

LES ENJEUX DE LA MOBILITÉ ACTIVE ET LEURS SOLUTIONS DANS LE SECTEUR ASSOMPTION SUD - LONGUE-POINTE

Mémoire déposé dans le cadre de la
consultation de l'Office de consultation
publique de Montréal portant sur le secteur
Assomption Sud - Longue-Pointe



L'AYOITYME



Table des matières

Résumé des recommandations	2
Qui est le COMAC	3
La mobilité active aujourd’hui	4
Briser l’enclavement	5
Le transport actif en hiver à la future intersection.....	8
Assomption Sud et Souigny	8
Des corridors de mobilité active.....	9
confortables et sécuritaires.....	9
Les entreprises.....	10
Conclusion	11
L’Anonyme.....	12
Association des piétons et cyclistes de.....	14
Mercier–Hochelaga-Maisonneuve	14
Références	15

Résumé des recommandations

R1 : Désenclaver les quartiers résidentiels Guibourg et Longue-Pointe par le développement d'infrastructures pour le transport actif situées en dehors du réseau artériel. Dans le même ordre d'idée, il faut officialiser les lignes de désir créées par les usagers du secteur Assomption Sud – Longue-Pointe. Ces mesures participent à la connectivité des quartiers de MHM en matière de transport actif :

- Entre la rue Ontario et la rue Tellier (secteur Longue-Pointe)
- Relier les portions de la rue Ontario derrière le parc Rougemont (secteur Guybourg)

R2 : Prendre en compte l'utilisation quatre saisons des aménagements piétons et cyclables dans leur planification et leur entretien. Les aménagements de transport actif doivent pouvoir être entièrement déneigés et déglacés en hiver (drainage, machinerie lourde, etc.). On peut citer :

- La future intersection Assomption Sud - Souigny
- Les pistes cyclables et les corridors piétons dans les passages inférieurs et supérieurs

R3 : Concevoir les aménagements routiers et de transport actif de manière à ce que l'utilisateur le plus vulnérable soit le plus loin du trafic motorisé (automobiliste, cycliste, piéton) dans l'ensemble du plan de développement routier.

R4 : Encourager les entreprises privées à faire leur part pour favoriser le transport actif de leurs employés par des initiatives de verdissements et en installant des aménagements appropriés dans les milieux de travail et les zones industrielles.

Qui est le COMAC

Le Comité en transport actif (COMAC) agit comme porteur des enjeux locaux en mobilité active auprès des fonctionnaires et des élu-e-s.

Tandem MHM et l'APC-MHM ont décidé d'unir leurs connaissances à propos de la mobilité active pour rédiger ce mémoire et le présenter aux commissaires de l'OCPM. Les autres membres du COMAC prévoient faire des représentations individuelles auprès de la Commission en abordant des sujets sur lesquels ils sont spécialisés.

En 2014, l'organisme Y'a QuelQu'un l'aut' bord du mur (YQQ) cofonde le COMAC avec la Table de quartier Hochelaga-Maisonneuve (TQHM), Mercier-Ouest quartier en santé (MOQS), Solidarité Mercier-Est (SME) et Tandem Mercier-Hochelaga-Maisonneuve.

En 2018 l'Association des piétons et cyclistes de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve (APC-MHM) est invitée à rejoindre le groupe étant donné son implication, sa notoriété croissante et le point de vue « citoyen » qu'elle peut apporter.

La mobilité active aujourd'hui

Selon l'enquête Origine - Destination de 2013, moins de **4 %** des déplacements à l'heure de pointe le matin se font en transport actif dans le secteur Assomption Sud – Longue-Pointe, comparativement à une moyenne de **13 %** pour la grande région métropolitaine¹.

Selon le document de présentation de la Ville de Montréal :

Pour être en mesure de profiter des installations récréatives et communautaires de l'arrondissement, il faut souvent parcourir de grandes distances, situation pouvant générer des enjeux de sécurité pour les populations plus vulnérables.

Le réseau de pistes cyclables est fragmenté. Les déplacements en vélos sont possibles, mais peuvent s'avérer périlleux à certains endroits.

Une piste trottoir est aussi aménagée sur la rue Notre-Dame Est (Route Verte) qui est peu conviviale à cause de son étroitesse et de la cohabitation avec les piétons.

De façon générale, les déplacements à pied sont souvent peu conviviaux en raison du trafic, des trottoirs étroits, de la carence en verdissement et en mobilier urbain.

