



INTÉGRER LA MOBILITÉ DURABLE DANS LA PARTIE NORD DE L'ÎLE-DES-SŒURS

Dans le cadre de la consultation
de l'Office de consultation publique de Montréal
PPU de la partie nord de l'Île-des-Sœurs

23 octobre 2019

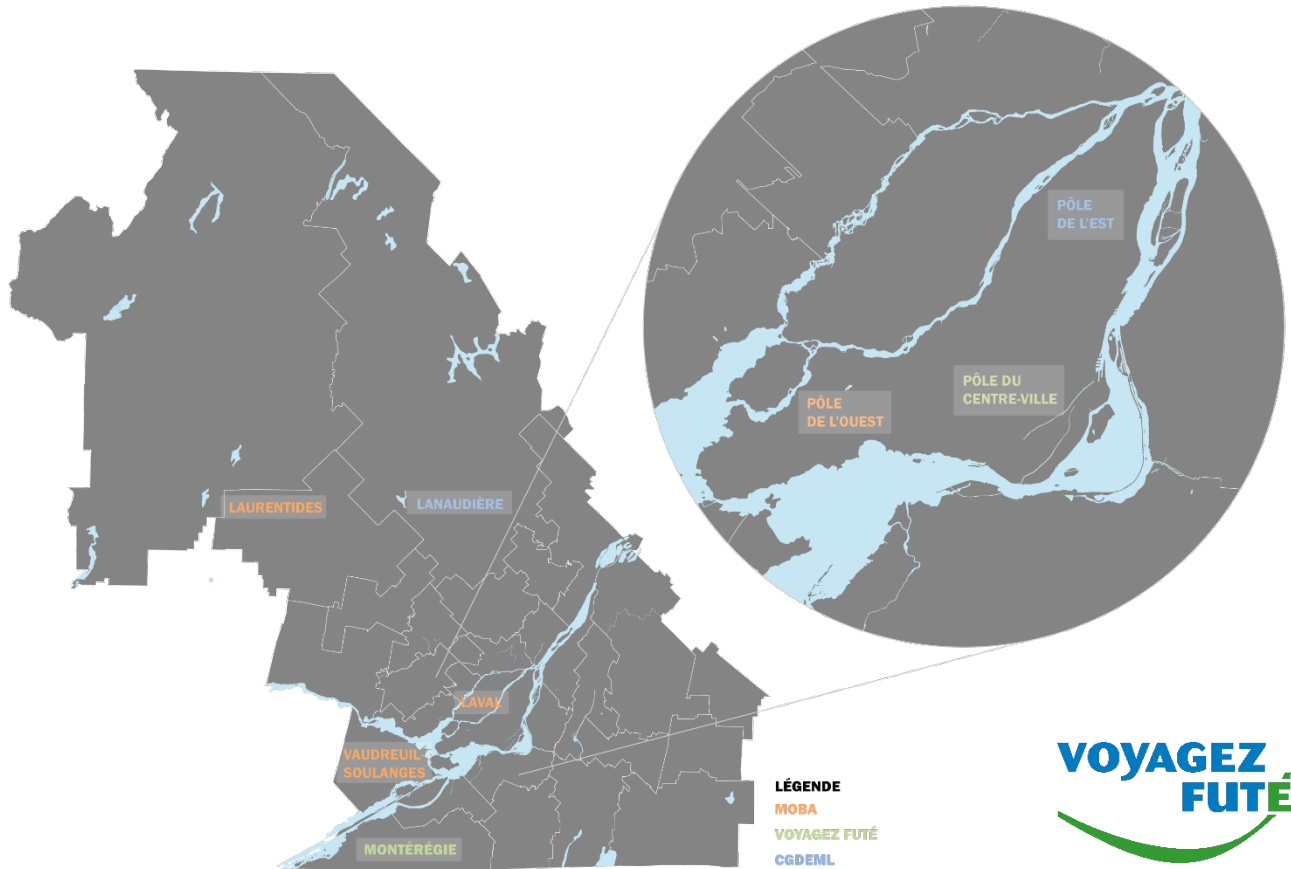


TABLE DES MATIÈRES

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 Recommandations.....	4
1.2 Transport actif.....	5
1.2.1 Constats.....	5
1.2.2 Recommandations.....	5
2. ASSURER LA COHÉRENCE.....	6
2.1 Une réglementation en accord avec les orientations	6
2.2 Un échéancier bien pensé.....	6
2.3 Accompagner les entreprises et les promoteurs immobiliers.....	6
CONCLUSION	8
BIBLIOGRAPHIE.....	9

