

# Avis technique

---

## Conditions gagnantes pour la mobilité du secteur Bridge-Bonaventure

---

### PRÉSENTÉ À :

Office de consultation publique de Montréal

Équipe technique : Marine Bunel, CPI  
Marilyne Brosseau, ing. M. ing. – OIQ 5024290  
Sylvain Felton, ing. – OIQ 108267

Vérifié par : \_\_\_\_\_  
Marilyne Brosseau, ing. M. ing.  
N° OIQ: 5024290

### Registre des émissions

Révision	Date	Validé par	Version et commentaires
00	2023-05-19	SF	Table des matières
01	2023-05-29	SF	Version préliminaire
02	2023-06-05	SF	Version finale

Référence : D23-0501

## Table des matières

1	Contexte de l'avis technique .....	1
2	Présentation du secteur à l'étude .....	2
3	Enjeux de mobilité .....	3
3.1	Accessibilité en transport collectif	4
	Enjeux de transport collectif	4
	Accessibilité au réseau structurant (REM, Métro)	5
	Station Bridge-Bonaventure du REM	6
	Conditions de succès pour le développement du secteur	7
3.2	Accessibilité en transport actif	8
	Enjeux de transport actif	8
	Lien vers l'ouest (Rue Centre, rue Wellington/Bridge, rue Oak)	9
	Lien vers le nord (Pont rotatif CN, Pont Wellington, Passerelle des moulins, Passerelle Bonaventure)	10
	Conditions de succès	11
3.3	Enjeux de circulation	12
	Enjeux de circulation véhiculaire	12
	Croissance des débits dans le secteur	13
	Raccordement au réseau supérieur	14
	Lien Bonaventure/Des Irlandais	14
	Conditions de succès	16
4	Conclusion et recommandations .....	17
	Annexe 1 – Références .....	1

## Liste des figures

Figure 1 – Occupation du territoire de Bridge-Bonaventure (PDMV, 2023) .....	2
Figure 2 – Enjeux actuels du secteur Bridge-Bonaventure.....	4
Figure 3 - territoire accessible en 5-10-15 minutes depuis les stations de REM et Métro .....	6
Figure 4 - territoire accessible en 5-10-15 minutes depuis les stations de REM et Métro, avec la station Wellington/Saint-Patrick .....	7
Figure 5 - Réseau cyclable et piétonner actuel .....	8
Figure 6 - Localisation des liens manquants vers le secteur Bridge-Bonaventure .....	9
Figure 7 - Connexion Wellington-Bridge sous l'emprise ferroviaire.....	10
Figure 8 - Localisation des liens proposés.....	11
Figure 9 - Hiérarchie routière et discontinuités.....	13
Figure 10 - Configuration des voies actuelles en sortie du pont Victoria (AM) .....	14
Figure 11 - Scénario préférentiel de raccordement par des irlandais dans l'étude de la Ville de Montréal.....	15
Figure 12 - Proposition de raccordement d'Action-Gardien au réseau supérieur .....	16

## Liste de tableau

Tableau 1 - Nombre de points d'accès au réseau structurant de transport en commun par arrondissement.....	5
---	---

## Liste des annexes

Annexe 1 – Références

## Liste des acronymes

ACC	Acronyme
OCPM	Office de Consultation Publique de Montréal
PDMV	Plan Directeur de Mise en Valeur

## 1 CONTEXTE DE L'AVIS TECHNIQUE

Le secteur Bridge-Bonaventure est un secteur stratégique de l'île de Montréal et a été visé par le Schéma d'Aménagement et de Développement (SAD) de l'agglomération de Montréal. À cheval entre les arrondissements Ville-Marie et du Sud-Ouest, plusieurs services municipaux et parties prenantes sont impliqués dans le but de revaloriser ce secteur.

En 2019, l'OCPM a été mandaté dans le but de tenir une démarche participative afin de recueillir les préoccupations et objectifs des citoyens et différentes parties prenantes, sur la revalorisation du secteur Bridge-Bonaventure.

À la suite du rapport de l'OCPM en 2020, une table de concertation a été mise en place, afin d'alimenter la réflexion sur la production d'un plan directeur de mise en valeur (PDMV) du secteur. Le PDMV préliminaire mis à jour par la Ville de Montréal propose une vision améliorée de l'aménagement et du développement du secteur Bridge-Bonaventure. Les principales améliorations en mobilité proposées par ce document sont les suivantes :

- Ajout proposé d'une nouvelle station du REM;
- Amélioration de la desserte par bus;
- Modification du réseau artériel, dont l'accès au pont Victoria, afin d'apaiser la circulation, de réduire le transit, de sécuriser les déplacements actifs et de verdir les emprises;
- Aménagement de 12 km de voies cyclables additionnelles;
- Construction visée, sous réserve d'études de faisabilité technique et financière, de 7 nouveaux franchissements destinés aux déplacements actifs;
- Implantation d'une navette fluviale.

Afin de mettre en œuvre les améliorations proposées par le PDMV, un règlement modifie le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal sur trois (3) grands points, soit la révision de l'affectation du sol, de la densité de construction et des limites de hauteurs de construction.

À ce jour, la démarche participative se poursuit. Cet avis technique vise donc à compiler les différentes analyses de circulation réalisées, tirer des conclusions générales et pointer les enjeux principaux et solutions identifiées par celles-ci. L'objectif final est d'émettre des recommandations globales et prendre des décisions éclairées en vue d'améliorer l'aménagement et le développement du secteur Bridge-Bonaventure et afin d'améliorer le PDMV proposé.

Avec cet avis technique, le lecteur pourra identifier les conditions de succès nécessaire en termes de mobilité lors du redéveloppement du secteur.

## 2 PRÉSENTATION DU SECTEUR À L'ÉTUDE

Le secteur Bridge-Bonaventure est un endroit riche d'histoire, mais possède un patrimoine peu exploité. Il se situe au sud de l'île de Montréal et s'étend sur près de 2,3 km<sup>2</sup>. Il présente de nombreuses caractéristiques singulières tant au niveau de son occupation territoriale, que de ses aménagements de transport.

Idéalement situé, à proximité du Vieux-Port et du centre-ville, ce secteur est un des points majeurs d'accès à l'île de Montréal depuis la Rive Sud. En effet, le pont Victoria et le pont Champlain desservent directement le secteur, qui subit ainsi une forte circulation de transit par des axes majeurs tels que l'autoroute 10, l'autoroute 15.

Un important réseau ferroviaire voué principalement au transport des marchandises est également présent sur le territoire. De plus, le secteur est entouré de part et d'autre du Canal de Lachine et du Fleuve Saint-Laurent renforçant son enclavement.



