

Quartier Namur-Hippodrome


Intégrer la logistique des marchandises à l'échelle d'un quartier



Février 2020

Jalon 

Crédits photo
Arrondissement de Ville-Marie,
Louis-Étienne Doré



Rédaction

Victor Char, urb., conseiller en mobilité urbaine, Jalon
Véronique Laurin, conseillère en mobilité urbaine, Jalon

Infographie et mise en page

Tomy Mestas, analyste en mobilité urbaine, Jalon

Équipe projet Colibri - Jalon

Mickael Brard, conseiller en mobilité urbaine, Jalon
Victor Char, urbaniste et conseiller en mobilité urbaine, Jalon
Tomy Mestas, analyste en mobilité urbaine, Jalon
Véronique Laurin, conseillère en mobilité urbaine, Jalon

Déposé le 6 février 2020

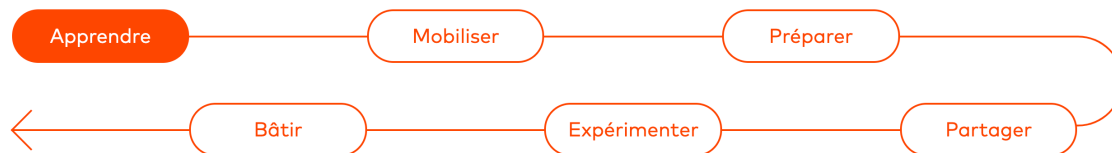
Jalon^{mtl} - tous droits réservés

Table des matières

1. Qui sommes-nous ?	p. 4
2. Mise en contexte	p. 4
3. Des problématiques connues	p. 6
4. Réinventer la livraison pour l'adapter à la ville	p. 8
5. Un contexte favorable	p. 8
6. Conclusion	p. 12
7. Références et documents cités	p. 13

1. Qui sommes-nous ?

Fondé en 2017, Jalon est un organisme à but non lucratif visant à accélérer et faciliter le déploiement de solutions innovantes en mobilité durable et intelligente. À travers différents projets, Jalon met en place les conditions requises pour faire émerger les innovations et mettre à l'essai de nouvelles solutions afin de créer la mobilité urbaine de demain.



À cet effet, au cours des deux dernières années, Jalon a piloté plusieurs dossiers en lien avec la logistique des marchandises en secteur urbain :

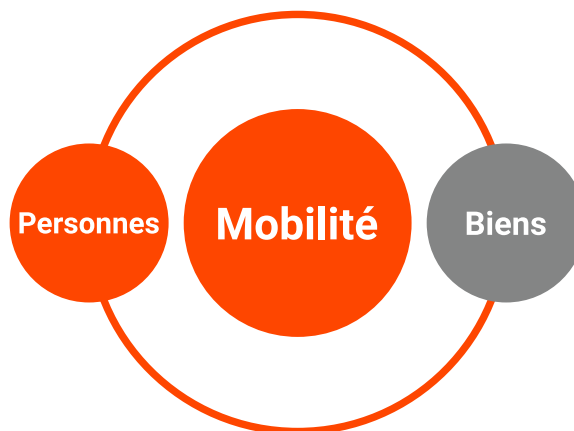
- En 2018, démarche de mobilisation d'une quarantaine d'acteurs en livraison urbaine, afin de dresser le portrait de la situation, les problématiques et d'identifier de potentielles pistes de solution.
- En 2019, coordination et accompagnement du projet pilote de livraison écologique Colibri, de concert avec l'Arrondissement Ville-Marie.

▲
Niveaux d'interventions
de Jalon^{mtl}

Cette expertise nous a valu une invitation à présenter les enjeux et pistes de solution liés à la livraison de marchandises en milieu urbain lors du Forum citoyen : quartier innovant et durable le 23 janvier 2020, événement organisé par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) dans le cadre des consultations publiques sur le quartier Namur-Hippodrome. Ce mémoire se base sur les principaux points évoqués lors de cette présentation.

