

Présentation de mémoire :

Réduction du nombre de voies pour le boulevard urbain Bonaventure afin de réaliser un parc linéaire consolidé (Entrée de ville Bonaventure)



Rémy Foisy 2022-06

1- Introduction

Le redéveloppement du secteur Bridge-Bonaventure donne une opportunité unique pour remodeler ce secteur de la ville. Dans le PPU du secteur en collaboration avec PJCCI, on propose de changer l'autoroute Bonaventure en un boulevard urbain. Le boulevard urbain proposé dans la vision initiale du PJCCI semble comporter trois voies de circulation praticables dans chaque direction. De plus, la portion réaménagée ne semble pas modifier la portion de l'autoroute entre le pont Victoria et le boulevard Robert-Bourassa.

La première recommandation serait de réduire la largeur du boulevard Bonaventure en passant de trois à deux voies de circulation dans chaque direction. La deuxième recommandation est de continuer le boulevard urbain au-delà du pont Victoria et de le prolonger jusqu'à Robert-Bourassa. Les avantages de ces recommandations sont multiples et permettent ultimement la possibilité d'agrandir le parc d'Entrée de ville Bonaventure pour en faire un grand parc linéaire consolidé. Nous discuterons des avantages de ces recommandations ainsi que des impacts sur la circulation.

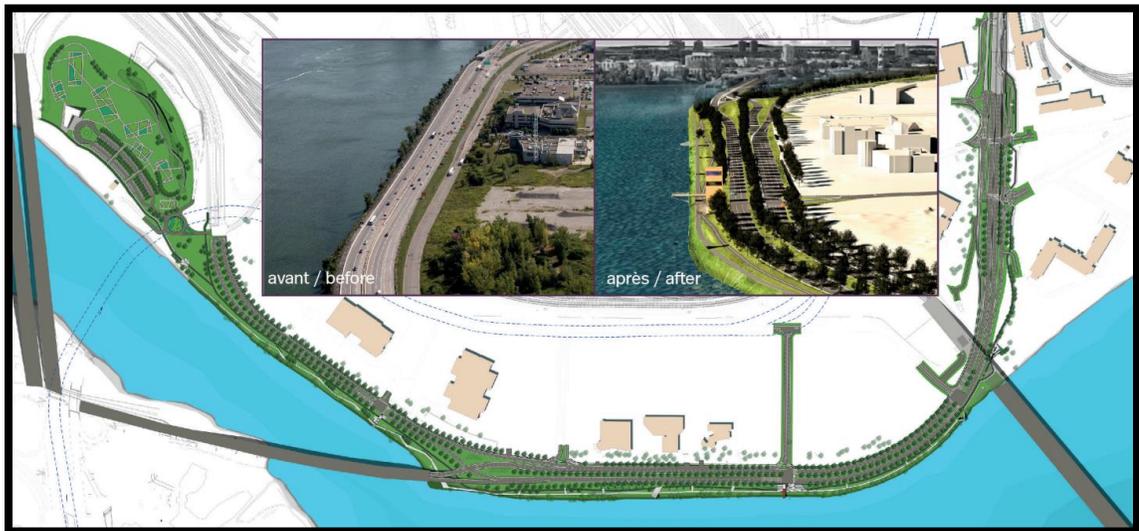


Image 1. Vision initiale de PJCCI

2- Réduction du nombre de voies sur le nouveau boulevard urbain

Voici les bénéfices escomptés en passant de trois à deux voies dans chaque direction pour le nouveau boulevard Bonaventure.

- Sécurité accrue : Une réduction du nombre de voies de circulation peut contribuer à améliorer la sécurité routière. Avec seulement deux voies, les conducteurs ont moins

d'options pour changer de voie et sont moins susceptibles de prendre des risques tels que des dépassements imprudents. Cela peut réduire les accidents et les collisions, assurant ainsi une expérience de conduite plus sûre pour tous les usagers de la route.