FIGURE 1 – OCCUPATION DU TERRITOIRE DE BRIDGE-BONAVENTURE (PDMV, 2023)

Comme identifié à la figure 1, l'occupation du territoire Bridge-Bonaventure est diverse et morcelée. En effet, il est possible de retrouver un large secteur industrialo-portuaire, un parc regroupant de nombreuses entreprises, une gare de triage et une zone résidentielle isolée au sein de la Cité du Havre.

Les aménagements routiers et ferroviaires sont peu invitants et ne motivent pas les déplacements en modes alternatifs. Le manque de convivialité du réseau est marqué par l'absence d'aménagements pour les transports actifs et collectifs en proie aux aménagements du transport véhiculaire de masse.

### 3 ENJEUX DE MOBILITÉ

Le secteur Bridge-Bonaventure est isolé de l'île de Montréal étant entouré du Canal de Lachine et du fleuve Saint-Laurent. Le secteur Bridge-Bonaventure est traversé par l'autoroute 10 et constitue un point d'accès majeur à l'île de Montréal. Le secteur est aussi traversé par la route 112, qui, par le pont Victoria, un autre point d'accès important à l'île de Montréal.

Le transport collectif au sein du secteur est presque inexistant avec seulement quelques circuits d'autobus desservant le parc d'entreprises. De plus, aucune station de métro ou de REM n'est prévue dans ce secteur, malgré le souhait de la Ville de Montréal d'en voir une à proximité de l'intersection Bridge/Wellington.

Les aménagements en transport actif actuels dans le secteur sont peu développés et n'attirent pas les usagers. La présence de fort débit véhiculaires, ainsi que des aménagements morcelés n'en sont que quelques exemples. Ces enjeux seront détaillés dans les prochaines sections.

En somme, la connectivité du secteur Bridge-Bonaventure à l'île de Montréal est faible malgré la présence de ses grands axes routiers et ferroviaires. Cependant, son positionnement stratégique représente une opportunité de développement et de porte d'entrée au centre-ville de Montréal.

L'ensemble du secteur avait une vocation principalement économique et attirait majoritairement les employés des industries et entreprises du site, et ce, malgré son fort potentiel culturel et touristique dû à son patrimoine historique. Le potentiel touristique et culturel pourrait être développé et mis en valeur par le réaménagement et le désenclavement du secteur Bridge-Bonaventure.

L'amélioration de l'accessibilité du secteur aux différents modes de transports est donc une priorité. Un résumé des analyses de mobilité selon l'accessibilité des différents modes est présenté à la figure ci-dessous et détaillé aux sections suivantes.



FIGURE 2 – ENJEUX ACTUELS DU SECTEUR BRIDGE-BONAVENTURE

SOURCE : ÉTUDE DE MOBILITÉ DU SECTEUR BRIDGE-BONAVENTURE, VILLE DE MONTRÉAL ET AECOM, 2021

### 3.1 ACCESSIBILITÉ EN TRANSPORT COLLECTIF

#### Enjeux de transport collectif

La desserte actuelle en transport collectif du secteur Bridge-Bonaventure est déficiente. En effet, seuls les circuits de la STM 74-Bridge et 168-Cité-du-Havre desservent le secteur et leur fréquence de passage n'est pas très intéressante. La Cité-du-Havre ne comporte aucune ligne de transport en commun, malgré la présence de résidents dans ce secteur. En effet, malgré que le circuit 168 porte le nom « Cité-du-Havre », celui-ci n'emprunte pas l'avenue Pierre-Dupuy.

Il existe un lien direct entre le secteur Bridge-Bonaventure et le parc Jean-Drapeau par le pont de la Concorde, mais aucune ligne de la STM n'y circule. Il est donc impossible d'accéder au parc Jean-Drapeau en transport collectif sans emprunter la ligne Jaune du métro.

De plus, il n'existe aucune voie réservée dans le secteur malgré la forte congestion véhiculaire du secteur observée par la présence du pont Victoria. Les quelques circuits existants sont donc à la merci des conditions de circulations souvent difficiles.

Dans son Plan de mise en valeur (PDMV), la Ville de Montréal a déjà identifié la nécessité d'ajouter des mesures préférentielles ainsi que d'améliorer le service général de transport en commun dans le secteur.

### Accessibilité au réseau structurant (REM, Métro)

Malgré sa proximité au Centre-Ville, le secteur Bridge-Bonaventure ne comporte aucune station permettant d'accéder à un mode structurant de transport en commun (Métro, REM, SRB, Trains) sur son secteur. Prenant en considération le réseau structurant en construction actuellement (soit le prolongement de la ligne bleue et le REM), un seul autre arrondissement de Montréal se retrouvera dans une situation similaire : L'Île-Bizard-Sainte-Geneviève.

TABLEAU 1 - NOMBRE DE POINTS D'ACCÈS AU RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN PAR ARRONDISSEMENT

Arrondissements	Points d'accès actuels			Points d'accès en déploiement		Total points d'accès	
	Métro	Train	SRB PIE IX	Ligne bleue	REM	actuels	futurs
Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce	10	2	0	0	2	12	12
Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension	6	1	7	1	0	14	15
Rosemont-La Petite-Patrie	2	0	4	0	0	6	6
Mercier-Hochelaga-Maisonneuve	9	0	4	0	0	13	13
Ahuntsic-Cartierville	3	5	0	0	1	8	8
Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles	0	3	0	0	0	3	3
Le Plateau-Mont-Royal	3	0	0	0	0	3	3
Saint-Laurent	2	2	0	0	4	4	6
Ville-Marie	18	2	0	0	2	20	20
Montréal-Nord	0	2	3	0	0	5	5
Le Sud-Ouest	7	0	0	0	1	7	8
Saint-Léonard	0	0	0	3	0	0	3
LaSalle	0	1	0	0	0	1	1
Pierrefonds-Roxboro	0	2	0	0	2	2	2
Verdun	3	0	0	0	1	3	4
Lachine	0	2	0	0	0	2	2
Anjou	0	0	0	1	0	0	1
Outremont	1	0	0	0	0	1	1
L'Île-Bizard-Sainte-Geneviève	0	0	0	0	0	0	0
<b>Secteur Bridge-Bonaventure</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

La station Bernard-Landry est la plus proche du secteur Bridge-Bonaventure, mais son accessibilité y est limitée par la présence d'une barrière aux déplacements, soit la présence du Canal de Lachine, et par la distance réelle à parcourir.

La carte à la figure 3 illustre le territoire accessible en 5-10-15 minutes de marche depuis la station du REM Bernard-Landry dans Griffintown. On y voit que le territoire du secteur Bridge-Bonaventure a très peu accès à station du REM Bernard-Landry et devra utiliser un mode de rabattement (tel que le vélo ou l'autobus) pour y accéder. L'ajout de liens piétons pour traverser le Canal de Lachine aiderait à améliorer l'accessibilité de la station, mais la distance de la station par rapport au quartier reste un enjeu.

