

MOBILITÉ AU PARC JEAN-DRAPEAU:

*État des lieux, enjeux et premiers
constats*



Parc Jean-Drapeau

Montréal 



CETTE ÉTUDE A ÉTÉ PRODUITE PAR LA SOCIÉTÉ DU PARC
JEAN-DRAPEAU EN COLLABORATION AVEC LA DIRECTION
DES TRANSPORTS DE LA VILLE DE MONTRÉAL

DÉCEMBRE 2017

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE	5
1. MISE EN CONTEXTE	6
1.1. CONSTATS GÉNÉRAUX.....	7
2. CARACTÉRISATION DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE EN TRANSPORTS	8
2.1. CARACTÉRISATION DE L'OFFRE EN TRANSPORTS.....	8
2.1.1. <i>Offre en transport véhiculaire</i>	8
2.1.2. <i>Offre en transports actifs et collectifs</i>	9
2.1.3. <i>Offre en stationnement</i>	10
2.1.4. <i>Offre en transports</i>	10
2.2. CARACTÉRISATION DE LA DEMANDE EN TRANSPORTS.....	12
2.2.1. <i>Demande en mobilité des usagers</i>	12
2.2.2. <i>Demande en transport véhiculaire</i>	14
2.2.3. <i>Demande en transport actif</i>	14
2.2.4. <i>Demande en transport collectif</i>	15
2.2.5. <i>Demande en stationnement</i>	15
2.2.6. <i>Sécurité</i>	15
3. PRINCIPAUX CONSTATS ET ENJEUX	16
3.1. TRANSPORT VÉHICULAIRE.....	16
3.2. TRANSPORTS ACTIFS ET COLLECTIFS.....	16
3.3. ENJEUX CIRCONSTANCIELS PARTICULIERS À CONSIDÉRER.....	16
4. GRANDES ORIENTATIONS DE MOBILITÉ	18

CARTES, FIGURES ET TABLEAUX:

Carte 1: Localisation du site.....	7
Carte 2 : Hiérarchie du réseau.....	8
Carte 3 : Offre cyclable 2017.....	9
Carte 4 : Offre de stationnement.....	10
Carte 5 : Offre en transport (2013).....	11
Carte 6 : Destination et achalandage (2013).....	13
Carte 7 : Problématiques / enjeux.....	17
Tableau 1: Offre de stationnement.....	10
Tableau 2: Déplacements vers le parc Jean-Drapeau.....	12
Graphique 1: Utilisation de la piste cyclable Pierre-Dupuy, été 2017.....	14
Graphique 2: Évolution des locations de bixi au SPJD par année.....	14
Graphique 3: Entrants à la station de métro Jean-Drapeau 2016.....	15
Graphique 4: Entrants ligne 777 - Casino 2015.....	15

SOMMAIRE

Le parc Jean-Drapeau a vu croître, au fil des ans, le flux de voitures, et ce, au détriment de son environnement et de la qualité de l'expérience de ses usagers. Conséquence de ce choix de transport, le PJD est aujourd'hui aux prises avec des enjeux de mobilité de plus en plus complexes à résoudre. Le peu de transports collectifs, l'augmentation de la circulation de transit, le volume croissant de l'achalandage dû à l'afflux d'automobiles durant les grands événements nuisent indéniablement à l'accessibilité des utilisateurs et à l'image du Parc.

Ces dernières années, l'achalandage véhiculaire pour accéder au Parc s'est accru à un tel niveau que lors des moments forts de la saison estivale, l'entrée et la sortie du pont Jacques-Cartier et celles du pont de la Concorde sont complètement bloquées à certaines périodes. En effet, la fréquentation automobile est en constante croissance tout comme la demande d'espaces de stationnement.

Cette situation place la SPJD à la croisée des chemins et l'amène à se doter d'un plan de mobilité et à identifier des critères rigoureux de sélection des futurs projets tenant compte des besoins de ses utilisateurs. Il faut envisager des solutions telles que l'électrification des transports, des mesures de mitigation pour la circulation de transit, des mesures favorisant une cohabitation harmonieuse et sécuritaire des usagers, des choix structurants pour favoriser l'accessibilité universelle et pour bonifier l'offre de transports alternatifs et actifs, bref, pour développer le Parc de manière intelligente et durable.

