants

3.4.1. Des mesures qui n'apparaissent pas dans le plan

Un participant voudrait voir apparaître, dans le plan directeur, les mesures de perméabilité avec les quartiers voisins, un sujet «attendu pour pouvoir réfléchir plus précisément à des aménagements conviviaux et fluides».

Un second participant souligne le besoin de tisser des liens avec le centre-ville par la rue Wellington et la nécessité de prévoir des autobus pour un rabattement vers les stations de métro.

3.4.2. Des espoirs basés sur le boulevard urbain Bonaventure

Selon un participant, le projet de réaménagement en boulevard urbain de l'autoroute Bonaventure va permettre de mieux desservir le sud de Pointe-Saint-Charles ainsi que le PEPSC.

3.4.3. Connecter le Vieux-Port

Pour connecter le Vieux-Port, les participants soulignent :

- l'importance de connecter le secteur Bridge-Bonaventure avec le Vieux-Montréal en transport collectif,
- les bienfaits d'un lien entre le Vieux-Montréal et la pointe du Moulin,
- la connexion vers le quai (Alexandra) du Vieux-Port par un pont ou une navette fluviale.

4. Développer des réseaux de transports collectifs et actifs

L'amélioration des réseaux de transports collectifs et actifs est également importante pour les participants. Elle doit permettre de répondre à plusieurs enjeux :

- Développer et sécuriser les voies dédiées aux transports actifs : en séparant les voies piétonnes des voies cyclables, en créant des voies cyclables en site propre séparées des voies d'autobus, en anticipant les enjeux relatifs à la cohabitation des automobiles, des camions, des vélos et des piétons, notamment grâce à un plan de camionnage.
- Améliorer le réseau d'autobus qui, contrairement au REM, répond à des besoins locaux et est en ce sens, est complémentaire au REM.

4.1. Développer et sécuriser les voies dédiées aux transport actif

Certains éléments rassemblés dans cette partie sont communs aux enjeux présentés dans les parties 1 et 2, respectivement dédiées au trafic et à la cohabitation des entreprises et des résidents.

4.1.1. Propos communs aux voies cyclables et piétonnes

Les propos relatifs aux transports actifs ont été nombreux. Les participants mentionnent l'importance de séparer les voies piétonnes et cyclables. Les éléments suivants sont soulevés :

- Un participant se demande comment sera rendue possible la cohabitation entre les piétons et les cyclistes sur la promenade au bord du fleuve.
- Pour un autre participant, la question des liens cyclables et piétons est appelée à un fort développement dans les prochaines années, donc l'offre doit être importante. Aussi il faut planifier des réseaux distincts et séparés, pour éviter la confusion entre usagers.

Les participants proposent diverses interventions en matière de connexion :

- Créer un lien piéton et cyclable permettant aux travailleurs de Pointe-Saint-Charles d'accéder au secteur ; faire passer ce lien par les voies de chemin de fer, avec une passerelle, ou autrement;
- S'assurer que la trame de rue au niveau du bassin Peel corresponde aux besoins du secteur;
- Redonner l'accès au fleuve;
- Rendre le secteur perméable aux transports actifs pour se rendre aux futurs arrêts d'autobus sur le boulevard urbain;
- Élargir le parcours riverain qui paraît étroit au regard des besoins en espaces verts de qualité.

Des propositions appréciées dont certaines sont à améliorer

- Un participant mentionne apprécier les concepts de rue partagée et de corridors piétons.
- Le projet de construction d'une passerelle entre le parc Marguerite-Bourgeois et le lien cyclable existant dans l'axe Gaétan-Laberge est positif pour une participante.

- Si le parcours riverain est une amélioration certaine, plusieurs participants soulignent que «la trame ne permet pas l'accès au fleuve» ou que «l'accès au fleuve n'est pas clair».
- Un participant précise que l'intention du projet de réfection du pont de la Concorde, est de réaménager le pont sur la largeur pour les véhicules et d'augmenter l'espace dédié au réseau cyclable et piéton par rapport à la circulation automobile, un projet qui, selon lui, s'inscrit dans une vision plus globale d'améliorer l'expérience vélo dans le secteur de la pointe du Moulin et de la Cité du Havre. Grâce à ce projet, le parc de Dieppe, au-dessus duquel passe le réseau cyclable, sera aussi plus facile d'accès.

