



INTÉGRER LA MOBILITÉ DURABLE DANS LE SECTEUR DES FAUBOURGS

Dans le cadre de la consultation
de l'Office de consultation publique de Montréal
PPU des Faubourgs

22 octobre 2020



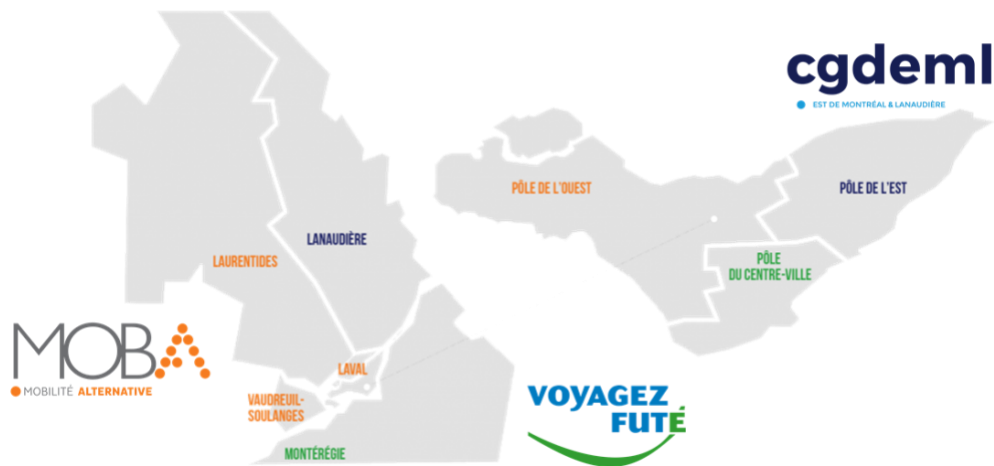
Table des matières

Présentation des Centres de gestion des déplacements métropolitains.....	3
1. Contexte et vision.....	4
2. Milieux de vie.....	4
3. Développement économique.....	5
3.1 Pôles d'emploi.....	5
3.2 Offre commerciale.....	6
4. Mobilité active et collective.....	6
4.1 Mobilité active.....	7
4.2 Transport collectif.....	8
5. Cadre bâti et forme urbaine.....	8
5.1 Densification urbaine.....	8
5.2 Principes et balises de la densification.....	8
6. Aménagement du domaine privé et gestion de la demande en transport.....	9
6.1 Aménagement du domaine privé.....	9
6.2 Gestion de la demande en transport.....	10

Présentation des Centres de gestion des déplacements métropolitains

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.

Territoire des CGD métropolitains



La mission des CGD est d'offrir aux générateurs de déplacements une expertise-conseil en transport durable et des solutions pour encourager l'utilisation d'alternatives à l'auto-solo. Voyagez Futé a d'ailleurs travaillé avec 26 entreprises et organisations du secteur du PPU qui nous ont fait part de leurs enjeux de mobilité et d'accessibilité. Étant donné notre expertise et nos champs d'intervention, c'est sur ces enjeux que porte notre mémoire.

1. Contexte et vision

L'adoption d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) dans le secteur des Faubourgs est une belle occasion de repenser l'aménagement de ce quartier pour consolider le milieu de vie qu'il constitue et le projeter dans l'avenir. Sa proximité du centre-ville, son milieu communautaire fortement ancré, la présence du Village, ses rues commerciales en font un quartier extrêmement dynamique mais qui souffre encore des fractures provoquées par la construction du pont Jacques-Cartier, de la Maison de Radio-Canada et de l'autoroute Ville-Marie.

Le développement de nouveaux pôles d'emploi et de nouvelles zones résidentielles va venir contribuer à ce dynamisme communautaire et économique. Il faudra s'assurer que ces nouveaux développements soient adéquatement desservis par les réseaux de mobilité durable et qu'ils contribuent eux-mêmes, par l'aménagement des domaines public et privé, à cette mobilité.