- Encouragement des transports alternatifs : La réduction du nombre de voies de circulation peut inciter les automobilistes à explorer d'autres options de transport, telles que les transports en commun, le vélo ou la marche.
- Amélioration de la convivialité de l'espace public : En réduisant le nombre de voies de circulation, il est possible de libérer de l'espace pour des aménagements plus conviviaux pour les piétons et les cyclistes. Cela peut inclure des trottoirs plus généreux, des pistes cyclables séparées ou des espaces verts supplémentaires.
- Facilite le flux de circulation entrant dans les rues du centre-ville de Montréal : En réduisant le nombre de voies du boulevard Bonaventure cela aura pour effet de réduire la circulation dans les rues locales du centre-ville.

3- Prolongement du boulevard urbain Bonaventure jusqu'au boulevard Robert-Bourassa

Les bénéfices apportés en prolongeant le boulevard urbain jusqu'au boulevard Robert-Bourassa sont:

- La réappropriation de l'espace urbain : L'autoroute Bonaventure occupe une portion importante du terrain et divise le quartier. La suppression d'une autoroute permet de récupérer un espace urbain précieux, qui peut être utilisé à d'autres fins telles que des parcs, des logements, des entreprises ou des rues conviviales pour les piétons. Cela améliore l'esthétique de la région et crée un environnement urbain dynamique et agréable à vivre.
- Amélioration de la connectivité et de la mobilité : Les autoroutes sont souvent conçues pour privilégier la circulation automobile, fracturant le tissu urbain. En supprimant l'autoroute, la ville de Montréal peut privilégier le développement de modes de déplacement local et augmenter les opportunités de traverse piétonne réalisant ainsi un quartier propice à la marche.
- Réduction de la congestion routière : La suppression d'une autoroute peut contribuer à réduire des embouteillages en ville. Cela s'explique par le fait que lorsque l'autoroute est supprimée, les conducteurs sont incités à rechercher des

itinéraires ou des modes de transport alternatifs, ce qui permet de disperser la circulation sur un réseau de rues plus étendu plutôt que de concentrer la dépendance à un seul corridor encombré.

- Amélioration de la sécurité et de la santé publique : Les autoroutes urbaines contribuent à la pollution de l'air et sonore, ce qui peut avoir des effets néfastes sur la santé. La suppression d'une autoroute peut atténuer ces impacts et améliorer la qualité de l'air, rendant ainsi la zone environnante plus saine pour les résidents. De plus, la suppression d'une autoroute peut réduire le risque d'accidents et améliorer la sécurité en éliminant la circulation à grande vitesse et à fort volume.
- Revitalisation économique : La suppression d'une autoroute peut stimuler la revitalisation économique dans la région environnante. L'espace récupéré peut être réaménagé pour des projets de développement commercial, de logement ou mixtes, attirant de nouvelles entreprises et résidents. En créant un environnement urbain plus attrayant et accessible, la suppression d'une autoroute peut favoriser la croissance économique, augmenter la valeur des biens immobiliers et renforcer la vitalité générale du quartier.

4- Opportunité d'un grand parc linéaire consolidé pour l'Entrée de ville Bonaventure

L'un des objectifs de ce mémoire est de promouvoir l'idée d'un parc linéaire continu en réclamant une portion du boulevard Robert-Bourassa. Ce parc linéaire regrouperait les trois sections du parc d'Entrée de ville Bonaventure et il serait élargi vers l'ouest jusqu'à l'emprise des voies ferrées. La réalisation de cette vision d'un parc linéaire consolidé est intrinsèquement liée au nombre de voies véhiculaires du boulevard urbain proposé par PJCCI. C'est pourquoi il faut considérer d'ores et déjà ces recommandations si l'on veut réaliser ce grand parc linéaire dans un avenir rapproché.

Cette vision de grands parcs linéaires s'inscrit dans un nouveau courant de penser favorisant la revitalisation du milieu urbain en promettant une équité de l'espace tout en sécurisant le milieu qu'il l'entour.

Voici deux exemples récents de villes qui ont converti des axes routiers en grands parcs linéaires: Celui de Mexico réalisé en 2021 et le "White Flower Parc boulevard" à Kazan réalisé en 2020.



Image 2. Parc linéaire de Mexico.