4.1.1. Pistes cyclables

Concernant les pistes cyclables, plusieurs suggestions ont été faites pour préserver la sécurité des cyclistes :

- Dans chaque groupe, l'idée que l'enjeu du secteur est d'aménager des pistes cyclables en site propre semble être largement partagée.
- Sur la rue Wellington, selon deux participants, il n'y a pas de place pour tout faire. Envisager une voie réservée aux autobus et une voie cyclable sans modifier la circulation des automobiles et des camions semble inconcevable.
- Une participante demande d'éviter de rassembler les autobus et les vélos sur les mêmes voies, ce qui est jugé inefficace et dangereux
 - Un représentant de la STM précise que, malheureusement, et en dépit des préoccupations pour la voie réservée sur Wellington, la cohabitation des autobus et des vélos sur la rue Wellington est une des options envisagées.
- Un participant précise que les voies cyclables peuvent être aériennes, il suggère d'intégrer des promenades aériennes et de dégager des déplacements au sol.

Questions et besoins de précisions :

Un participant se demande s'il y a une grande fréquentation des pistes existantes, par exemple sur l'avenue Pierre-Dupuy. Un participant rapporte les résultats d'un comptage fait par la Ville de Montréal à l'intersection de l'avenue Pierre-Dupuy et du chemin des Moulins, en période estivale, soit 4000 cyclistes par jour aller/retour.

Il se questionne également à savoir si la partie cyclable qui longe le fleuve au sud de l'axe Bonaventure va fonctionner. « *En tant que cycliste, j'aime quand il y a un cadre bâti, un café ou je peux m'arrêter, ça ressemble un peu à une autoroute à vélo, je me demandais si ça allait marcher* ».

4.1.2. Voies piétonnes

En termes de voies piétonnes, un participant note l'absence de cheminements piétons permettant de rejoindre le fleuve. Une autre participante propose d'attacher un lien piéton sous le pont Bonaventure pour croiser le bassin Peel.

4.2. Développer et améliorer la desserte en transports collectifs

Le REM va avoir un fort impact sur le développement du quartier, ainsi il semble important aux participants de prendre en compte dans le projet de plan directeur, le tracé envisagé, la localisation des stations et les études d'impact du REM sur le trafic de transit et l'attractivité du quartier. Si le REM est significatif pour le développement du secteur, il n'apportera pas une solution à tous les enjeux du quartier en matière de transports collectifs. À court terme et pour une desserte locale, le renforcement du réseau d'autobus apparaît complémentaire au REM et essentiel aux participants.

4.1.1. Le REM et le réseau d'autobus : des réseaux complémentaires?

Dans cette partie sont rassemblés les éléments communs au réseau d'autobus et au REM. Les éléments propres au REM apparaissent dans la partie suivante, et ceux propres aux autobus dans la partie d'après.

L'idée que le REM ne suffira pas à résoudre les problèmes de circulation et de mobilité dans le secteur et que l'amélioration du réseau d'autobus est essentielle pour la desserte locale a été partagée dans les 2 groupes. Un participant invite de plus à envisager à court terme l'amélioration du réseau d'autobus.

D'après un de ses représentants, la STM aura l'autorisation d'implanter un nouveau réseau d'autobus en 2023 pour s'arrimer parfaitement avec l'ouverture de la station Griffintown/Bernard-Landry. La situation financière de la STM est difficile actuellement, et ralentit les travaux, mais le propos a été entendu et sera transmis.

4.1.2. Le REM : des impacts majeurs à anticiper et intégrer à la réflexion

Un participant considère que « le secteur Bridge-Bonaventure a tout pour y établir une station du REM ».