La volonté de la Ville de revoir la place de l'automobile dans l'espace public par le réaménagement de l'autoroute Ville-Marie et des abords du pont Jacques-Cartier, de retisser les liens nord-sud par la création d'une nouvelle trame de rue et de favoriser la mobilité collective et active nous semble fort prometteuse pour l'avenir du quartier. Nous adhérons ainsi tout à fait à la vision proposée par la Ville de Montréal de consolider les diverses dimensions du territoire et d'en faire un milieu de vie agréable, durable et respectueux de l'environnement.

2. Milieux de vie

La volonté de la Ville de Montréal de créer des milieux de vie complets, incluant des logements abordables, des commerces et services de proximité ainsi que des pôles d'emploi à l'intérieur du secteur contribuera à réduire les distances de déplacement de la population résidente et des travailleurs et travailleuses du quartier pour répondre à leurs besoins. De nombreux déplacements habituellement effectués en voiture pourront être réalisés grâce aux modes actifs et collectifs.

Le projet de logement étudiant évoqué dans la proposition de PPU nous semble fort pertinent, du fait de la proximité du secteur de l'UQAM et du réseau de métro qui rend facilement accessibles les autres universités de Montréal. Offrir aux étudiants du logement adapté à proximité de leur lieu d'étude favorise l'adoption de modes de transport durables.

De la même manière que le logement, la bonification de l'offre locale d'équipements collectifs et communautaires contribuera à réduire les besoins en déplacement et à réduire l'usage de la voiture. Non seulement les résidents et résidentes mais également le personnel des entreprises et institutions actuelles et à venir pourront en bénéficier.

La Ville de Montréal souhaite la mutualisation des nouveaux équipements collectifs afin d'optimiser l'utilisation de l'espace. Nous invitons la Ville à appliquer le même concept aux terrains de stationnement. Les stationnements d'immeubles à bureaux, fortement sollicités de jour, pourraient servir aux sites d'activités récréatives et culturelles en soirée. Des ententes entre les propriétaires ou gestionnaires de stationnement et les gestionnaires d'équipements collectifs

pourraient être conclues afin de limiter le besoin de construction de nouveaux stationnements et de réserver l'espace à des usages de plus grande valeur. Vivre en Ville propose quelques stratégies et outils qui pourraient être explorés par la Ville afin de limiter les impacts du stationnement dans le secteur.

Recommandation : Explorer les outils et stratégies proposés par Vivre en ville en matière de gestion du stationnement <http://collectivitesviables.org/articles/gestion-du-stationnement.aspx>.

3. Développement économique

3.1 Pôles d'emploi

Sur le plan du développement économique, le secteur comporte des pôles d'emploi importants – notamment la Cité des ondes, la Place Dupuis et l'hôpital Notre-Dame – et accueille actuellement près de 27 000 travailleuses et travailleurs. Le réaménagement des terrains de Radio-Canada, la requalification des installations de la brasserie Molson et la construction d'un grand îlot au sud-est du secteur pourraient créer près de 15 000 nouveaux emplois. Ces emplois attireront à leur tour nombre de nouveaux résidents et de nouvelles résidentes qui contribueront à redynamiser le secteur.

Il faudra à tout prix inciter ces nouveaux arrivants à opter pour les modes de transport durables pour éviter d'intensifier encore la circulation automobile dans le secteur. Les nouveaux développements devront ainsi être adéquatement desservis par les réseaux de mobilité durable : transport en commun, réseau et équipements cyclables, aménagement et design urbains favorables à la marche.

Actuellement, certains des sites à développer sont mal desservis par le transport en commun, particulièrement le site de Molson. La desserte par autobus devra être améliorée, à la fois dans l'axe est-ouest et vers le nord. Le nouveau réseau structurant prévu sur la rue Notre-Dame viendra faciliter de manière importante la mobilité est-ouest mais sa mise en service ne se fera pas avant de nombreuses années.

