

Vélo et mobilité dans le secteur Bridge-Bonaventure

Le commentaire de



Septembre 2019

Quelques mots sur Vélo Québec

Depuis 52 ans, Vélo Québec, organisme à but non lucratif, fait figure d'incontournable dans le paysage québécois. Que ce soit à des fins de loisir ou de tourisme, ou comme moyen de transport propre et actif, Vélo Québec encourage sans relâche l'utilisation de la bicyclette afin d'améliorer l'environnement, la santé et le bien-être des citoyens. L'organisation emploie près d'une centaine de personnes, directement à son siège social de Montréal et par le biais de collaborations avec différents organismes à travers le Québec. Par ses événements (Tour de l'Île, Festival Go vélo Montréal, Grand Tour Desjardins, etc.), les voyages qu'il organise, ses publications ou l'expertise technique qu'il offre aux municipalités, Vélo Québec travaille à la création d'environnements favorables au vélo sous toutes ses formes et est reconnu à travers le Québec, le Canada et au-delà de nos frontières. Depuis 1995, Vélo Québec coordonne les activités de mobilisation, les activités techniques et de communication liées au déploiement et à la mise aux normes de la Route verte pour le ministère des Transports du Québec. Vélo Québec est un interlocuteur de premier rang auprès de différents niveaux de gouvernement pour déterminer les besoins et les solutions afin d'améliorer et d'accroître l'usage du vélo.

Introduction

Le secteur Bridge-Bonaventure est actuellement un secteur de Montréal fortement minéralisé, morcelé par l'autoroute Bonaventure et les systèmes routiers d'accès aux ponts Victoria et Samuel-de-Champlain. Ce vaste secteur est relativement peu habité, mais constitue néanmoins un lieu de transit important compte tenu des voies rapides qui s'y trouvent et de pôles d'emploi également. Les activités industrielles présentes et passées, la proximité du fleuve et de l'héritage d'Expo 67 en font un secteur inusité, unique à Montréal.

Le commentaire de Vélo Québec dans le cadre de cette consultation publique porte essentiellement sur quelques grands principes touchant à la mobilité durable et active.

1-Une opportunité historique!

Dans le cadre d'un exercice qui vise à redessiner ce secteur de Montréal, il est difficile de ne pas revenir sur le projet de prolongement du boulevard Robert-Bourassa complété en 2017, suite à la démolition de quelques centaines de mètres de l'autoroute Bonaventure. Un projet qui devait être une entrée de ville digne de ce nom et à l'image d'une ville du 21^e siècle. As-t-on réellement obtenu le résultat escompté? La voie rapide surélevée est devenue un immense boulevard au niveau du sol avec, en terre-plein, une bande de verdure et un espace de circulation pour piétons. Tout cela, sans aucunement penser à la circulation cycliste et en conservant la même capacité routière que sur l'autoroute d'origine. Que l'on n'ait pas fait de place au vélo sur une rue de près de 100 mètres de large paraît tout à fait inconcevable! Lorsque nous avons questionné ce mauvais choix d'aménagement, la réponse a été que les voies réservées aux bus de part et d'autre du boulevard Robert-Bourassa pourront être récupérées et dédiées au transport actif une fois le REM aménagé. Le problème c'est que le REM ne résoudra probablement pas tous les problèmes de mobilité locale et que les voies de bus, dans une ville durable, devront être conservées.

Si, comme l'administration montréalaise nous souhaitons réduire de 55% ses émissions de GES d'ici 2030, il n'y a pas de doute que l'ensemble des pratiques en planification du transport des personnes et des marchandises devra être revu. L'électrification des transports pourra contribuer à solutionner une partie de l'enjeu, mais la réduction du nombre et de la taille des véhicules individuels de même que l'augmentation du nombre d'options en transport collectif et en transport actif devront être déployées rapidement. Cela est vrai pour le secteur Bridge-Bonaventure et vrai bien sûr pour la ville dans son ensemble.