2. Mise en contexte

Quand il est question de mobilité urbaine, les déplacements ont deux justifications : la première étant la volonté d'un individu de se rendre à un point donné ; la seconde est la nécessité de déplacer un bien jusqu'à son lieu de vente ou de consommation finale. Les deux réalités englobent l'ensemble des déplacements ponctuels ou récurrents observés dans un milieu urbain.



Les composantes
de la mobilité urbaine

Jalon invite les planificateurs du futur développement du quartier Namur-Hippodrome à considérer et prévoir adéquatement la mobilité des marchandises. Une planification réfléchie, systémique et concertée est requise afin de s'assurer que le développement puisse offrir un environnement favorable à la réduction des externalités négatives liées à la livraison de marchandises. Cette considération est essentielle lorsqu'il est question de qualité de vie dans un quartier.

De l'importance de bien prévoir la livraison du dernier kilomètre

Les flux logistiques du grand Montréal sont vitaux à son approvisionnement ainsi qu'à sa vitalité économique. La présence du camion à Montréal est et restera nécessaire au bon approvisionnement de commerces, restaurants, chantiers de construction, etc. Cependant, certaines composantes de la chaîne logistique devraient être réinventées. La portion qui se heurte le plus au tissu urbain est celle du dernier kilomètre. La livraison du dernier kilomètre n'est pas nécessairement associée à une distance, mais bien au trajet entre l'entrepôt et la destination finale. L'enjeu de cette portion est qu'elle est intrusive, à haut impact et peu optimisée. Cette portion est celle qu'on observe dans nos quartiers et celle qui impacte le plus nos rues par la présence de camions. C'est également cette portion de la chaîne logistique qui a le plus intérêt d'évoluer en matière d'efficacité logistique, économique et environnementale, car elle est la moins efficace et elle nous coûte cher directement et indirectement.

3. Des problématiques connues

Malgré un plan de camionnage strict, la présence des camions, liée aux livraisons locales et à domiciles génère des externalités négatives ayant un impact croissant sur la qualité de vie. Que ce soit le bruit, la pollution ou les dangers, cette présence croissante des camions de livraison peut être perçue à juste titre comme une anomalie urbanistique. Les habitudes de consommation et l'aménagement du territoire doivent ainsi être considérés parmi les problématiques actuelles.

Congestion et cohabitation des usagers de la route

La nécessité de stationnement des camions de livraison dans les quartiers est l'une des problématiques majeures qui se traduit par : congestion, entraves, stationnement illégal ou en double file, etc.

La politique Vision Zéro de la Ville de Montréal, vise à réduire le nombre de décès et blessés graves sur la route par une action concertée entre tous les partenaires. Chaque camion stationné dans les 5 mètres, sur une piste cyclable ou juste en double est générateur de risques. L'augmentation du nombre de livraisons est un facteur négatif dans l'atteinte des objectifs de la vision zéro.

À une échelle plus globale, la congestion routière entraîne également des coûts importants pour les entreprises et les individus. La Communauté métropolitaine de Montréal estimait d'ailleurs en 2018 que ces coûts atteignaient 4,2 milliards de dollars, soit le double d'il y a 10 ans.

Impacts environnementaux

Comme mentionné dans la Politique de mobilité durable 2030 du Gouvernement du Québec, le transport est responsable au Québec de 41 % des émissions de gaz à effets de serre (GES). Agir à la source en trouvant des solutions plus écologiques, qui réduisent le nombre de véhicules sur la route, vient donc réduire les externalités négatives qu'il s'agisse des émissions de GES, de la pollution atmosphérique et de la pollution sonore.

Habitudes de consommation

L'augmentation des externalités négatives liées à la livraison est en grande partie due aux nouvelles habitudes de consommation.