Dans son étude de circulation (AECOM 2021), la Ville de Montréal a utilisé des parts modales de transport collectif assez importantes, calquées sur celle observée au Centre-Ville de Montréal, situé à une relative proximité. Pour atteindre ces parts modales, la présence d'une station d'un des modes structurants sur le territoire du secteur est



essentielle, sans quoi le transport en commun ne sera jamais autant utilisé que sur le territoire du Centre-Ville, où 20 stations sont présentes sur le territoire.



FIGURE 3 - TERRITOIRE ACCESSIBLE EN 5-10-15 MINUTES DEPUIS LES STATIONS DE REM ET MÉTRO

### Station Bridge-Bonaventure du REM

La Ville de Montréal a déjà soulevé dans son plan de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure la nécessité d'aménager une station additionnelle du REM à proximité de l'intersection Bridge/Wellington afin d'améliorer l'accessibilité du transport en commun dans le secteur.

En termes d'accessibilité, la carte de la figure 4 illustre la différence pour l'accessibilité en 5-10-15 minutes à pied pour le secteur en ajoutant la station proposée à l'intersection Bridge/Wellington. Bien que plusieurs sous-secteurs (comme la Cité-du-Havre) restent hors de portée du REM à la marche, la nouvelle station du REM permettra de desservir l'extrémité est de Pointe-Saint-Charles et aussi le quartier fortement résidentiel prévu dans le bassin Peel.

Considérant la densité en termes de développement souhaitée par la ville pour le secteur, cette station sera nécessaire pour éviter des parts modales faméliques en transport collectif et pour être en ligne avec la vision de la Ville de Montréal. Une fois la présence de la station confirmée, il sera tout de même nécessaire d'assurer qu'il soit facile et agréable de s'y rendre en autobus et vélo, puisqu'une partie du territoire n'aura pas accès à pied à cette station, dû à la distance à parcourir.

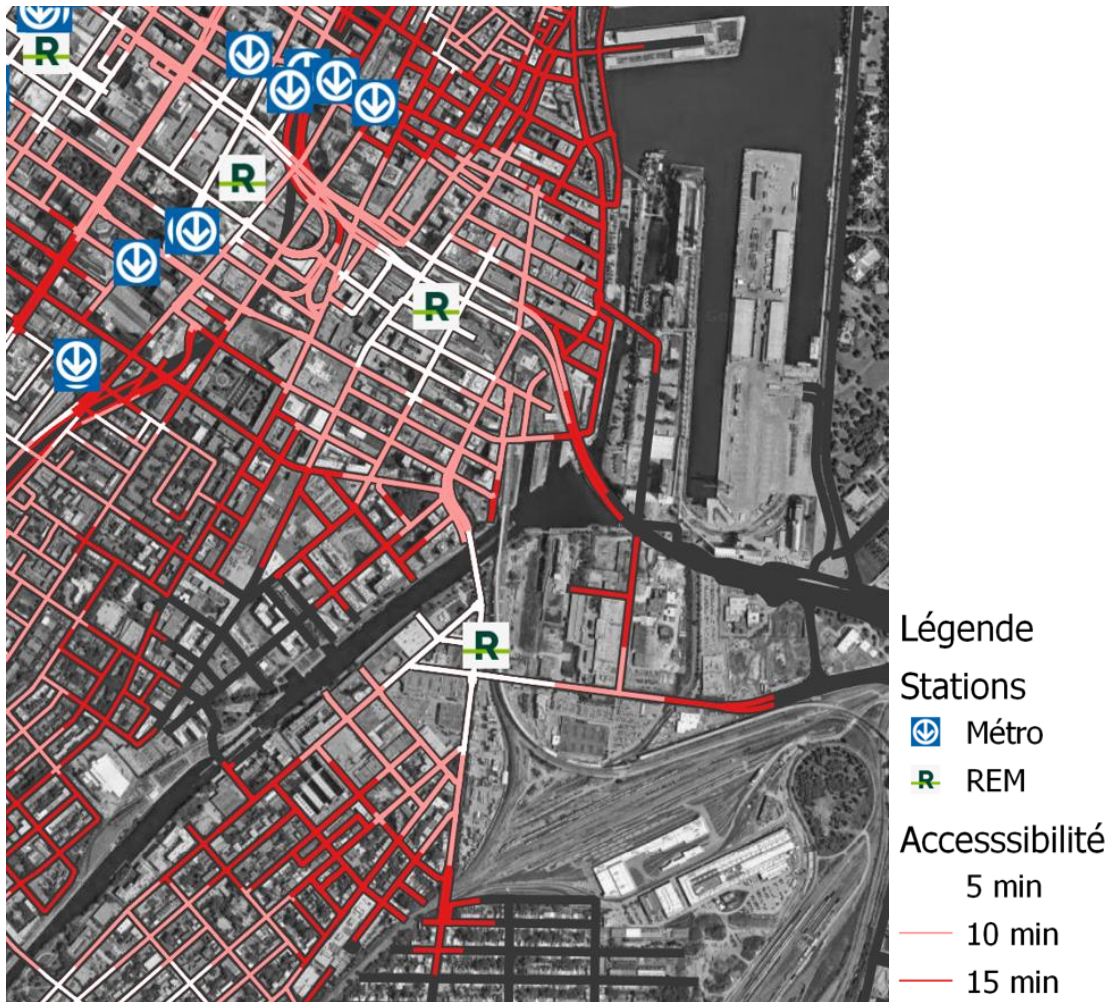


FIGURE 4 - TERRITOIRE ACCESSIBLE EN 5-10-15 MINUTES DEPUIS LES STATIONS DE REM ET MÉTRO, AVEC LA STATION WELLINGTON/SAINT-PATRICK

### Conditions de succès pour le développement du secteur

Afin d'assurer un aménagement adéquat en termes de mobilité en transport collectif, les conditions gagnantes suivantes ont été identifiées :

- Ajouter une station du REM dans le secteur Bridge-Bonaventure
- Améliorer le réseau de la STM dans le secteur
  - Offrir une meilleure desserte du service, entre autres dans le secteur de la Cité-du-Havre qui n'a aucune desserte actuellement
  - Ajouter des mesures préférentielles pour autobus afin de favoriser le transport en commun dans un secteur fortement congestionné par la présence du pont Victoria
  - Offrir un lien de transport en commun vers le parc Jean-Drapeau

### 3.2 ACCESSIBILITÉ EN TRANSPORT ACTIF

#### Enjeux de transport actif

L'historique de développement du secteur Bridge-Bonaventure n'a pas été effectué de manière à le rendre attractif aux modes de déplacements actifs. Le secteur possède actuellement peu d'aménagements cyclables et le réseau de trottoirs n'est pas continu. La figure 5 ci-dessous illustre le réseau cyclable et piétonnier actuel.