La Ville de Montréal exprime également la volonté, pour chacun de ces nouveaux pôles d'emploi, de favoriser la complémentarité avec les activités existantes dans le secteur. Appliqué à la mobilité, ce principe implique de compléter l'offre actuelle en transport durable de manière à favoriser le choix de ces modes par les personnes employées par les entreprises et institutions qui s'y installeront et celles qui les fréquenteront. Par exemple, l'installation de stations BIXI à proximité du pôle Molson faciliterait les fins de parcours à partir des stations de métro Beaudry et Papineau. La mutualisation des stationnements, recommandée précédemment pour les nouveaux équipements collectifs qui seront développés, devrait aussi s'appliquer aux pôles d'emploi pour réduire le nombre de cases de stationnement aménagées.

Recommandation 2 : Assurer la complémentarité dans l'offre d'alternatives à l'auto-solo pour assurer l'accessibilité des nouveaux pôles d'emploi par les modes de transport durables.

Recommandation 3 : Aménager dans le secteur un pôle de mobilité regroupant l'ensemble des services de mobilité durable.

Recommandation 4 : Étendre les stratégies choisies en gestion de stationnement (recommandation 1) aux secteurs d'emploi afin de favoriser la mutualisation des stationnements entre les entreprises et institutions dans les nouveaux pôles d'emploi.

Par ailleurs, on retrouve dans le quartier une forte concentration d'emplois dans les milieux culturels et créatifs. La Ville de Montréal souhaite préserver cette caractéristique du tissu économique en favorisant les lieux de création et de production et mentionne que l'accès à des locaux est une condition pour maintenir et attirer des artistes, artisans et jeunes entreprises du secteur artistique.

Sur le plan de la mobilité, l'accès au secteur par les modes de transport actifs et collectifs constitue également une condition pour ces jeunes artistes et artisans, qui, d'une part, prônent des valeurs de développement durable et, d'autre part, se trouvent souvent dans une situation financière précaire. La planification des infrastructures et équipements nécessaires à la mobilité active (supports à vélos sur les domaines public et privé, douches dans les bâtiments, stations BIXI en nombre suffisant, etc.) doit se faire en amont de l'installation des artistes et entreprises dans les nouveaux lieux de création aménagés.

3.2 Offre commerciale

La majeure partie de l'offre commerciale dans le secteur provient des artères commerciales que sont les rues Ontario et Sainte-Catherine. Les commerces de proximité et de restauration constituant une forte proportion de l'offre de ces deux rues, il importe d'aménager celles-ci de manière conviviale pour faciliter les déplacements actifs des résidents et des résidentes du secteur et pour favoriser la déambulation des piétons et des piétonnes.

Ainsi, la largeur des trottoirs, l'aménagement sécuritaire des intersections, l'apaisement de la circulation, l'installation de mobilier urbain, le stationnement pour vélos, l'aménagement d'aires d'attente aux arrêts d'autobus, le design des abords des stations de métro, l'aménagement de cheminements sécuritaires et conviviaux depuis ces stations, etc., sont tous des éléments qui contribueraient à stimuler la vitalité commerciale du quartier.

La proposition de la Ville de réduire la circulation de transit sur la rue Ontario va en ce sens. La réduction de la circulation de transit favorisera le respect des horaires de passage des autobus coincés dans la circulation et rendra plus sécuritaires les déplacements à pied et à vélo sur cette rue. Nous appuyons donc les mesures proposées pour y parvenir.

4. Mobilité active et collective

La présence du pont Jacques-Cartier et de l'autoroute Ville-Marie entraîne une importante circulation de transit dans les rues du réseau local et contribue à l'omniprésence de la voiture dans le secteur. De surcroît, ces deux infrastructures autoroutières créent des barrières entre les diverses zones du secteur, rendant les déplacements actifs difficiles et peu conviviaux. Des mesures pour mieux intégrer les mobilités actives et collectives sont nécessaires.