Cependant, quelques interrogations et suggestions subsistent quant à la localisation des stations du REM:

- Deux personnes se demandent s'il est question d'une autre station REM en plus de la station Bernard-Landry dans le secteur. Si oui, il se demande quelle serait sa localisation et comment sera menée cette réflexion. L'une d'elles précise qu'installer une station REM dans le PEPSC serait intéressant à envisager.
 - Un représentant de la Ville répond qu'il n'y a pas d'autre station prévue pour l'instant, ce qui ne signifie pas pour autant que la Ville n'aimerait pas en avoir une de plus dans le secteur. Ce qui a été envisagé, et serait le plus intéressant comme localisation serait le croisement des rues Bridge et Wellington.

- Un représentant de la STM explique que la ligne 74, reliant la station de métro et le PEPSC au sud de Pointe-Saint-Charles, a un temps de parcours important pour se rendre à la station de métro la plus proche. Selon lui, il faudrait idéalement la connecter avec une station REM ou à une autre station de la ligne verte. Il précise que les scénarios envisagés par la STM sont encore à l'état préliminaire, mais que la STM ne souhaite pas délaissé le PEPSC.
- Selon un participant, la CDPQ Infra confirme qu'on peut installer une gare au coin des rues Bridge et Wellington, même avec la station Bernard-Landry, qui pourrait desservir les abords du bassin Peel.

Conscients du poids du REM sur le développement du secteur, des participants soulignent l'importance d'étudier les impacts du REM et d'intégrer le projet à la planification du secteur :

À ce sujet différentes remarques sont mentionnées :

- la difficulté pour les participants de se prononcer en l'absence de données techniques sur le niveau de service et d'achalandage,
- le fait que les propositions doivent prendre en compte les nombreuses études réalisées sur le secteur ainsi que le plan de désengorgement que constitue le REM.

En plénière, les interventions suivantes ont aussi été faites relativement au REM :

- Une personne souhaite savoir si l'éventuelle station du REM au coin des rues Bridge et Wellington passera par la rue Mill, qui est une toute petite rue, sur laquelle il y a beaucoup de trafic.
- Une participante voudrait savoir comment on circulera du métro au secteur Bridge-Bonaventure dans le cas où il n'y aurait pas de nouvelle station de REM et se demande si ce pourrait être par la rue Mill.
- Un participant considère que le REM n'est pas la solution à tous les maux - selon lui, s'il est vrai qu'il est indispensable, il l'est tout autant qu'il ne marchera pas seul. Il insiste sur le fait que le REM amènerait un rythme de développement plus intense et des retombées très importantes.
- Une participante demande si, pour développer le parc d'entreprises, une station REM dans le secteur est envisagée. Elle rappelle également que l'OCPM considère comme étant prioritaires le maintien et l'amélioration de la desserte locale, et l'installation d'une voie réservée sur la rue Wellington.
- Un participant affirme que CDPQ Infra a réalisé des analyses sur 9 sites capables d'accueillir une gare REM, dans le secteur du bassin Wellington, et que la meilleure opportunité serait le coin des rues Bridge et Wellington. Il affirme également que les travaux de construction d'une station seront beaucoup plus chers quand le REM sera en marche.

4.1.3. Adapter et renforcer le réseau de bus pour une desserte locale

Renforcer et améliorer le réseau d'autobus existant est un enjeu partagé au sein des deux groupes.

La conversation a permis l'identification de besoins spécifiques en matière de réseau d'autobus :

- Une personne propose que le circuit d'autobus desserve le secteur Wellington/Bridge.
- Une seconde qualifie la voie de bus réservée sur la rue Wellington de majeure.
- Un représentant de la STM explique que la voie réservée tout le long de la rue Wellington entre les rues Robert-Bourassa et Bridge est à l'étude, mais qu'il ne peut pas préciser l'échéancier. La STM considère que c'est un corridor très important pour le transport collectif par autobus.

D'un point de vue méthodologique, deux personnes regrettent que n'apparaissent pas sur les cartes présentées :

- Les points d'ancrage du réseau d'autobus existant afin d'évaluer les hypothèses proposées.
- Les nouveaux axes d'autobus projetés.