Comme l'a souligné récemment le CEFRIO, seulement en 2018, les commandes en ligne ont augmenté de plus de 27 % en valeur au Québec. En parallèle, la tendance est à la livraison dans la journée ou en 24 heures ce qui met sous pression les chaînes logistiques. Ces nouvelles habitudes, et la difficulté à répondre à la demande entraînent une grande perte d'efficacité dans la chaîne logistique (par exemple, livraisons à vide ou peu optimisées, ainsi que les échecs de livraison, qui surviennent le tiers du temps) (vérifier ordre de grandeur).

Il nous semble primordial ici d'insister sur le fait que de sensibiliser les citoyens face à l'impact de leur consommation sur les émissions de GES et la congestion devrait faire partie de solutions complémentaires accompagnant tout projet terrain ou d'aménagement novateur en livraison urbaine.

Aménagement du territoire et cadre bâti

La planification en urbanisme à Montréal s'intéresse de plus en plus à la composante de la mobilité urbaine, certaines actions concrètes ont même été mises de l'avant et des orientations et objectifs ont été imaginés pour la mobilité des personnes et des marchandises. Le Plan de mobilité de l'Arrondissement Ville-Marie 2020-2030 en est un bon exemple.

Cependant, la concrétisation de la planification en mobilité se heurte souvent à un cadre bâti développé au fil des ans en faveur de l'automobile. Cette réalité joue en défiance de certaines initiatives déployées ailleurs à Montréal. Le cadre bâti favorisant les déplacements à véhicules motorisés se doit d'être réévalué pour favoriser la mobilité des personnes et des marchandises sur de nouvelles bases à échelle humaine et à moindre impact sur la vie de quartier ou l'environnement.

Il est donc impératif de tenir compte de ces problématiques et de mieux les encadrer dans l'exercice de planification d'un nouveau quartier. Nos habitudes de consommation en ligne ces dernières années se sont décuplées et ont ainsi généré énormément de pression sur l'industrie de la livraison et d'impacts négatifs sur nos milieux de vie. Les réseaux, déjà surchargés par notre attachement à l'automobile, peinent à répondre à cette demande croissante de livraisons à domicile. Au final, nos rues, quartiers et infrastructures ont atteint leur point de saturation. L'importance d'une réglementation et d'un design pouvant favoriser une vie de quartier paisible est donc nécessaire.

4. Réinventer la livraison pour l'adapter à la ville

La livraison de marchandises a depuis toujours été présente dans nos milieux de vie. D'ailleurs, l'approvisionnement des commerces, bureaux, institutions ou résidences est vital au fonctionnement de nos sociétés. Cet aspect ne devrait pas être occulté et devrait faire l'objet de plus grande considération.

Toutefois, depuis l'arrivée du commerce en ligne, une part des déplacements que l'on faisait pour avoir accès à un bien a diminué. Aujourd'hui, les biens peuvent venir directement à nous. Nos boîtes à lettres et nos paliers d'appartements se transforment en quais de réception de marchandises et petits entrepôts. Comme expliqué plus haut, la commodité de recevoir à la maison a généré d'énormes externalités négatives sur nos villes.

Sachant que le commerce en ligne est plutôt sur tendance croissante, il serait préférable de réinventer la livraison pour qu'elle puisse s'adapter à la ville et non d'adapter la ville à la livraison. Des mesures concrètes devront être prises en planification, réglementation et design urbain pour le quartier Namur-Hippodrome afin que celui-ci offre un contexte ou des conditions favorables à des pratiques plus vertueuses de livraison urbaine.

5. Un contexte favorable

De nombreux facteurs sont déjà en place afin de favoriser de nouvelles manières d'envisager les flux logistiques à l'échelle des quartiers. Qui plus est, des solutions sont déjà testées et déployées dans plusieurs quartiers montréalais. Nous en ferons ici un bref rappel et inventaire.