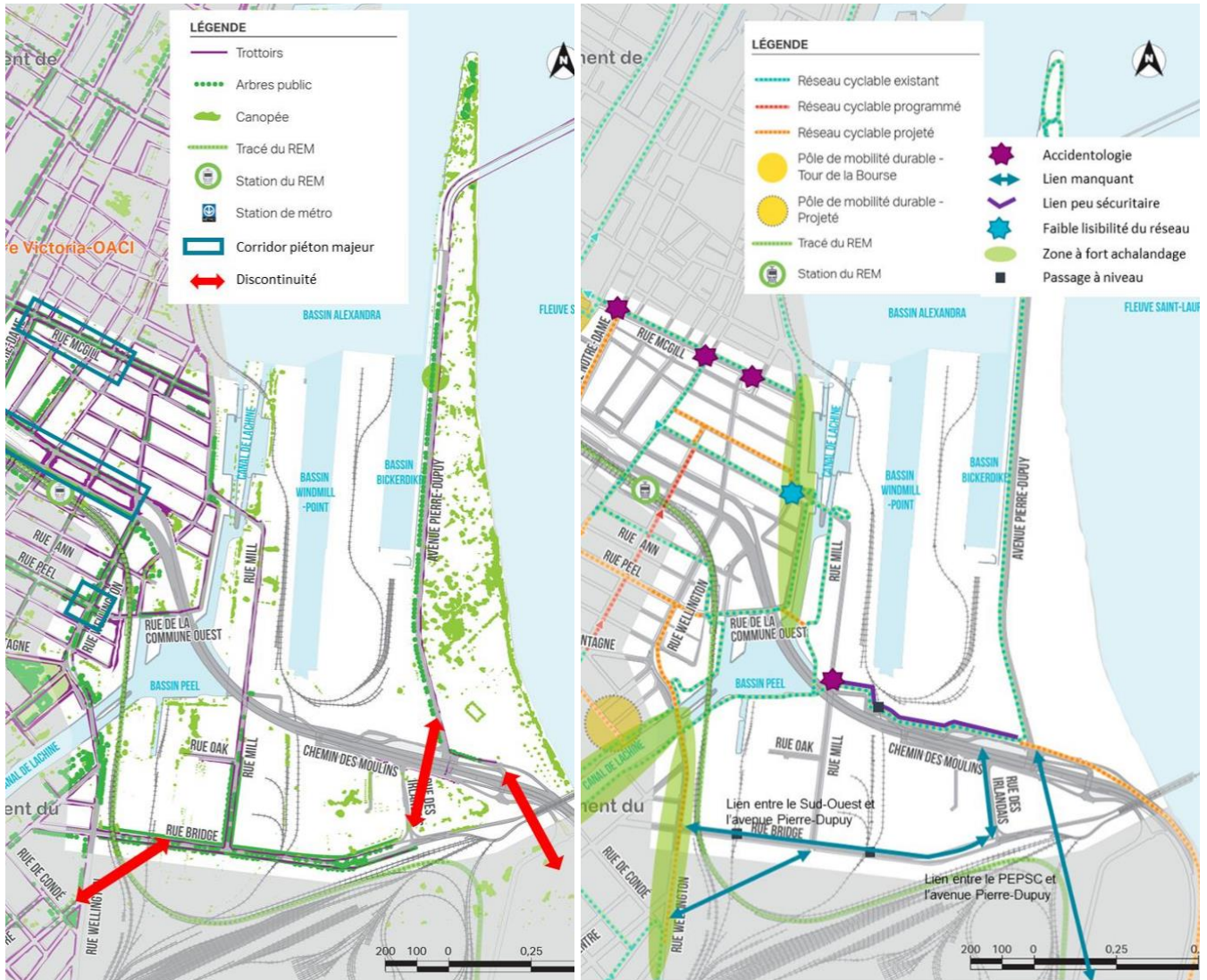


FIGURE 5 - RÉSEAU CYCLABLE ET PIÉTONNIER ACTUEL

SOURCE : ÉTUDE DE MOBILITÉ DU SECTEUR BRIDGE-BOVAVENTURE, VILLE DE MONTRÉAL ET AECOM, 2021

La trame de rue manque aussi de connectivité avec la présence de culs-de-sac telle que la rue Oak, augmentant les distances de marche nécessaires pour les piétons. L'enclavement général du secteur vient aussi allonger les distances à parcourir à pied ou à vélo pour se rendre à une destination. Il existe peu de possibilités pour traverser le Canal de Lachine, l'autoroute Bonaventure ou les voies ferrées du secteur.

La forte circulation automobile rend aussi le secteur peu attrayant pour les déplacements actifs. Le secteur a été jugé accidentogène dans l'étude de circulation la Ville de Montréal (AECOM 2021), démontrant la nécessité de venir améliorer les aménagements afin de sécuriser et favoriser les déplacements des piétons et cyclistes.

Un manque de connectivité vers les secteurs avoisinants a déjà été identifié par la Ville de Montréal et d'autres études effectuées. L'emplacement de ces liens manquants est illustré ci-dessous à la Figure 6.