5. Démarche de consultation et état d'avancement du projet

D'une façon générale, les participants aimeraient que les données et études qui sous-tendent les propositions soient explicitées pour enrichir les échanges, que les documents de préparation aux ateliers soient enrichis d'expertises, d'études et de données techniques (usages et besoins, données sur le trafic, plan de circulation et de camionnage, études sur la mobilité, etc), l'on préfère une vision globale à une approche par thématique qui rend la lecture des cartes et l'exercice difficile et que le projet du REM et ses impacts sur le quartier fassent partie de la réflexion.

5.1. Améliorer la démarche

5.1.2. Étayer les réflexions et décisions sur des études

- Un participant demande si, concernant les concepts de rue partagée, de rue piétonne et de rue carrossable, la Ville s'est appuyée sur une étude de circulation.
- Un participant aimerait savoir sur quelles analyses repose la proposition de déviation vers l'autoroute Bonaventure, considérée comme problématique.
- Un participant suggère d'anticiper les impacts du projet de développement sur l'augmentation du trafic de transit afin de prendre de l'avance sur les voies à réserver pour les futures lignes d'autobus, et d'identifier des parcours plus faciles et rapides pour les usagers.

5.1.2. Ajouter les éléments suivants pour éclairer la réflexions

Les éléments suivants ont été jugés manquants et utiles pour pouvoir se prononcer :

- une vision globale et transversale aux différentes thématiques et des informations complémentaires pour faciliter la compréhension des cartes et l'exercice de participation;
- une étude des usages et besoins existants;
- des cartes plus détaillées avec le REM, le réseau d'autobus existants, les nouveaux axes d'autobus projetés;
- des modèles de ville ayant réaménagé des secteurs industriels pour les rendre viables;
- des données techniques sur le niveau de service et d'achalandage;
- les résultats des études de mobilité réalisées pour le secteur;
- le plan de désengorgement avec le REM;
- le projet de REM avec la localisation des différentes stations;
- le projet d'aménagement du pont de la Concorde;
- un plan de camionnage pour le secteur.

5.1.3. Autres suggestions et demandes pour améliorer la démarche

Les participants ont aussi fait des suggestions et demandes pour une amélioration de la démarche :

- Donner davantage de détails, dépasser les intentions, et préciser comment elles seront mises en œuvre.
- Penser à la mise en œuvre de mesures pour solutionner des problèmes importants souvent rapportés au cours de la démarche de consultation (comme les franchissements du canal de Lachine).
- Pour un participant, la planification des rues est trop détaillée dans certains secteurs et pas assez dans d'autres, il recommande l'élaboration de principes.

5.2. Besoins de définitions

Deux participants demandent que soient définies les expressions suivantes :

Saine gestion du stationnement

- Réponse donnée par un représentant de la Ville :
 - Les stationnements hors sol favorisent les déplacements automobiles et créent souvent des îlots de chaleur. L'objectif est plutôt de limiter la superficie occupée par les stationnements. Pour améliorer la mobilité dans le secteur, la Ville mise sur les transports actifs et collectifs.
 - Les balises d'aménagements, qui précisent les modalités envisagées pour atteindre les objectifs d'aménagement, fournissent aussi plus de détails sur ce que la Ville entend par l'expression «saine gestion stationnement».

Rue aménagée / rue partagée / rue piétonne

- Réponse donnée par un représentant de la Ville : ces notions permettent de proposer une certaine hiérarchie
 - Les rues partagées permettent de donner la priorité aux piétons sans empêcher la circulation automobile.
 - Les rues carrossables représentent les rues régulières.
 - Les rues réaménagées sont les rues où le réaménagement est prévu (ex. : élargissement trottoir, végétalisation, etc.).
 - Les rues piétonnes désignent les rues non carrossables.