Des acteurs locaux déjà mobilisés, ouverts et sensibilisés

En 2018, Jalon a été mandaté par la Ville de Montréal pour mener une mobilisation des acteurs de la chaîne de valeur de la livraison de marchandises, afin d'identifier les enjeux et irritants réels de la livraison en milieu urbain, ainsi que pour proposer des solutions potentielles.

Plus d'une dizaine d'experts ainsi qu'une trentaine d'acteurs des secteurs publics, académiques et privés (issus à la fois de multinationales et de petits commerces locaux) ont été rencontrés dans le cadre de cette consultation. Ils ont, dans un processus de co-création, imaginé et proposé 26 pistes de solutions.

Parmi les solutions proposées, notons la mise en place de casiers électroniques, l'aménagement de mini-hubs et l'utilisation des vélos-cargo pour la livraison de marchandises en milieu urbain. Certains de ces projets sont en cours de déploiement dans plusieurs quartiers montréalais.

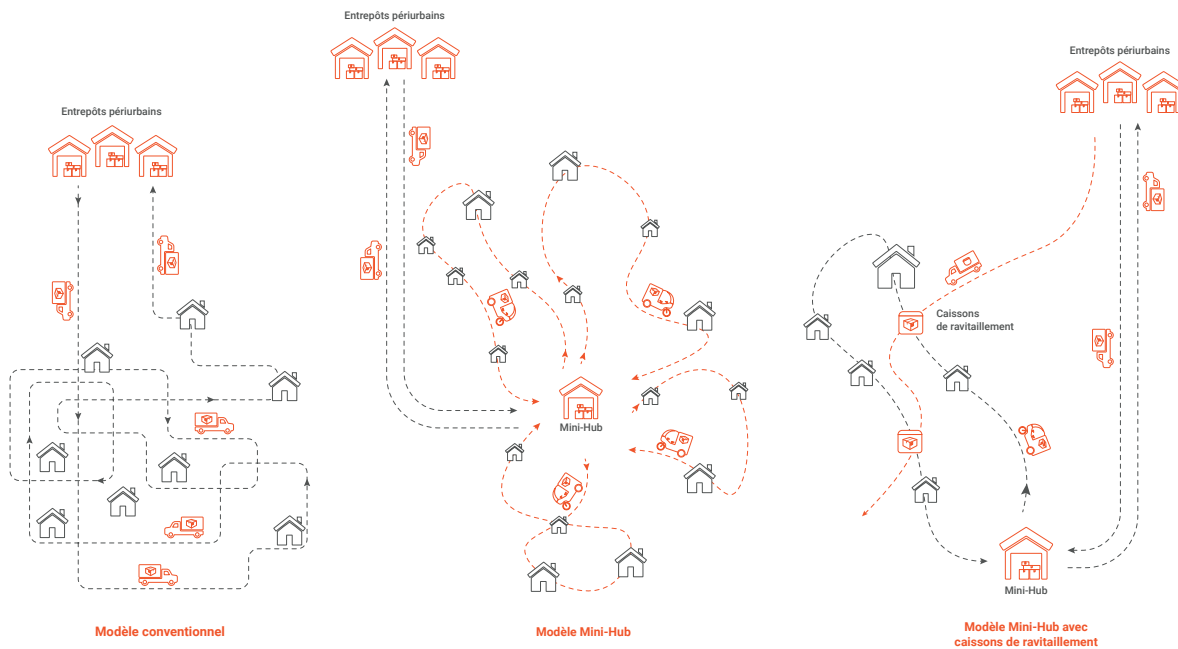
Casiers électroniques - Plaza Saint-Hubert

Porté par la Coop Carbone, ce projet consiste en l'installation de casiers électroniques dans un commerce de la rue Saint-Hubert. Des colis peuvent être livrés à ces casiers sécurisés, qui peuvent ensuite être déverrouillés à partir d'un code obtenu par message texte.