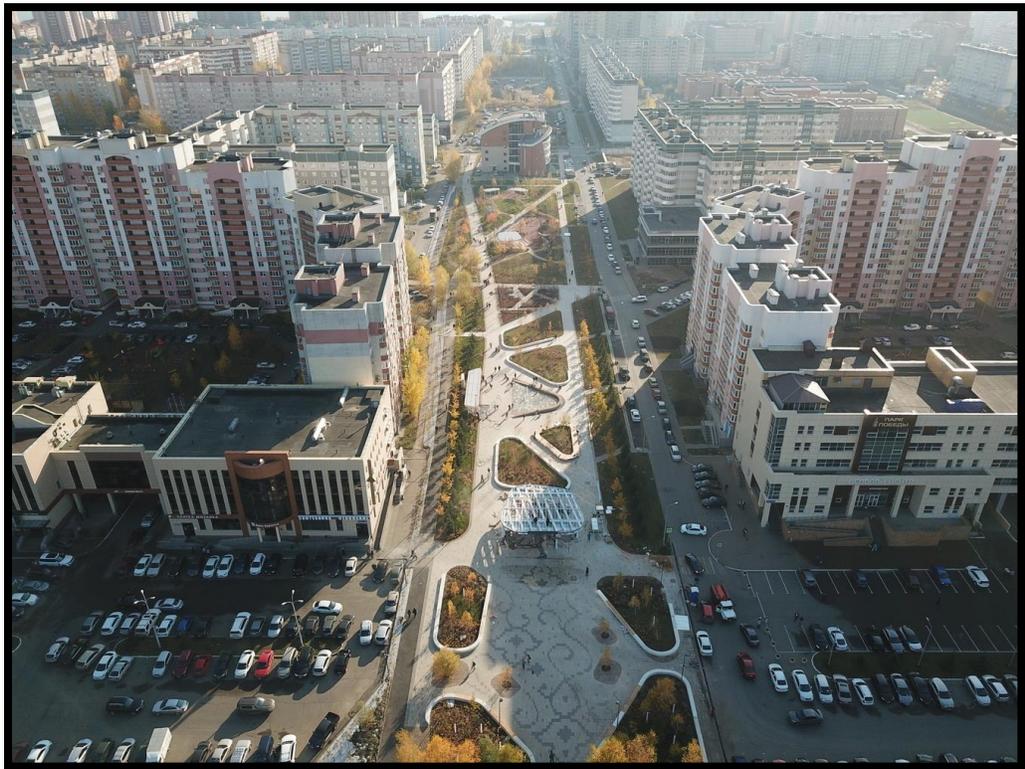


Image 3. Parc linéaire "the White Flower boulevard".

Contrairement à ce qu'on retrouve actuellement sur le boulevard Robert-Bourassa, ces parcs linéaires ne sont pas morcelés par des rues transversales. De plus, les voies de circulation sont principalement regroupées sur un des côtés du parc ce qui permet de créer un parc beaucoup plus attrayant et sécuritaire.

Le futur parc d'Entrée de ville Bonaventure serait formé par les trois sections de parc actuel et serait agrandi vers l'ouest en prenant les voies vers le sud de cette section du boulevard Robert-Bourassa. Les portions de rues qui traversent le parc seraient fermées pour permettre un grand parc sans discontinuité. Une station du REM est déjà prévue à cet endroit et cette grande place serait un atout intéressant. Avec cette nouvelle configuration, ce parc deviendrait le plus grand parc de la section sud du centre-ville. Le parc serait donc délimité par la rue Notre-Dame au nord, par Wellington au sud, par le boulevard Robert-Bourassa à l'est et par l'emprise ferroviaire à l'ouest.



Image 4. Périmètre potentiel pour la vision du parc.

Dans ce scénario, la circulation automobile nord et sud devrait se faire uniquement en utilisant les quatre voies du boulevard Robert-Bourassa qui sont du côté est du parc. Celle-ci comporte quatre voies de circulation pouvant ainsi accommoder un boulevard urbain de deux voies automobiles dans chaque direction comme recommandé dans les sections 2 et 3.