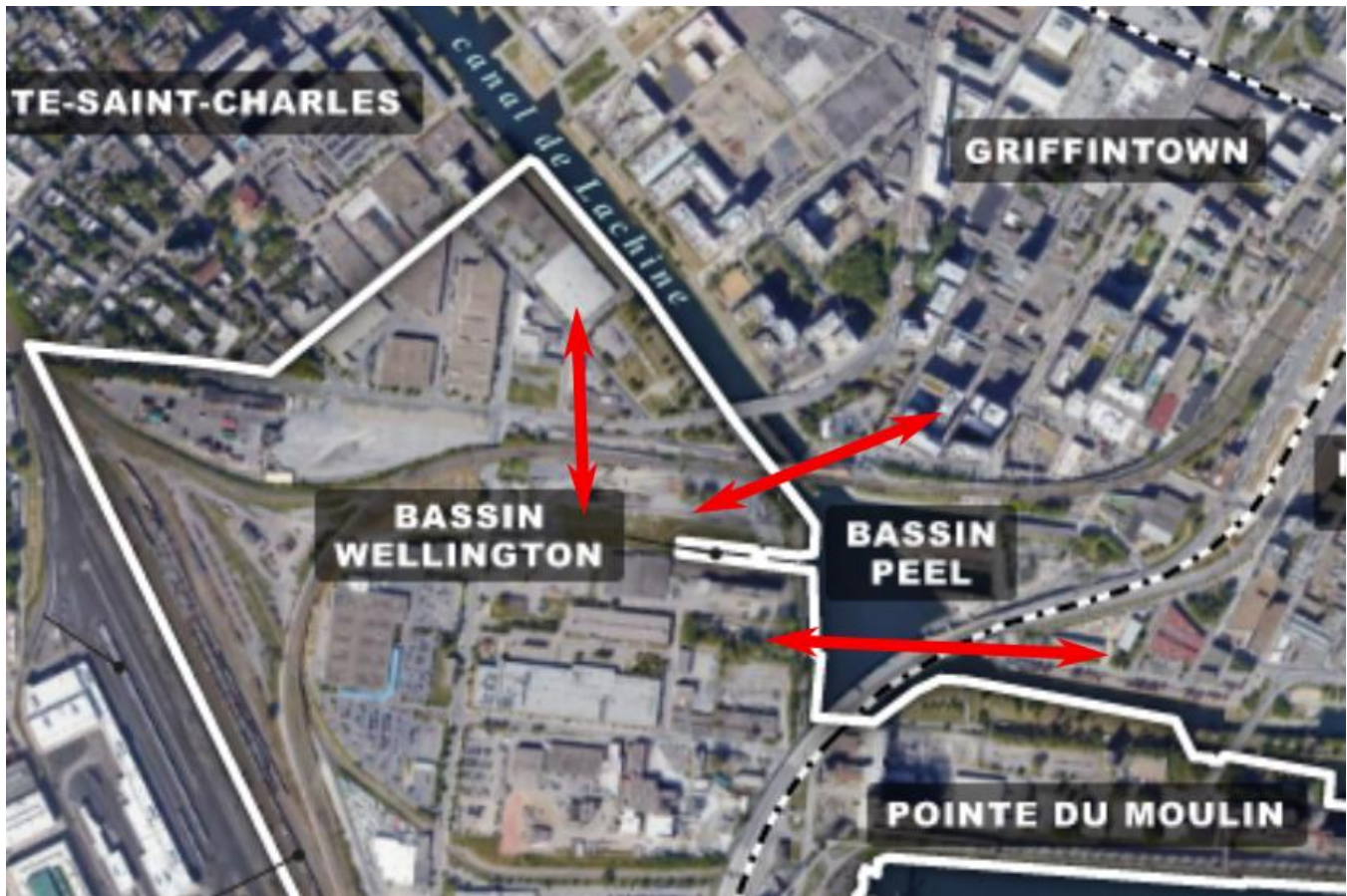


FIGURE 6 - LOCALISATION DES LIENS MANQUANTS VERS LE SECTEUR BRIDGE-BONAVENTURE

SOURCE : INTERVIA, 2023 ET ÉTUDE DE MOBILITÉ DU SECTEUR BRIDGE-BONAVENTURE, VILLE DE MONTRÉAL ET AECOM, 2021

### Lien vers l'ouest (Rue Centre, rue Wellington/Bridge, rue Oak)

Il existe présentement un seul lien permettant de connecter le nord de la Pointe-Saint-Charles au bassin Wellington, soit par la rue Wellington/Bridge.

Une amélioration de la connectivité vers l'ouest est nécessaire pour encourager les déplacements actifs lors du redéveloppement du secteur. Il serait possible de venir bonifier la connexion Wellington/Bridge (option 1B sur la figure 8) afin de la rendre sécuritaire et invitante. Le passage possède actuellement 4 voies larges de circulation (largeur de chaussée de 15m) et un trottoir de chaque côté de la chaussée, tel qu'illustré à la figure 7. Il serait possible de venir reconfigurer les voies pour y aménager une piste cyclable confortable et protégée.



FIGURE 7 - CONNEXION WELLINGTON-BRIDGE SOUS L'EMPRISE FERROVIAIRE

Parmi les options mises de l'avant par les différentes partenaires du projet, il a été proposé d'améliorer la connectivité vers l'Ouest à l'aide d'un nouveau tunnel en prolongeant la rue Centre (option 1A). Bien qu'intéressante pour des questions de percées visuelles et architecturales, cette option est potentiellement plus coûteuse que de bonifier le passage Wellington-Bridge existant. En effet, la longueur du tunnel nécessaire rend l'aménagement de celui-ci difficile à rendre invitant pour les transports actifs. De plus, sa proximité au seul autre point d'entrée existant ne permet pas de justifier cette solution d'un point de vue de la mobilité. Il serait préférable de répartir sur le territoire les percées au travers de l'emprise ferroviaire afin de désenclaver le secteur.

Une troisième possibilité consiste à raccorder la rue Oak à la rue Saint-Patrick (option 1C) pour aider de désenclavement du secteur. Cette connexion permettrait d'offrir une alternative Est-Ouest vers l'extrémité nord du secteur Bridge-Bonaventure. De plus, cette nouvelle connexion permettrait de faire un lien direct avec la station du REM proposée à l'intersection Wellington/Bridge, station dont la nécessité est primordiale comme condition de succès en mobilité dans le secteur. Cette nouvelle connexion offrirait aussi un lien vers la piste cyclable qui longe le Canal de Lachine, offrant un bon maillage avec le réseau cyclable existant.

### **Lien vers le nord (Pont rotatif CN, Pont Wellington, Passerelle des Moulins, Passerelle Bonaventure)**

Dans le secteur Bridge-Bonaventure, il est actuellement seulement possible de traverser le Canal de Lachine par le pont de la rue Wellington. Afin de désenclaver le secteur, plusieurs options ont été proposées par différents partenaires, dont la Ville de Montréal. Au niveau de la mobilité active, un lien bonifié avec un aménagement cyclable et piétonnier confortable à proximité du pont Wellington est essentiel, tout comme la création d'un second lien plus vers l'est du secteur, comme la passerelle des Moulins.

Le pont de la rue Wellington (2A sur la figure 8) au-dessus du Canal de Lachine est peu invitant pour les modes actifs, les aménagements étant situés en bordure de chaussée. La piste cyclable côté Est est toutefois protégée de la circulation automobile par une glissière.

Considérant l'importance de la rue Wellington comme axe véhiculaire (incluant pour le transport collectif), il serait intéressant d'envisager d'utiliser le pont ferroviaire rotatif (option 2B) pour y aménager un nouveau pont dédié aux modes actifs dans le secteur. La faisabilité et le coût associé à une telle option pourrait potentiellement être intéressant en fonction de l'état du pont ferroviaire existant.

Une autre alternative serait aussi d'aménager une nouvelle passerelle raccordant la rue Brennan au bassin Peel (option 2C). Considérant qu'il est possible d'aménager des structures relativement légères, les coûts d'une telle option seraient possiblement d'un ordre de grandeur comparable à la bonification du pont Wellington existant.