La vision de la Ville pour ce secteur est bien exprimée dans son document, à savoir :

Offrir aux résidents et aux travailleurs un cadre de vie agréable et des conditions de déplacement optimales et sécuritaires, quel que soit le mode.

Améliorer les déplacements en transports actif et collectif.

La trame de rue, l'omniprésence des camions et du bruit qu'ils génèrent, l'absence de canopée, de mobilier urbain et la présence d'îlots de chaleur sont des éléments qui rebutent le plus hardi des citoyens à exercer un droit fondamental : **celui de se déplacer de façon saine et sécuritaire à pied ou à vélo dans sa ville.**

¹ Nous arrivons à ce chiffre en additionnant le pourcentage de la part modale par transport automobile et du transport collectif qui arrive à 96 %; donc la différence avec 100 %, le 4 % nous vient de cette façon. Les données sont mises de l'avant par la ville de Montréal dans son document de présentation et elles proviennent de l'enquête Origine-Destination-2013.

Selon le recensement de Statistique Canada-2016, la répartition des navetteurs pour se rendre au travail est de 7.4 % en transport actif dans la grande région de Montréal. Dans l'agglomération de Montréal, nous avons un résultat de 11,7 %.

Briser l'enclavement

Lors des trois consultations précédentes, un des thèmes abordés de manière récurrente était l'enclavement des zones résidentielles du secteur. Cet enclavement explique en grande partie la carence en services de proximité. Pour faciliter et inciter les 1600 ménages à utiliser les transports actifs, il faut leur donner plusieurs options. Malheureusement, la ville de Montréal ne propose des axes de transports actifs que sur les grandes artères. Cette stratégie participe à enclaver les secteurs résidentiels plus vulnérables en matière de mobilité et favorise le manque de connectivité historique entre les quartiers de l'arrondissement lorsqu'il est question de transport actif.

Lors de la soirée d'information du 12 mars, Bernard Bossé, un résident de Guybourg, a demandé au représentant de la ville quel était leur plan pour désenclaver le secteur par le transport actif. La réponse du représentant était courte et paradoxale : nous n'avons pas de plans, mais nous voulons miser sur le transport actif dans ce secteur.

Plusieurs résidents du secteur sont venus voir notre kiosque lors de la soirée d'information et nous ont communiqué leurs souhaits de voir le chemin naturel qu'est la « ligne de désir » entre la rue Ontario et la rue Tellier se développer. Il nous apparaît que cette volonté citoyenne s'inscrit dans les recommandations formulées par la ville de Montréal :

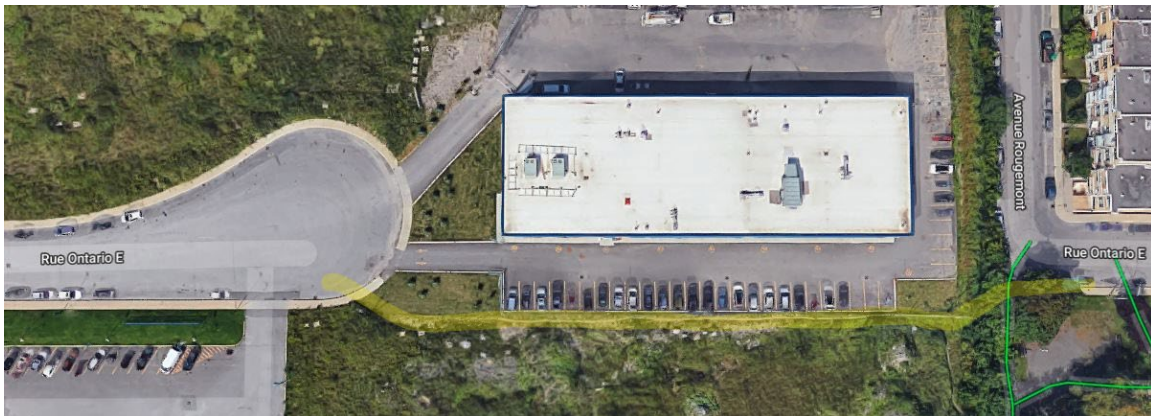
Les projets d'infrastructures doivent aussi être conçus de manière à réduire les nuisances sonores dans les quartiers par une configuration appropriée, une distance adéquate avec les immeubles résidentiels, une gestion de la circulation assurant une fluidité de la circulation et un choix optimal du type de revêtement de la chaussée. Évidemment, ces mesures ne sauraient être aussi performantes que celles visant à favoriser l'utilisation du transport en commun et du transport actif au lieu de l'automobile.²