Pour réaliser cette vision d'un parc linéaire consolidé, certaines rues et bretelles d'autoroute devront être fermées.



Image 5. Emplacement des rues fermées

Les rue transversale Saint-Maurice, Saint-Paul, William et Ottawa devront être fermées entre l'emprise ferroviaire et la portion Est du boulevard Robert-Bourassa. La fermeture de ces rues n'aurait que peu d'impact étant donné que la capacité routière transversale est principalement accommodée par les rues Wellington et Notre-Dame.

La portion ouest du boulevard Robert-Bourassa devra être fermée sur une distance minimalement comprise entre la rue Wellington et la rue Notre-Dame. La circulation vers le sud devrait se faire sur la partie Est de boulevard Robert-Bourassa. Puisque celui-ci possède actuellement quatre voies, il serait possible d'utiliser deux voies pour la circulation vers le nord et deux voies pour la circulation vers le sud. Comme le nouveau boulevard urbain Bonaventure (à deux voies) serait prolongé jusqu'au boulevard Robert-

Bourassa, le flux de deux voies se ferait de façon continue et il ne devrait pas entraîner de congestion supplémentaire.

Finalement, il faudrait aussi fermer les bretelles d'autoroute Ville-Marie à la hauteur du boulevard Robert-Bourassa. Ces bretelles autoroutières d'une autre époque privant la ville de vie ne sont que redondantes étant donné que plusieurs autres bretelles permettant l'accès à l'autoroute Ville-Marie existent dans le périmètre du centre-ville.

5- Impacts des recommandations sur la circulation

La réduction de voies sur le nouveau boulevard Bonaventure ainsi que son prolongement jusqu'au boulevard Robert-Bourassa auront des impacts sur la circulation mais ceux-ci seront minimes ou même souhaitables.

Le projet de transformation de la portion fédérale de l'autoroute Bonaventure par PJCCI s'inscrit dans une vision d'apaisement de la circulation afin de créer un environnement à échelle humaine. La réduction de voies du boulevard urbain accentuerait ces qualités recherchées par les parties prenantes du projet.

De plus, l'arrivée du REM permettra la possibilité d'un transfert modale important pour les déplacements de la Rive Sud en direction du centre-ville, ce qui devrait réduire l'usage de l'autoroute Bonaventure.

Présentement, l'autoroute Bonaventure se prolonge vers le boulevard Robert-Bourassa qui est déjà un boulevard urbain à deux voies dans chaque sens de la circulation au-delà de René-Levesque. Ceci permet de douter de la nécessité d'avoir trois voies dans chaque sens pour le boulevard urbain Bonaventure.

Considérant que la sortie 10 du pont Samuel de Champlain comporte uniquement deux voies dans chaque direction ceci permet logiquement de réduire la largeur à deux voies dans chaque direction pour le nouveau boulevard urbain Bonaventure. Cette sortie du pont est l'afflux principal de véhicules sur l'autoroute Bonaventure. Néanmoins, d'autres entrées approvisionnant l'autoroute Bonaventure sont en cause de l'élargissement de celle-ci. Une reconfiguration de ces entrées/sorties secondaires devra être étudiée pour permettre la continuité du boulevard Bonaventure à deux voies.

6- Conclusion

En conclusion, considérant les points avancés dans ce mémoire, deux recommandations sont émises:

- Réduire le boulevard urbain Bonaventure proposé par la vision de PJCCI à deux voies de circulation dans chaque direction.
- Prolonger le boulevard urbain Bonaventure proposé par la vision de PJCCI jusqu'au boulevard urbain Robert-Bourassa ce qui permettrait ultérieurement de réaliser un grand parc linéaire consolidé (Entrée de Ville Bonaventure).

Source des images :

- 1- https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P103/5-4-1_bonaventure_flyer_ocpm-compresse.pdf
- 2- <https://www.masteringpublicspace.org/grand-canal-linear-park-128-architecture-and-urban-design/>
- 3- <https://landezine-award.com/park-instead-of-parking-the-white-flowers-boulevard/>