Vers l'est du secteur Bridge-Bonaventure, il n'existe aucun lien piéton pour traverser le Canal de Lachine. Il serait souhaitable d'en aménager un afin de désenclaver le secteur et éviter des distances de marches importantes pour se rabattre à la rue Wellington. Deux options pourraient être envisagées, soit en se raccordant à la rue de la Commune (3B sur la figure 8) ou en longeant l'autoroute Bonaventure (option 3A). Bien que les deux options semblent techniquement réalisables, l'option de suivre l'autoroute Bonaventure pourrait être plus coûteuse puisqu'elle engendrerait une structure beaucoup plus longue.

L'illustration des différents liens mentionnés est présentée à la figure 8 ci-dessous.

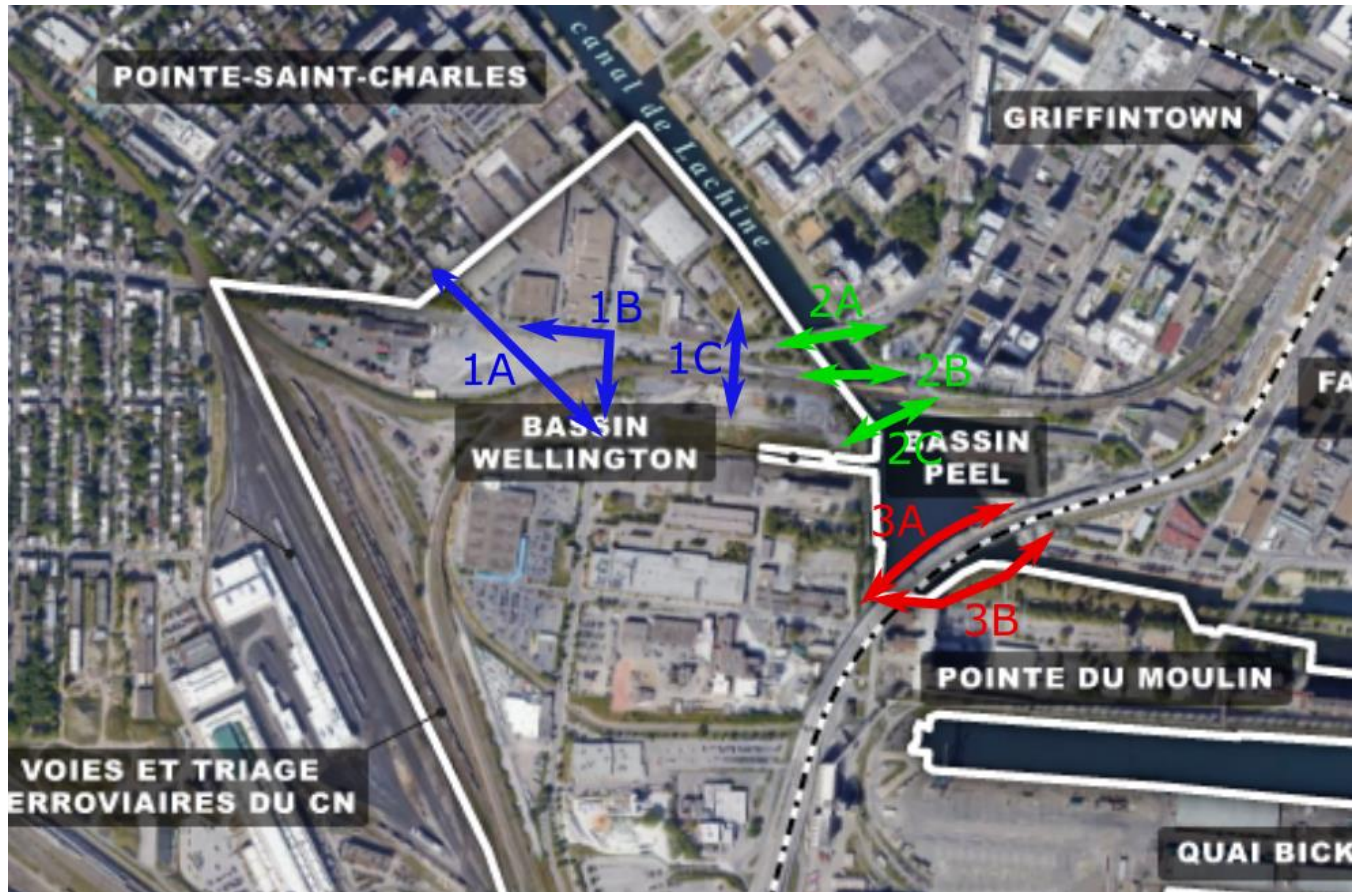


FIGURE 8 - LOCALISATION DES LIENS PROPOSÉS

SOURCE : INTERVIA, 2023 ET ÉTUDE DE MOBILITÉ DU SECTEUR BRIDGE-BOVAVENTURE, VILLE DE MONTRÉAL ET AECOM, 2021

### Conditions de succès

Afin d'assurer un aménagement adéquat en termes de mobilité active, les conditions gagnantes suivantes ont été identifiées :

- Améliorer et ajouter des infrastructures cyclables et piétonnes dans le secteur dans le but d'offrir
  - Une meilleure sécurité aux usagers vulnérables dans un secteur qui a été jugé accidentogène
  - Un meilleur maillage du réseau existant pour réduire les distances de marche
- Apaiser la circulation véhiculaire en réduisant les débits et la vitesse pratiquée dans le secteur
- Ajouter un lien vers l'ouest
  - Par la bonification du passage Wellington-Bridge
  - Par l'ajout d'un nouveau passage connectant la rue Oak à la rue Saint-Patrick
- Ajouter un lien vers le nord

- Vers l'extrémité ouest du secteur Bridge-Bonaventure selon une des options proposées
- Vers l'extrémité est du territoire en venant créer une nouvelle passerelle pour se raccorder à la rue de la Commune.

### **3.3 ENJEUX DE CIRCULATION**

#### **Enjeux de circulation véhiculaire**

Le pont Victoria, un des 5 liens entre l'île de Montréal et sa rive sud passe directement au cœur du secteur Bridge-Bonaventure, amenant une quantité relativement importante de véhicules qui ne font que transiter par le secteur.

Actuellement, la plupart des 2000 à 3000 véhicules empruntant le pont aux heures de pointe transitent par le quartier pour rejoindre le centre-ville de Montréal. Cette situation est causée un raccordement déficient entre le pont Victoria et le réseau véhiculaire supérieur, soit l'autoroute Bonaventure.

De plus l'enclavement du secteur par la présence du Canal de Lachine et du fleuve Saint-Laurent limite sa connectivité au restant de l'île de Montréal.

La figure 9, tirée de l'étude de la Ville de Montréal (AECOM 2021), illustre bien les discontinuités véhiculaires observées dans le secteur.