C'est donc avec cela en toile de fond que nous voyons la planification du secteur Bridge-Bonaventure. Voilà une opportunité historique pour bien faire les choses et créer une véritable entrée de ville du 21^e siècle sous le signe de la mobilité durable.

2-Boulevard urbain : une occasion de réduire l'impact négatif

L'exemple qui nous vient en tête lorsque nous pensons au réaménagement de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain est celui de la Promenade Samuel-de-Champlain, à Québec, entre le pont Pierre-Laporte et le Vieux-Québec. Réalisation inspirante, cette promenade s'est vue décerner nombre de prix et mentions à l'échelle internationale pour la grande qualité de ses aménagements. L'autoroute qu'on y retrouvait a fait place à un véritable boulevard urbain avec toutes les qualités auxquelles nous sommes en droit de nous attendre quand on parle de boulevard urbain : réduction des voies de circulation, apaisement et vitesse diminuée, verdissement, important corridor de transport actif en lien vers les quartiers limitrophes. Il y a bien sûr plusieurs autres exemples de conversions réussies ailleurs dans le monde, mais quand on peut trouver une source d'inspiration à proximité pourquoi ne pas s'y référer?

3-Revoir le système routier

Pour être en phase avec l'ensemble des politiques existantes ou en cours d'élaboration de l'administration montréalaise (transport et mobilité, climat, activité physique) l'élaboration d'un plan pour le secteur Bridge-Bonaventure doit être l'occasion de revoir comment il est possible d'éviter que les secteurs quartiers habités ne croulent sous le poids de l'automobile et du transport routier. Pensons au flot impressionnant de voitures qui s'amènent quotidiennement dans le quartier de la Pointe-Saint-Charles et qui en sortent le soir vers la rue Bridge et le pont Victoria. L'établissement d'une connexion entre le pont Victoria et le futur boulevard Bonaventure permettrait de soulager et d'apaiser les rues Bridge, Wellington et Mill. Cela permettrait aussi d'aménager un axe cyclable digne de ce nom dans l'axe de la rue Wellington. Faut-il rappeler qu'au cours de dernières années, deux cyclistes ont trouvé la mort sur cette rue?

L'exercice qu'entreprend la Société des ponts Jacques-Cartier et Champlain (SPJCC) avec le réaménagement de l'autoroute Bonaventure doit intégrer cette dimension.

4-Le parc linéaire

Dans le projet de la SPJCC de transformer l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain, on parle d'aménagement d'un parc linéaire en rive, intégrant une voie cyclable. Cet aménagement deviendra ainsi une composante forte de l'entrée de ville et devra permettre aussi d'assurer un lien direct et efficace entre le centre-ville et le pont Samuel-de-Champlain, sur lequel un aménagement cyclable quatre saisons existe déjà. Oui il faut parler de parc linéaire, mais il faut aussi parler de ce qui deviendra un axe cyclable de transit fonctionnel et agréable entre le pont Samuel-de-Champlain, l'île des Soeurs, Verdun et le centre-ville. Aussi, nous appuyons l'idée de Action-Gardien de Pointe-Saint-Charles pour que soit aménagée une passerelle cyclo-pédestre entre le futur parc linéaire et le secteur du parc Marguerite-Bourgeoys, ce qui assurerait un lien vert et actif vers et depuis le quartier habité de la Pointe.

En résumé, dans l'élaboration d'une vision d'avenir et d'un plan du secteur Bridge-Bonaventure, nous appuyons. . .

_tout ce qui contribuera à apaiser le secteur Bridge-Bonaventure et à valoriser les déplacements actifs et en transport public;

_l'idée de faire de ce secteur une entrée de ville du 21^e siècle dans une ville où doit primer la mobilité durable;

_l'idée de transformer l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain et l'aménagement d'un parc linéaire en rive du Saint-Laurent selon un concept qui s'inspirera des meilleures pratiques, avec comme exemple, la Promenade Samuel-de-Champlain à Québec.