PRÉSENTATION DE VOYAGEZ FUTÉ

Les Centres de gestion des déplacements (CGD) sont des organismes à but non lucratif 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 clientèles 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 partie nord de L'Île-des-Sœurs est au cœur d'une grande transformation avec l'arrivée de deux infrastructures majeures : la station Île-des-Sœurs du Réseau express métropolitain (REM) dont l'ouverture est prévue en 2021 et la mise en service du nouveau pont Samuel-de-Champlain. Le secteur concerné par le plan particulier d'urbanisme (PPU) est circonscrit dans la partie nord de L'Île-des-Sœurs, à l'intersection des autoroutes 10 et 15 et du nouveau pont Samuel-de-Champlain. Cette porte d'entrée de l'île de Montréal est le principal pôle d'emploi de L'Île-des-Sœurs. L'affectation mixte incluant des résidences se situe dans le secteur pointe-nord.

La venue de ces projets d'infrastructures importants est l'occasion, en cohérence avec le Plan métropolitain d'aménagement et de développement et le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, de proposer une vision s'appuyant sur le principe des *Transit-oriented development* (TOD). Cinq grandes orientations ont découlé des réflexions relatives à l'avenir du secteur :

1. Création d'un milieu de vie et d'emploi de type TOD aux abords de la station du REM
2. Amélioration de la mobilité en priorisant les déplacements actifs et collectifs
3. Mise en valeur des composantes historiques, naturelles et paysagères
4. Encadrement harmonieux de la forme bâtie
5. Performance environnementale

En tant que centre de gestion des déplacements, nous nous concentrerons sur les éléments ayant trait à la mobilité. La ligne directrice de ce présent mémoire se base sur le fait que, afin d'assurer une planification en adéquation avec les orientations énoncées, il est nécessaire de favoriser une multiplicité de mode.

La première section de ce mémoire présente donc les constats que nous posons sur les transports actifs et collectifs ainsi que les bonifications que nous souhaitons y voir apporter pour le secteur. La seconde section traite des points à considérer pour assurer le succès et la cohérence de ce projet structurant.

1. BONIFICATION DES RÉSEAUX DE TRANSPORT

Afin d'améliorer l'accessibilité et assurer une intermodalité fonctionnelle dans la partie nord de L'Île-des-Sœurs, le PPU doit intégrer des solutions de transport alternatif. L'aménagement favorable aux transports actifs et collectifs permettra non seulement de tendre vers une part d'autosolistes moindre et une place dédiée au stationnement réduite, mais créera également une échelle plus humaine et un secteur plus accueillant et attractif.

1.1 Transport collectif

1.1.1 Constats

La desserte actuelle en transport en commun est limitée à quelques autobus dont les fréquences de passage répondent à une logique de trajets vers le centre-ville en heure de pointe du matin et vers L'Île-des-Sœurs en heure de pointe du soir, ce qui limite les possibilités d'utilisation du transport en commun pour les usagers hors de cette logique.

1.1.2 Recommandations

L'arrivée du REM est certainement un élément qui viendra changer considérablement le portrait du transport collectif sur L'Île-des-Sœurs. Cette nouvelle infrastructure de transport collectif lourd améliorera considérablement les possibilités de déplacement pour les résidents de L'Île-des-Sœurs et pour les visiteurs ou travailleurs se rendant sur l'Île. La nouvelle station du REM, lors de son entrée en fonction, deviendra le point de convergence des utilisateurs du transport collectif. Pour encourager l'abandon de la voiture (ou du moins l'abandon du 2^e véhicule d'un ménage) des résidents et assurer une fluidité dans le changement de mode pour ceux qui arrivent du REM, il faut un aménagement adéquat des abords de la station du REM qui assure des liens efficaces, sécuritaires et conviviaux avec les quartiers avoisinants et les options de correspondance. En ce sens, le lien entre la station du REM et le terminal d'autobus devrait être pensé afin que les usagers puissent transiter de l'un à l'autre de façon confortable en toute condition. De même, la station du REM devrait être accessible en priorité pour les piétons et cyclistes. Ainsi une attention particulière devrait être apportée dans l'aménagement des abords de la station en faveur de ces usagers : accès piétons et cyclistes adéquats, stationnements vélo de différents types (sécurisé et non sécurisé) idéalement couverts.

Outre le REM, la fréquence et le trajet des lignes d'autobus n'étant pas encore connu, plusieurs incertitudes et inquiétudes demeurent pour les futurs usagers. Voyagez Futé souhaiterait que plus de détails quant aux lignes d'autobus se trouvent dans le PPU. De plus, nous appuyons sur l'importance de conserver une desserte locale d'autobus, pour éviter, par exemple, qu'un résident du sud de L'Île-des-Sœurs doive faire un transfert à la station du REM pour se rendre au nord de l'île ou à la place du commerce.