FIGURE 9 - HIÉRARCHIE ROUTIÈRE ET DISCONTINUITÉS

SOURCE : ÉTUDE DE MOBILITÉ DU SECTEUR BRIDGE-BOVAVENTURE, VILLE DE MONTRÉAL ET AECOM, 2021

### Croissance des débits dans le secteur

Au-delà de la congestion véhiculaire actuelle, le développement du secteur Bridge-Bonaventure entrainera une hausse de la circulation véhiculaire dans le secteur par sa mise en valeur et son développement immobilier.



Considérant la congestion actuelle, il est nécessaire de fluidifier les liens entre les infrastructures du réseau supérieur et apaiser la circulation au niveau local pour venir créer un environnement de vie accueillant.

### Raccordement au réseau supérieur

Il a été estimé dans l'étude de circulation de la Ville de Montréal (AECOM 2021) qu'entre 2000 et 3000 véhicules se déversent par le pont Victoria dans le quartier Bridge-Bonaventure aux heures de pointes. Sur ces véhicules, seuls 500 véhicules le matin se rabattent vers l'autoroute Bonaventure par la rue des Irlandais, le restant transitant directement par le quartier local via la rue Bridge.

Il est important de noter que cette réalité est causée en partie par la configuration actuelle des voies à l'intersection Bridge/des Irlandais. En effet, à l'heure de pointe PM, il est seulement possible de rejoindre le pont Victoria par la rue Bridge, le virage à gauche étant interdit depuis la rue des Irlandais. Et le matin, le seul mouvement possible depuis la travée Sud est de continuer son chemin sur la rue Bridge, tel qu'illustré à la photo ci-dessous.



FIGURE 10 - CONFIGURATION DES VOIES ACTUELLES EN SORTIE DU PONT VICTORIA (AM)

Afin d'améliorer la convivialité du secteur et apaiser la circulation dans celui-ci, un lieu plus direct vers le réseau supérieur est nécessaire.

### Lien Bonaventure/Des Irlandais

Une proposition de raccordement plus direct entre le pont Victoria et l'autoroute Bonaventure a été élaborée dans le cadre de l'étude de circulation de la Ville de Montréal. Cette configuration est illustrée à la figure 11 ci-dessous. La proposition vient créer un accès relativement direct entre le réseau autoroutier et le pont Victoria.

Bien que cette proposition améliore la connectivité entre les deux axes, ce raccordement se fait à même le réseau local, croisant aussi le réseau cyclable proposé. Cependant, considérant la volonté de la Ville de Montréal de

convertir l'entièreté de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain, cette configuration n'est pas en contradiction avec cette vision.

La proposition réorganise aussi l'intersection Bridge/des Irlandais, rendant le mouvement naturel de poursuivre son chemin sur des Irlandais, par rapport à actuellement où cette progression naturelle s'effectue par la rue Bridge. Ce changement permettra de mieux gérer le transit dans le secteur, puisqu'il sera possible de gérer la durée du feu vert donnant accès au quartier local, tout en conservant une connexion vers celui-ci. L'assignation des voies proposée sera toutefois à retravailler si l'objectif est d'apaiser la circulation sur la rue Bridge.

Avec cette proposition toutefois, le flot de circulation important est maintenu au cœur du quartier Bridge-Bonaventure en utilisant la rue des Irlandais. Il sera donc nécessaire d'aménager des mesures adéquates pour rendre la circulation en transport actif et collectif efficace et agréable.