² Ville de Montréal, Écoparc Industriel de la Grande Prairie: document d'information sur le développement économique et urbain du secteur Assomption Sud–Longue-Pointe, p. 36

Désenclaver le secteur Guybourg

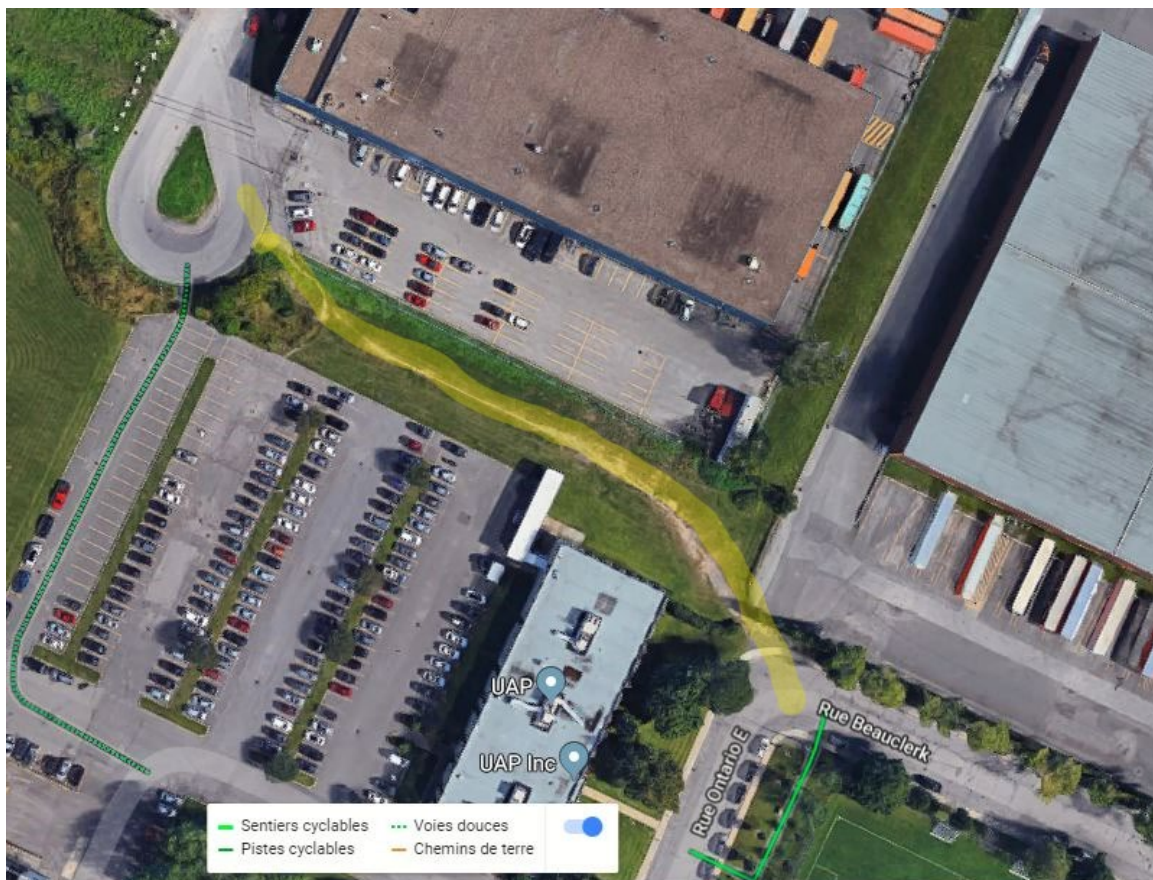
Premièrement, nous croyons que ce secteur doit être désenclavé vers l'ouest en établissant un nouveau lien de transport actif au sud du stationnement de l'édifice de Bell au 5825 rue Ontario Est, chemin naturel qui est déjà utilisé par les citoyens du secteur.

Actuellement, ce secteur n'offre que la rue Cadillac pour aller vers le nord et cette rue est considérée comme une chaussée partagée selon le plan des voies cyclables pour la ville. Nous ne croyons pas que les cyclistes devraient partager le flot soutenu des automobiles et des autobus sur la rue Cadillac : ceci n'est ni confortable ni sécuritaire. La ville aurait donc deux choix : établir une piste cyclable protégée sur Cadillac ou créer un nouveau lien de transport actif sur la rue Dickson. De plus, dans l'éventualité où cette même rue Dickson serait interrompue à la hauteur de Souigny afin d'y apaiser la circulation, une barrière physique pour le transport actif y serait alors créée. C'est pourquoi nous demandons que la ville établisse une passerelle pour piétons et vélos par-dessus la rue Souigny ou qu'elle installe un feu pour piétons avec un bouton d'appel de feux pour piétons pour promouvoir les déplacements actifs sur cet axe.