6. Les interventions à prioriser

Lors de la dernière partie de l'atelier, les personnes participantes ont été invitées à indiquer les interventions jugées prioritaires. Sont considérées comme prioritaires:

La diminution de la pression sur le trafic local en résolvant le problème de circulation venant du pont Victoria. Cet enjeu implique les interventions suivantes :

- La connexion de l'axe Bonaventure au pont Victoria;
- La construction d'une bretelle sur les terrains appartenant à la Ville à la sortie du pont Victoria;
- L'étude de la déviation proposée, pour revoir le plan de circulation sur le chemin des Moulins;
- L'anticipation de l'impact du REM sur la circulation automobile;
- Le réaménagement des artères une fois le transit redirigé.

L'amélioration des transports collectifs et particulièrement du réseau d'autobus. Cet enjeu implique les interventions suivantes :

- La définition d'une stratégie de mobilité et d'une vision (par exemple, se positionner sur la question de la voiture en ville);
- La création d'un réseau de voies réservées aux autobus.

L'amélioration des connectivités. Cet enjeu implique les principes suivants :

- Réduire le trafic automobile pour sécuriser les déplacements;
- Développer les circuits piétons et cyclistes pour mieux connecter le quartier de Pointe-Saint-Charles;
- Permettre des accès à l'eau;
- Connecter le secteur Bridge-Bonaventure au reste de Montréal;
- Favoriser le transport actif entre la Rive-Sud et le Vieux-Montréal;
- Se rendre à la rue Mill de façon sécuritaire.

L'amélioration de la démarche, grâce à la prise en compte des besoins suivants :

- Besoin d'une vision globale et transversale aux différentes thématiques et d'informations complémentaires pour faciliter la compréhension des cartes et l'exercice de participation
- Besoin de préciser les cartes : d'ajouter les lignes de transports collectifs existants;
- Besoin d'expertise pour présenter des éléments cohérents et des informations techniques;
- Besoin de situer les priorités dans un cadre temporel;
- Besoin de connaître les usages;
- Besoin de connaître le projet du REM et de l'inclure à la réflexion.

La transformation de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain.

Annexe 1. Liste de participants

Organisation	Nom	Prénom
SIC	Sweetnam Holmes	Christopher
Cité du Havre	Lupien	Lucette
Chambre Commerce Industrie SO	Lelièvre	Anne-Marie
Action-Gardien, CDC Pointe-Saint-Charles	Glorioso-Deraiche	Cédric
Société du parc Jean-Drapeau	Cha	Jonathan
Montreal Irish Monument Park Foundation	Phelan	Scott
clinique communautaire de Pointe-St-charles	Defoy	Stephane
Devimco Immobilier	Goulet	Serge
Conseil régional de l'environnement de Montréal	Rémillard	Blaise
LES PONTS JACQUES-CARTIER ET CHAMPLAIN INC.	Petcu	Catalin
Comité de l'Opération populaire d'aménagement	Bernier	Jocelyne
ARVM	Caron	Christine
Éco-quartier Sud-Ouest, YMCA Pointe Saint-Charles	Sève	Clélia
ADM Agri-Industries	Doyon	Hélène
Société du Quartier innovation Montréal	Docquière	Benjamin
COPRIM pour le 785 Mill	Bélanger	Vianney
Administration portuaire de Montréal	Perrier	Benoit
Groupe CDH	Kirton	Jeffrey

Partenaires Ville et/ou observateurs		
Urbanisme et mobilité	Michaud	Mélanie
Infrastructures du réseau routier	Thompson	Sonia
Arrondissement du Sud-Ouest	Binet-Vandal	Marie-Hélène
Arrondissement Ville-Marie	Ripeau	Christophe
STM	Hamelin-Pratte	Simon
Division de l'aménagement et du design urbain	Provost	Érik
Division de l'aménagement et du design urbain	Charef	Karim
Division de l'aménagement et du design urbain	Carignan de Carufel	Olivier
Division de l'aménagement et du design urbain	Caillé	Christine
Service Développement Eco	Echeverria	Pamela

Annexe 2. Plan du réseau cyclable proposé





INM

5605, avenue de Gaspé, bureau 404
Montréal (Québec) H2T 2A4

Téléphone : 1 877 934-5999

Télécopieur : 514 934-6330

Courriel : inm@inm.qc.ca

www.inm.qc.ca