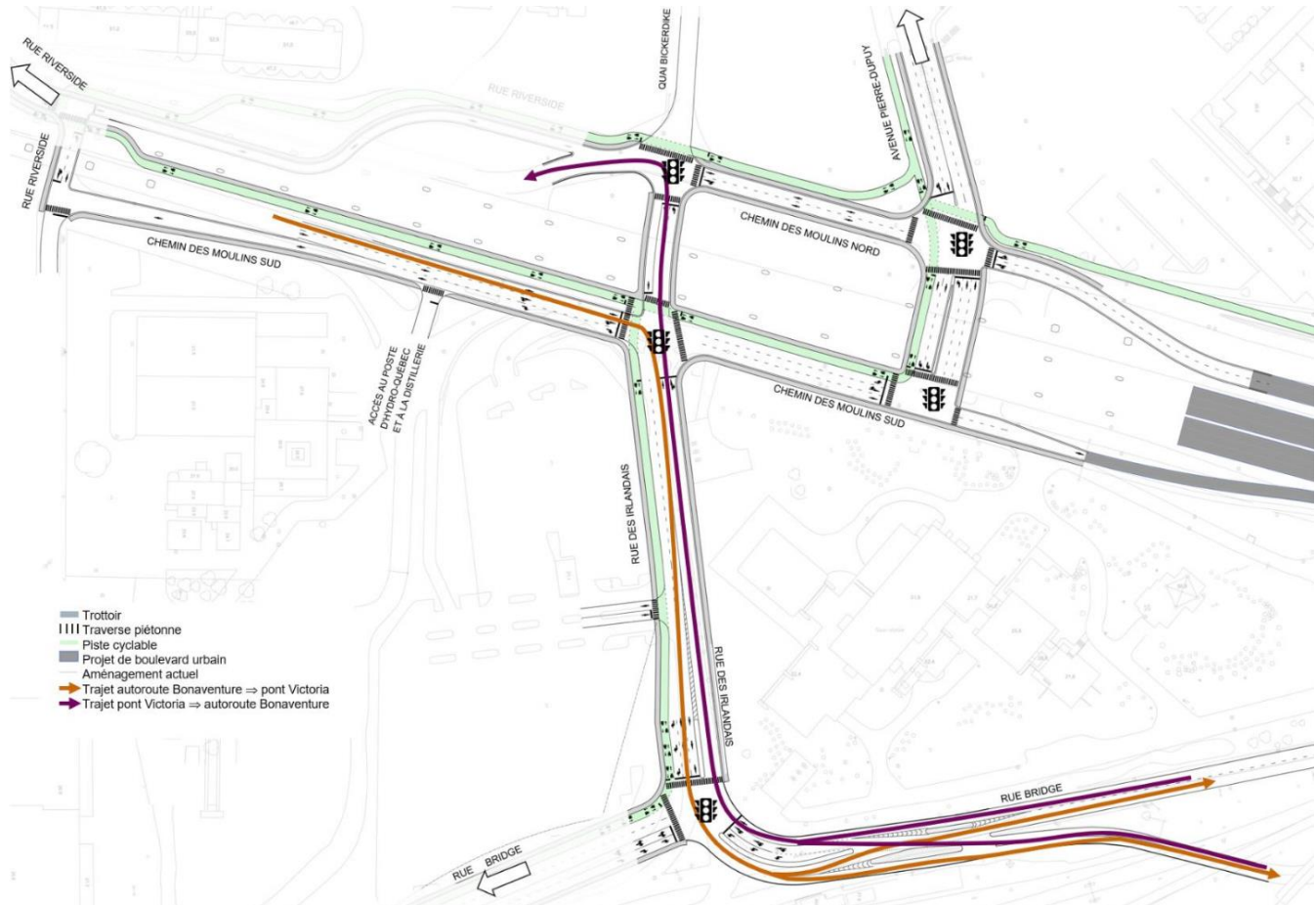


FIGURE 11 - SCÉNARIO PRÉFÉRÉNTIEL DE RACCORDEMENT PAR DES IRLANDAIS DANS L'ÉTUDE DE LA VILLE DE MONTRÉAL

SOURCE : ÉTUDE DE MOBILITÉ DU SECTEUR BRIDGE-BONAVENTURE, VILLE DE MONTRÉAL ET AECOM, 2021

Dans ses commentaires face à l'étude de la Ville de Montréal, Action Gardien (Corporation de développement de Pointe-Saint-Charles) a proposé une autre option de raccordement vers l'autoroute Bonaventure, qui ressemble fortement à une configuration étudiée, mais rejetée par la Ville de Montréal dans son étude de circulation (AECOM 2021). Cette configuration permet d'éviter le transit par la rue des Irlandais aux véhicules utilisant la travée sud du pont Victoria. Elle est illustrée à la figure 12 ci-dessous. La faisabilité de l'étagement du boul. Marc-Cantin reste à déterminer.

Cet aménagement est peu intéressant quand le contexte à venir du secteur est pris en considération. En effet, l'ajout de bretelle de type autoroutière alors que la volonté de la ville est de convertir l'autoroute Bonaventure en

boulevard urbain est contre-productif. Cet aménagement entièrement véhiculaire vient utiliser du terrain qui pourrait être mis en valeur d'une autre manière.

Le fait aussi de séparer aussi loin en amont la circulation entre la travée Nord et Sud du pont aura un impact sur sa capacité. En effet, une travée pourrait se retrouver en situation de congestion alors que l'autre serait relativement fluide, sans que les usagers ne puissent venir équilibrer la situation.

La proposition d'Action-Gardien vient aussi sectionner un des seuls liens permettant de rejoindre la Cité-du-Havre et le parc Jean-Drapeau. Considérant le secteur déjà fortement enclavé, il n'est pas souhaitable de venir retirer davantage de liens.

Finalement, selon l'étude effectuée par la ville de Montréal (AECOM 2021) le coût d'une telle solution serait très important par rapport à la solution retenue par la Ville de Montréal.



FIGURE 12 - PROPOSITION DE RACCORDEMENT D'ACTION-GARDIEN AU RÉSEAU SUPÉRIEUR

SOURCE : COMMENTAIRES À ÉTUDE DE MOBILITÉ DU SECTEUR BRIDGE-BONAVENTURE, ACTION GARDIEN, 2021

### Conditions de succès

Afin d'assurer un aménagement adéquat en termes de mobilité véhiculaire, les conditions gagnantes suivantes ont été identifiées :

- Améliorer la connectivité entre le réseau supérieur (soit entre le pont Victoria et l'autoroute Bonaventure)
- Apaiser la circulation sur la rue Bridge en reconfigurant le flot naturel de circulation en sortie du pont Victoria vers la rue des Irlandais

## 4 CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Dans le cadre de la consultation publique pour la mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure, cet avis technique a mis de l'avant plusieurs conditions de succès qui devront être mises en œuvre afin d'assurer une mobilité moderne, active et invitante dans le secteur, dans le but de réaliser la vision présentée par la Ville de Montréal dans son plan de mise en valeur du secteur et des recommandations dans l'étude de circulation réalisée.

Plusieurs étapes restent nécessaires avant d'implanter les recommandations identifiées, mais le présent exercice a été effectué dans le but de favoriser la discussion basée sur les bonnes pratiques en termes de mobilité. À l'aide de différentes études effectuées par la Ville de Montréal et autres partenaires, plusieurs solutions ont été évaluées pour venir répondre aux enjeux qui avaient été identifiés. Les solutions retenues dans le cadre de cet avis technique sont dans la même vision que celle du plan mise en valeur de la Ville de Montréal, et lui permettront d'atteindre, ou du moins de s'approcher des objectifs visés.

Les conditions des succès identifiées sont les suivantes :

### *Conditions de succès pour le transport en commun*

- Ajouter une station du REM dans le secteur Bridge-Bonaventure
- Améliorer le réseau de la STM dans le secteur
  - Offrir une meilleure desserte du service, entre autres dans le secteur de la Cité-du-Havre
  - Ajouter des mesures préférentielles pour autobus afin de favoriser le transport en commun dans un secteur fortement congestionné par la présence du pont Victoria
  - Offrir un lien de transport en commun vers le parc Jean-Drapeau

### *Conditions de succès pour le transport actif*

- Améliorer et ajouter des infrastructures cyclables et piétonnes dans le secteur dans le but d'offrir
  - Une meilleure sécurité aux usagers vulnérables dans un secteur qui a été jugé accidentogène
  - Un meilleur maillage du réseau existant pour en améliorer l'utilisation
- Apaiser la circulation véhiculaire en réduisant les débits et la vitesse pratiquée dans le secteur
- Ajouter un lien vers l'ouest
  - Par la bonification du passage Wellington-Bridge
  - Par l'ajout d'un nouveau passage connectant la rue Oak à la rue Saint-Patrick
- Ajouter un lien vers le nord
  - Vers l'est extrémité du secteur Bridge-Bonaventure selon une des options proposées
  - Vers l'extrémité ouest du territoire en venant créer une nouvelle passerelle pour se raccorder à la rue de la commune.

### *Conditions de succès pour la mobilité véhiculaire*

- Améliorer la connectivité entre le réseau supérieur (soit entre le pont Victoria et l'autoroute Bonaventure)
- Apaiser la circulation sur la rue Bridge en reconfigurant le flot naturel de circulation en sortie du pont Victoria vers la rue des Irlandais

# Annexe 1 – Références

L'humain et la mobilité  
au cœur de vos projets

intervia

[intervia.ca](http://intervia.ca)

## Références

1. Ville de Montréal et AECOM. Étude de mobilité du secteur Bridge Bonaventure, Rapport final. 2021, 291p.
2. Action-Gardien. Analyse de l'étude de mobilité – Secteur Bridge-Bonaventure, Table de concertation de la Ville de Montréal. 2021, 12p.
3. Ville de Montréal. Secteur Bridge-Bonaventure, Plan directeur de mise en valeur. 2023, 66p.