4.1 Mobilité active

Le secteur est présentement peu favorable aux transports actifs, c'est ainsi que les préoccupations exprimées au comité interentreprises tenu par Voyagez Futé en 2019 avec 26 entreprises et organisations du secteur touchaient principalement :

- Le manque de sécurité pour les piétons et les cyclistes (infrastructures cyclables insuffisantes, trottoirs étroits, temps de traverse trop court, intersections dangereuses, sentiment de sécurité, etc.)
- Le réseau cyclable insuffisant, principalement dans l'axe Nord-Sud et le manque d'axes quatre saisons
- Le manque de stationnements pour vélos
- L'accessibilité universelle à développer

Le mémoire de la société Radio-Canada 2018 mentionnait par ailleurs :

Fait intéressant, 79 % des employés qui utilisent le métro convergent actuellement vers la station Beaudry (en saison estivale). Considérant le repositionnement de la Maison de Radio-Canada à l'est du site, les employés envisagent de transiter par la station de métro Papineau. Ce changement d'habitude aura des répercussions sur les tracés de déplacements actifs sécuritaires, particulièrement la marche entre la station de métro et l'entrée principale de la nouvelle Maison (avenue Papineau), que ce soit pour les travailleurs ou les parents venant déposer leur enfant au CPE de Radio-Canada. L'angle de l'avenue Papineau et du boulevard René-Lévesque constitue également un carrefour névralgique donnant accès au pont Jacques-Cartier.

Autre fait à considérer, la programmation de CBC/Radio-Canada entraîne des horaires de travail atypiques et à l'extérieur des périodes de grande fréquence ou disponibilité du transport en commun. Que ce soit tôt le matin ou tard en soirée, la notion de déplacements sécuritaires devient prioritaire pour CBC/Radio-Canada. Ceux-ci touchent particulièrement les déplacements piétonniers jusqu'aux points d'accès au transport en commun (arrêts d'autobus, stations de métro) et jusqu'aux espaces de stationnement des voitures (rues adjacentes, stationnements privés ou publics). Ils visent également des aménagements cyclables sécuritaires, jour et nuit.

Nous soulignons ainsi les mesures mises de l'avant dans le PPU qui prennent bien en compte ces enjeux et devraient permettre de rétablir un équilibre dans l'allocation de l'espace pour les piétons et cyclistes et améliorer considérablement leurs déplacements. Ainsi, l'aménagement du boulevard Ville-Marie en boulevard urbain et la poursuite de la trame de rue existante jusqu'aux abords du

fleuve vont dans ce sens, tout comme les réaménagements prévus aux abords du pont Jacques-Cartier.

4.2 Transport collectif

Actuellement, le secteur est, en majeure partie, bien desservi par le transport en commun, à l'exception de la portion sud longeant le Saint-Laurent. Le comité inter-entreprise avait toutefois permis d'identifier que la correspondance avec les gares Lucien L'Allier et Bonaventure parfois longues pour certains sous-secteurs, que les autobus se retrouvaient pris dans la congestion et que la fréquence de certaines lignes était insuffisante de même que des arrêts d'autobus positionnés de façon non optimale. Ces problématiques pourraient être améliorées vu les réaménagements prévus ainsi que la refonte des réseaux de la STM à venir au cours des prochaines années.

Toutefois comme mentionné dans le mémoire de Radio-Canada cité ci-haut, le succès du transport en commun dans le secteur dépend grandement de la qualité du dernier kilomètre à effectuer. Ainsi la qualité de l'environnement piéton est encore une fois primordiale, tout comme la qualité des connexions (gare, métro, autobus) et la disponibilité des BIXI.

5. Cadre bâti et forme urbaine

5.1 Densification urbaine

Dans un secteur aussi central que celui touché par le PPU, la densification est tout à fait pertinente pour maintenir des milieux de vie dynamiques et favoriser la mobilité durable par la proximité aux services et lieux d'emploi. Il est cependant essentiel de porter un regard particulier à conserver un environnement à échelle humaine pour créer un environnement urbain favorable à la sécurité des usagères et usagers de la route plus vulnérables tels que les cyclistes et les piétons.