Désenclaver le secteur Haig-Beauclerck

Les citoyens utilisent un chemin naturel entre l'intersection Beauclerck/Ontario et la rue Tellier et un autre entre la rue Tellier et les stationnements de l'entreprise UAP-NAPA, chemin qui fait l'objet d'une discorde entre les citoyens et l'entreprise. Nous croyons que la ville doit créer un corridor de transport actif officiel, quitte à acheter ou exproprier une partie des stationnements des entreprises avoisinantes.



Le transport actif en hiver à la future intersection Assomption Sud et Souigny

Dans le plan actuel de pistes cyclables sur la nouvelle bretelle l'Assomption, on prévoit l'utilisation de passage pour les piétons et cyclistes. Une question primordiale à se poser avec cette installation concerne le transport actif quatre saisons : est-ce que les passages inférieurs et les passages supérieurs tels que les viaducs peuvent être déneigés et déglacés facilement?

Premièrement, les récentes difficultés à assurer le déneigement de la piste Souigny exigent une réflexion globale de la part de l'arrondissement et de ses partenaires pour développer des solutions durables à ce problème et garantir un accès tout au long de l'année aux infrastructures de transport actif. Deuxièmement, les périodes de gel et de dégel ne sont pas favorables à l'aménagement d'une piste cyclable en site propre. L'eau doit pouvoir s'écouler facilement. La neige à moitié fondue empêche la circulation d'eau vers les drains bloqués de « gadoue », ce qui crée une accumulation d'eau qui se transforme en glace au sol. De plus, la hauteur des ouvrages peut être problématique : nos confrères cyclistes hivernaux du canal Lachine et Parc Canada³ se heurtent à l'impossibilité pour la machinerie de déneigement de circuler sans encombre verticale dans les passages de la piste cyclable du canal Lachine.

Pour conclure sur ce point, il faudra que le déneigement et le déglçage soient pris en compte dans le choix des aménagements pour le transport actif. Les aménagements de mobilité active doivent être réfléchis de manière à être utilisés 12 mois par année.

³ Journal le Métro, Front commun de cyclistes pour le déneigement de la piste du Canal-De-Lachine, novembre 2018, [En ligne]: <https://journalmetro.com/actualites/montreal/1911739/front-commun-de-cyclistes-pour-le-deneigement-de-la-piste-du-canal-de-lachine/>

Des corridors de mobilité active confortables et sécuritaires

Nous sommes tout à fait en accord avec les plans de la ville d'aménager des pistes cyclables en site propre et des corridors distincts pour les piétons non contigus à la voie de circulation routière.

En premier lieu, ce principe de séparation des usagers doit être respecté dans tout le secteur industriel pour la sécurité des plus vulnérables et pour prévenir les conflits. Ensuite, il faut éviter de mettre le corridor piéton entre la voie routière et la voie cyclable : de façon naturelle le piéton va s'éloigner le plus possible de la circulation routière. Par exemple, si c'est la piste cyclable qui est le plus éloignée de la circulation, le piéton risque de l'emprunter et de créer ainsi des conflits avec les autres les usagers de la piste. L'utilisateur le plus vulnérable doit être le plus loin du trafic motorisé.

En second lieu, nous souscrivons à la décision de la ville d'encourager l'utilisation des aménagements suivants :

- *Mettre en place des aménagements extérieurs fonctionnels qui facilitent les déplacements et sont appropriables par les usagers ;*
- *Aménager des rues et des trottoirs conviviaux et sécuritaires pour les piétons et les cyclistes ;*
- *Installer un éclairage et une signalétique distinctive ;*
- *Planter un mobilier urbain de qualité en harmonie avec le milieu d'insertion ;*
- *Optimiser l'occupation des espaces sous-exploités à des fins publiques ;*
- *Aménager des espaces publics de qualité et en quantité suffisante pour offrir des occasions de socialisation et de détente ;*
- *Assurer un encadrement de la rue et une amélioration de la qualité du paysage urbain par la plantation d'arbres et de végétaux ;*
- *Intégrer l'art public dans des lieux stratégiques pour qu'ils deviennent des repères visuels importants dans le secteur.*

Les entreprises

Nous croyons que les entreprises actuelles et futures ont un rôle non négligeable à jouer dans la promotion de l'activité physique de leurs employés. Nous croyons que cela débute par des aménagements qui favorisent le transport actif. La Ville doit encourager les entreprises à mettre en place ces mesures et attirer celles qui comptent le faire.