Le projet Colibri : un projet pilote de livraison en vélo-cargo et de mini-hub à Montréal

Lancé en juin 2019 et déployé officiellement dès septembre 2019, le projet pilote Colibri, une initiative de l'Arrondissement Ville-Marie, réalisé en collaboration avec Jalon, associe au sein du même projet un mini-hub de livraison, situé sur le site de l'ancienne gare d'autocars de Montréal (boulevard De Maisonneuve Est, entre les rues Berri et Saint-Hubert), ainsi que de l'utilisation de vélos-cargo électriques pour la livraison.

À partir du mini-hub, des livreurs en vélo-cargo électrique chargent leur vélo, pouvant contenir jusqu'à 400 livres de cargaison et bénéficiant d'une autonomie de 80 km, afin d'effectuer leurs tournées dans le périmètre du centre-ville de Montréal. Des discussions sont en cours afin que d'autres projets de ce type soient déployés ailleurs à Montréal.



Des impacts positifs déjà visibles

Le Mini-Hub vs la livraison traditionnelle

Sur la base de plus de 7500 colis livrés à vélo-cargo, une baisse des émissions de GES chiffrées à 45 % par rapport aux modes de livraison traditionnels a été constatée. Ces livraisons ont également permis de retirer de la route près de 15 camions par semaine.

La livraison urbaine écologique expliquée en 1 minute

Livraison en vélo-cargo depuis un Mini-Hub

4 = 3

Quatre vélos-cargos contiennent autant de marchandise que trois camions

15

Tournees de camions retirées chaque semaine des rues de Montréal grâce au projet Colibri

Entrepôts périurbains

Mini-Hub situé en centre-ville

Livraison en vélo-cargo = 24 kg CO₂

- + d'efficacité
- + rapide
- de congestion
- de pollution (atmosphérique, sonore, visuelle)

-45% Lorsqu'une livraison est réalisée en vélo-cargo depuis un Mini-Hub

Livraison en camion conventionnel = 52 kg CO₂

- efficace
- rapide
- + de congestion
- + de pollution (atmosphérique, sonore, visuelle)

Colibri
Projet de livraison urbaine écologique

Un Mini-Hub combiné à des véhicules agiles comme les vélos-cargos permet de rassembler et livrer des marchandises plus efficacement et avec moins de nuisance pour les citoyens. Le Mini-Hub est stratégiquement situé dans des zones denses où la demande en livraison est élevée, et où le vélo est le mode de transport le plus efficace.

Jalon

Les impacts positifs du projet Colibri

La place du vélo dans les villes

Aujourd'hui, des mesures concrètes sont planifiées et certaines même concrétisées afin de favoriser les déplacements à vélo à Montréal. Pensons par exemple au Réseau Express Vélo (REV) ou bien au plan Vision Vélo de l'Arrondissement Rosemont-La-Petite-Patrie, qui prévoit le réaménagement de 90 km de voies cyclables en plus de l'ajout de 65 km de voies supplémentaires. La part modale du vélo augmente et la fonction de ce moyen de mobilité évolue. La perception de ce qu'un vélo peut accomplir est en pleine transformation et ce que nous aurions considéré comme un étant un frein, comme l'hiver ou l'efficacité par exemple, n'en est finalement pas. Des projets comme Colibri le démontrent d'ailleurs.

Cependant, de vrais obstacles sont encore à franchir pour atteindre le plein potentiel d'un vélo-cargo en ville. Des ajustements réglementaires, un design urbain favorisant les déplacements à pied et à vélo et finalement, une meilleure cohabitation entre les voitures/camions et les cyclistes sont nécessaires. Le projet de nouveau quartier Namur-Hippodrome présente un contexte favorable pour l'implantation de telles mesures à la base.