5.2 Principes et balises de la densification

Un regard particulier devrait ainsi être porté sur la qualité du cadre bâti et l'encadrement de la rue. Nous insistons donc sur les stratégies d'intervention énoncées au PPU en matière de densification : relation du bâtiment avec la rue (accès, transparence, qualité architecturale, etc.) et modulation des hauteurs. Un environnement à échelle humaine et de qualité tend à favoriser l'utilisation de modes alternatifs à l'autosolo.

À cela s'ajoute également toutes les considérations d'aménagement afin d'améliorer le sentiment de sécurité tel que l'éclairage, le verdissement, distribution de l'espace rue (largeur des trottoirs, pistes cyclables, etc.).

6. Aménagement du domaine privé et gestion de la demande en transport

Pour que le secteur des Faubourgs devienne le quartier complet et convivial souhaité par la Ville de Montréal, l'aménagement du domaine privé par les entreprises qui viendront s'y installer doit également contribuer à la mobilité durable des personnes qui y résident et y travaillent. De même, diverses mesures incitatives peuvent être mises en place par les employeurs afin de favoriser les modes alternatifs à la voiture-solo. Nous proposons certains éléments à considérer dans la réglementation à adopter et dans les ententes à conclure avec les propriétaires privés pour le développement ou la requalification de leurs terrains.

6.1 Aménagement du domaine privé

Stationnement

La certitude de trouver un stationnement peu coûteux à proximité de son lieu d'emploi est un des principaux déterminants de l'utilisation de la voiture par les travailleurs et les travailleuses. Dans l'aménagement d'un quartier durable, le stationnement doit donc être minimisé pour répondre aux besoins de celles et ceux qui en ont vraiment besoin et doit être tarifé à un juste prix. Des places réservées au covoiturage et à des véhicules en autopartage sont également à privilégier.

L'aménagement d'un stationnement devrait également inclure des mesures de lutte contre les îlots de chaleur et de gestion durable des eaux pluviales, le développement de solutions de mobilité durable, l'innovation, ainsi que des mesures de réduction et de gestion durables du stationnement en question. L'obtention de l'attestation Stationnement écoresponsable, développée par le Conseil régional de l'environnement de Montréal, pourrait être exigée pour tout projet comportant l'aménagement d'un stationnement d'envergure.

Mesures favorables aux transports actifs

Afin d'inciter les employé-es à l'usage du vélo, les entreprises du secteur devront mettre certains équipements et infrastructures à la disposition des cyclistes :

- Des cheminements piétonniers et cyclables sécuritaires sur le terrain des entreprises
- Un support à vélos par 10 à 40 employé-es (recommandation de Vélo Québec). Ces supports à vélo doivent être sécuritaires, visibles et facilement accessibles, situés près de l'entrée du bâtiment et, idéalement, à l'abri des intempéries ;
- Des douches et des vestiaires, facilement accessibles et sécuritaires.

Nombre d'employés	Nombre de douches	Nombre de vestiaires
1 à 19	1	1
20 à 49	2	2
50 à 149	4	2
150 à 299	6	4 à 6

300 à 500	8	8
Par tranche de 250 supplémentaires	+2	+2

Source : Vélo Québec, velosympathique.velo.qc.ca/ressources/amenagements-de-fin-de-parcours/

6.2 Gestion de la demande en transport

En milieu de travail, 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 du personnel des mesures incitatives à ces modes durables. Un plan de gestion des déplacements permet d'analyser la situation des déplacements actuelle ainsi que les besoins en mobilité puis de proposer des mesures de mobilité durables adaptées. Il 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.

Nous incitons l'arrondissement de Ville-Marie à donner suite à son engagement, pris dans le cadre de son Plan local de déplacements, à « bonifier la réglementation de l'arrondissement afin d'inciter les entreprises à effectuer un virage vers la mobilité durable ». L'arrondissement entend, par cette action, obliger toute nouvelle entreprise ou regroupement d'entreprises comptant 100 employés et plus à adopter un plan de gestion des déplacements pour réduire l'utilisation de l'auto-solo.

En 2016, l'arrondissement de Saint-Laurent a été le premier à adopter un règlement similaire, dont voici un extrait :

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.