Voyagez Futé recommande qu'il y ait des liens efficaces, sécuritaires et conviviaux entre la station du REM, les options de correspondance et les quartiers avoisinants.

Voyagez Futé recommande de détailler l'offre en transport en commun, plus précisément la desserte locale d'autobus.

1.2 Transport actif

1.2.1 Constats

Étant donné la forme urbaine actuelle sur l'Île-des-Sœurs (marge de recul, largeur des rues, disponibilité des infrastructures), la voiture prime sur les modes de transport durables. Un réseau cyclable est disponible, majoritairement sur les berges, mais discontinu par endroit et les connexions internes sont rares. Afin d'accéder à l'île de Montréal, les cyclistes doivent rejoindre le réseau cyclable par l'arrondissement de Verdun, le lien avec le centre-ville n'est donc pas direct.

1.2.2 Recommandations

Il faut profiter du réaménagement du secteur pour faire une place de choix au transport actif et rétablir les connexions 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.

Au-delà du projet de PPU sur le territoire directement concerné, le secteur pourrait bénéficier d'une amélioration considérable lors du réaménagement de l'autoroute Bonaventure qui 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.

Voyagez Futé recommande de rétablir les connexions manquantes en pensant à la sécurité, la convivialité et la durée des trajets.

2. ASSURER LA COHÉRENCE

2.1 Une réglementation en accord avec les orientations

Voyagez Futé note un manque de cohérence entre les paramètres suggérés au PPU pour les limites de hauteur et le désir de densification aux abords de la station REM. En effet, limiter la hauteur des édifices et exiger une densité d'occupation minimale entraînera une occupation du sol plus grande. De ce fait, il pourrait y avoir un effet de barrière construite et continue, principalement dans le secteur résidentiel de la Pointe-Nord, ce qui est contraire aux objectifs et critères de PIIA relatifs aux bâtiments de grande hauteur mentionnés au PPU. Nous croyons que la ville de Montréal fait erreur en disant vouloir mieux intégrer les projets immobiliers à venir puisque la nouvelle réglementation en termes de hauteur des bâtiments vient chambouler l'harmonie du cadre bâti dans le secteur de la Pointe-Nord.

Voyagez Futé recommande de revoir la hauteur permise pour permettre une densité intensive aux abords de la station du REM.

2.2 Un échéancier bien pensé

Il est important de considérer le fait que le REM ne sera pas en fonction avant 2021, et ce, dans la situation où les délais sont bien respectés. Ainsi, les options de transport ne seront pas les mêmes d'ici l'arrivée de cette infrastructure. Ainsi, tant pour les nouveaux habitants qui viendraient s'installer dans le secteur de la Pointe-Nord en raison de son attrait pour sa proximité avec le REM que pour les employeurs du secteur, nous soulignons l'importance d'assurer une diversité des modes de transport et d'assurer une diminution progressive des espaces dédiés au stationnement.

Voyagez Futé recommande que la ville s'assure de la quantité suffisante d'options de transport durant la période de transition.

2.3 Accompagner les entreprises et les promoteurs immobiliers

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 et des résidents des mesures incitatives à ces modes durables. 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 telles que l'aménagement des horaires de travail ou le télétravail qui permettent par exemple de limiter les retards ou d'appliquer des mesures temporaires en réaction à des travaux.

Un plan de gestion des déplacements, l'outil principal des centres de gestion des déplacements, permet d'analyser :

- la situation des déplacements actuels ;
- l'impact des travaux prévus ;
- les besoins en mobilité à long terme.

De cette analyse découle la proposition de mesures de mobilité durables adaptées et personnalisées.

L'arrondissement de Saint-Laurent, à titre d'exemple, exige 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

Voyagez Futé recommande de soutenir les entreprises et les promoteurs immobiliers dans la mise en place d'un plan de gestion des déplacements.

CONCLUSION

La densification des abords du REM est un point central du succès d'un développement de type TOD et c'est pourquoi il faut s'assurer que les paramètres permettent d'atteindre les objectifs souhaités.

De plus, miser sur la mobilité durable contribuera sans aucun doute à doter Montréal d'une entrée de ville exceptionnelle qui tient compte de tous les. La consultation publique de l'OCPM sur ce secteur est l'occasion d'élaborer une vision cohérente et durable.

BIBLIOGRAPHIE

Ville de Montréal. *Secteur de planification – partie nord de L'Île-des-Sœurs, Programme particulier d'urbanisme* (2019) [http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P105/3.1_20190709_projetppu_pnids_pourgdd .pdf](http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P105/3.1_20190709_projetppu_pnids_pourgdd.pdf)

Ville de Montréal. *Règlement modifiant le plan d'urbanisme (04-047)* (2019) http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P105/1-4-1_2019-07-04_-_reg_-_pu_ids.pdf