Nous parlons ici:

- Des entrées d'employé-es qui ne se situent pas dans les stationnements, et ce pour des raisons de sécurité;
- Des espaces de rangement de vélos, sécurisés et à l'abri des intempéries;
- Des vestiaires munis de casiers et de douches pour ceux qui souhaitent se changer et se rafraîchir après leurs déplacements actifs;
- Des espaces verts et de détente autour des milieux de travail comportant des installations qui favorisent leur utilisation par les employés sur l'heure du dîner (bancs, tables à pique-nique, fontaine d'eau, etc.).

Les entreprises peuvent aussi offrir des abonnements multi-usagers de la STM et BIXI afin d'offrir aux employés des avantages financiers à utiliser le transport actif et collectif. Ces dernières peuvent aussi demander à la ville d'avoir des intersections sécurisées pour les piétons et cyclistes autour du lieu de travail et des réseaux de pistes cyclables sécuritaires et continus reliant les quartiers industriels aux quartiers résidentiels.

Conclusion

Promouvoir le transport actif et les saines habitudes de vie est une responsabilité qui doit être partagée par tous.

Nous ne pouvons passer sous silence tous les bienfaits d'une activité physique régulière pour les citoyen-ne-s⁴ :

- à prévenir les maladies chroniques comme le cancer, le diabète de type 2 et les maladies du cœur;
- à améliorer l'attention, la concentration et les autres fonctions du cerveau;
- à maintenir une bonne santé mentale;
- à améliorer le sommeil;
- à diminuer le stress;
- à diminuer le tabagisme.

N'oublions pas les bienfaits pour la société :

- Réduction des gaz à effet de serre et des îlots de chaleur;
- Réduction des coûts liés au système de santé suite aux bénéfices énumérés ci-haut;
- Réduction des coûts d'aménagement en choisissant un corridor à mobilité active versus une voie routière⁵.

En conclusion, nous invitons tous les acteurs dans ce dossier, que ce soit les différents paliers de gouvernement ou les entreprises, à prioriser le développement du secteur sous l'angle d'un aménagement à échelle humaine, en prenant en compte les besoins locaux dans le développement de ce projet d'envergure. C'est une occasion unique pour Montréal de repenser le développement industriel à l'ère des changements climatiques et offrir à l'est de la ville une meilleure cohabitation entre l'industrie et ses riverains.

⁴ Gouvernement du Québec, Améliorer sa santé grâce à l'activité physique [En ligne]: <https://www.quebec.ca/sante/conseils-et-prevention/saines-habitudes-de-vie/activite-physique/ameliorer-sa-sante-grace-a-lactivite-physique/>

⁵ Le Pointeur, Les infrastructures cyclables : très rentables pour une municipalité [En ligne]: <https://lepointeur.ca/article/les-infrastructures-cyclables-tres-rentables-pour-une-municipalite/>

L'Anonyme

L'Anonyme est un organisme communautaire qui contribue à la prévention des infections transmissibles sexuellement ou par le sang (ITSS) et promeut les relations saines et égalitaires en allant vers les gens. Notre action est basée sur une approche humaniste, enracinée dans l'écoute active et le respect du rythme personnel. Dans une philosophie de réduction des méfaits axée sur la réduction des comportements à risque et le renforcement des facteurs de protection, notre objectif est de donner aux personnes rencontrées la chance de reprendre le pouvoir sur leur vie et de se réconcilier avec elles-mêmes et avec la société, tout en minimisant les impacts sur leur santé. La complémentarité des actions et la création d'ententes de collaboration sont des éléments centraux qui teintent les interventions de L'Anonyme.