Des concepts mis à l'épreuve ailleurs dans le monde

De nombreux projets pilotes publics ou émanant d'initiatives d'acteurs privés partout dans le monde mettent en valeur de nombreuses solutions innovantes en logistique des marchandises du dernier kilomètre, principalement autour du vélo-cargo. En Europe, Berlin, Londres, Amsterdam ont mis en place des projets de livraison en vélo-cargo électrique. Soulignons également le projet de mini-hub et vélos-cargo Stadsleveransen (qui signifie la livraison par la ville) qui a lieu à Göteborg en Suède, et qui regroupe 500 entreprises et magasins affiliés à un mini-hub, situé dans un secteur composé de 10 rues, afin de mutualiser les livraisons matinales et désengorger les rues.

En Amérique du Nord, en plus de Montréal, Seattle et Toronto ont aussi déployé des projets de livraisons en vélo-cargo. Parmi les initiatives d'acteurs privés, mentionnons l'exemple d'une chaîne de restauration qui a opté pour des vélos-cargos adaptés à la livraison de pizzas et de tartes, et ce dans de grandes villes américaines comme New York, Houston, Miami, etc.

6. Conclusion

Nous estimons qu'il est primordial de penser à tous les éléments qui contribuent à une vie de quartier agréable en réinventant notamment la mobilité des biens. En raison des problématiques évoquées plus haut et des défis reliés à l'aménagement du territoire, nous croyons que le quartier Namur-Hippodrome présente un contexte parmi les plus favorables afin d'implanter de nouvelles pratiques plus durables en matière de livraison urbaine, et ce, pour plusieurs raisons :

- Les citoyens sont au cœur de la démarche
- Le quartier est à l'étape de planification
- La volonté de la Ville et de l'arrondissement d'innover en matière d'urbanisme
- Le secteur est enclavé, ce qui accentue les enjeux en mobilité et nécessite une planification en mobilité prévoyante et éclairée
- L'opportunité d'illustrer les faux freins (hiver et efficacité des vélos) et d'adresser les vrais obstacles (aménagement urbain adapté et la réglementation)

De plus, nous croyons à des mesures concrètes et reproductibles ailleurs dans la ville et à plus grande échelle.

Via ce mémoire, nous souhaitons alerter l'importance de planifier le nouveau quartier intégrant des mesures concrètes pour la livraison de marchandise afin de ne pas répéter les erreurs du passé. Jalon offre toute sa collaboration pour s'assurer que le développement du nouveau quartier Namur-Hippodrome puisse offrir à ses résidents un milieu de vie complet, apaisé et à échelle humaine.

À travers ses projets actuels, Jalon contribue à la définition d'un cadre favorisant la cohérence des initiatives et la mise en place de conditions favorables à la réalisation de projets de livraison en milieu urbain. Jalon possède l'expertise qu'il faut pour unir les acteurs autour d'une mission, afin de ne pas mettre en avant les intérêts individuels des intervenants, mais ceux de la transformation de la livraison urbaine à Montréal.

Références et documents cités

Arrondissement Ville-Marie, Plan local de déplacement 2020-2030 (consulté le 31 janvier 2020)

Arrondissement Ville-Marie et Jalon, Revue de presse internationale - Projet Colibri. Dernière mise à jour : janvier 2020.

Arrondissement Rosemont-La-Petite-Patrie, Vision Vélo (consulté le 30 janvier 2020)

CEFRIO, Net Tendances - Le commerce électronique au Québec (2019)

Jalon, Le transport des marchandises dans un écoquartier, présentation de Victor Char, urbaniste et conseiller en mobilité urbaine, chez Jalon Montréal, dans le cadre du Forum citoyen Namur-Hippodrome : quartier innovant et durable (janvier 2020)

La Presse, Les coûts de la congestion évalués à 4,2 milliards pour 2018, 13 septembre 2018 (consulté le 30 janvier 2020)

Ministère des Transports du Québec, Politique de mobilité durable 2030 - Transporter le Québec vers la modernité (2018)

Ville de Montréal, Vision Zéro (consulté le 30 janvier 2020)

Ville de Montréal, Réseau Express Vélo (REV) (consulté le 30 janvier 2020)