Les trois programmes de L'Anonyme

Le programme Tandem Mercier–Hochelaga-Maisonneuve est le programme montréalais en prévention de la criminalité et en promotion de la sécurité urbaine depuis plus de 35 ans. Il est financé par la ville de Montréal et se déploie via L'Anonyme dans l'arrondissement Mercier–Hochelaga-Maisonneuve. L'objectif poursuivi par le programme Tandem est de prévenir la criminalité par une approche communautaire basée sur la prévention situationnelle et sur le développement social. Tandem fait la promotion d'une meilleure sécurité des biens matériels, des personnes et des collectivités. L'équipe du programme œuvre à mobiliser, informer et sensibiliser les citoyens quant aux pistes de solutions pour se prémunir contre les actes criminels susceptibles de nuire à leur qualité de vie. Tandem cherche à intervenir tant au niveau de la sécurité réelle des Montréalais que de leur sentiment de sécurité. Des ateliers de prévention, des visites d'évaluation sécuritaire ainsi que des activités d'information et de sensibilisation destinées à diverses populations sont offerts. De plus, Tandem partage son expertise et accorde son soutien aux groupes de citoyens et organismes qui s'engagent dans des projets de sécurité urbaine.

L'intervention de proximité : Grâce à ses deux unités mobiles, L'Anonyme va directement sur le terrain dans une approche de réduction des méfaits, afin d'offrir soutien psychosocial, matériel de protection et accès à un espace sécuritaire via son service d'injection supervisée.

Le programme d'éducation à la sexualité : L'équipe de sexologues offre des activités de prévention et d'éducation afin de promouvoir la santé sexuelle, l'adoption de comportements sécuritaires et le développement d'un esprit critique favorisant des relations égalitaires et consensuelles.

Association des piétons et cyclistes de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve

L'APC-MHM travaille à faire de nos quartiers des milieux de vie conviviaux et sécuritaires pour les déplacements de toutes et tous. Les aménagements et les règles qui régissent l'utilisation de la voie publique doivent avoir comme objectif la protection des plus vulnérables partout sur le territoire.

La marche et le vélo sont les moyens utilisés pour une frange non négligeable de la population de MHM pour leurs déplacements quotidiens. Ainsi, il nous semble essentiel d'avoir un lieu d'échange sur la place des plus vulnérables dans nos rues. De manière prioritaire, nous voulons des rues sécuritaires autour des écoles, des parcs, des espaces publics et des établissements de soins de santé. Nous voulons que les aménagements routiers de MHM permettent aux citoyens et citoyennes de rester actifs et d'être en santé.

Le groupe accueille toute personne intéressée à contribuer à un meilleur partage de la rue entre tous les usagers. Il rassemble toutes les personnes désireuses de contribuer à l'amélioration des infrastructures piétonnières et cyclistes de l'arrondissement.

Nous sommes :

- Un véhicule pour des actions directes et des revendications.
- Un espace d'échange d'information.
- Un regroupement d'usagers motivés à collaborer avec les pouvoirs publics.
- Un lieu de réflexion sur la réglementation, l'aménagement urbain, etc.
- Un lieu de formation citoyenne et civique.

Références

ÉCOPARC INDUSTRIEL DE LA GRANDE PRAIRIE. Document d'information sur le développement économique et urbain du secteur Assomption Sud - Longue-Pointe. Ville de Montréal, 2019. 43 P.

UN PROJET DE MOBILITÉ INTÉGRÉ À L'ÉCOPARC INDUSTRIEL DE LA GRANDE PRAIRIE. Volet mobilité tripartite, Ville de Montréal, Transports Québec, Port de Montréal. 2019. 37 P.

DOCUMENT COMPLÉMENTAIRE D'INFORMATION SUR LE PROJET DE MOBILITÉ PRÉSENTÉ DANS LE CADRE DE LA CONSULTATION SUR L'ÉCOPARC INDUSTRIEL DE LA GRANDE-PRAIRIE. Daniel Beaulieu, ingénieur. Service des infrastructures, de la voirie et des transports, division Grands Projets, portefeuille 1, Ville de Montréal, avril 2019. 5 P.

ENQUÊTE ORIGINE – DESTINATION-2013. LA MOBILITÉ DES PERSONNES DANS LA RÉGION DE MONTRÉAL-FAITS SAILLANT. Ministère des Transports du Québec, Agence métropolitaine de transport, Société de transport de Montréal, Communauté métropolitaine de Montréal, Réseau de transport de Longueuil, Société de transport de Laval, l'Association québécoise du transport intermunicipal et municipal. 2015. 28 P.

SECRÉTARIAT À L'ENQUÊTE ORIGINE-DESTINATION (2015). MOBILITÉ DES PERSONNES DANS LA RÉGION DE MONTRÉAL – ENQUÊTE ORIGINE-DESTINATION 2013. 190 P

COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL (2018). « DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL DANS LE GRAND MONTRÉAL : FAIBLE PROGRESSION DU TRANSPORT DURABLE DEPUIS 2001 ». Perspective Grand Montréal. No 35. 8 P.