Enfin, avec une superficie totale de 268 hectares, d'importantes distances séparent parfois certaines attractions, ce qui constitue un frein aux déplacements actifs, et plus particulièrement pour les clientèles à mobilité réduite.

Le PJD a sollicité la Direction des transports de la Ville de Montréal afin de dresser une synthèse des études existantes afin d'alimenter la réflexion autour des enjeux et des pistes de solution concernant la mobilité au parc Jean-Drapeau.

Un état des lieux a été réalisé et présenté dans ce rapport à partir de plusieurs études et documents utilisés/consultés, nommément :

- + Portefeuille de projet C4 : Renforcer l'accessibilité du site et la sécurité des utilisateurs – Innovation : Aménagement et mobilité, 15 février 2017
- + Orientation du Comité Transport et Mobilité, Beau-doin-Hurens
- + PJD : Vers un parc intelligent, Les interstices, décembre 2016
- + Étude de transport et de circulation sur les îles Notre-Dame et Sainte-Hélène (présentation PPT), Beau-doin-Hurens, 24 novembre 2016
- + Atelier sur l'accessibilité au Casino de Montréal (présentation PPT), Casinos du Québec, 31 octobre 2016
- + Étude de circulation, Beau-doin-Hurens, 19 février 2016
- + Élaboration d'un plan d'intervention en circulation et en aménagement paysager, Phase 3 – Recommandations, Rapport préliminaire, 29 novembre 2013, IBI/DAA/CHBA

En plus de soulever les principaux enjeux liés à la mobilité au parc Jean-Drapeau, ce rapport expose les grandes orientations en termes de mobilité que la Ville et le Parc souhaitent promouvoir. Il contient 4 chapitres, soit :

1. MISE EN CONTEXTE
2. CARACTÉRISATION DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE EN TRANSPORTS
3. PRINCIPAUX CONSTATS ET ENJEUX
4. GRANDES ORIENTATIONS DE MOBILITÉ

1. MISE EN CONTEXTE

Le Plan directeur du parc Jean-Drapeau 2018-2028 est en cours d'élaboration. Ce Plan visera à privilégier l'innovation, l'expérience des usagers, la gouvernance ouverte et le développement durable. L'accès et la mobilité feront partie des réflexions de la consultation publique organisée par l'OCPM en 2018 afin d'améliorer l'expérience des utilisateurs et de mettre en place des solutions durables aux problèmes et défis qu'ils posent depuis plusieurs décennies.

En effet, le Parc fait face à plusieurs enjeux historiques, dont plusieurs déjà identifiés dans le Plan directeur de 1993. Le contexte actuel rend ces enjeux d'autant plus criants compte tenu des engagements de la Ville et du Parc à réduire leur empreinte carbone. En résumé, on doit d'urgence s'attaquer aux éléments suivants:

- + L'accessibilité, la mobilité sur le site et l'offre de stationnement représentent des enjeux pour l'ensemble des partenaires insulaires
- + Les modèles d'affaires qui rendent incontournable l'utilisation de la voiture sont de plus en plus en contradiction avec les orientations stratégiques du Plan directeur du Parc qui mise sur le développement durable et l'innovation pour guider ses décisions
- + Le besoin d'assurer la sécurité des infrastructures du Parc
- + La nécessité d'augmenter les sources de revenus (stationnement) pour garantir l'entretien et le développement des infrastructures du Parc

1.1. CONSTATS GÉNÉRAUX

Le site du parc Jean-Drapeau possède une offre en transport assez diversifiée tous modes confondus (la satisfaction des usagers à l'égard de l'accessibilité en témoigne).

L'achalandage au Parc est très variable selon les saisons, les événements et les différents pôles d'activités. On observe effectivement des besoins différents en termes de mobilité entre les usagers du Casino, de La Ronde et du PJD. En effet, il existe une très nette variation de l'achalandage en fonction des saisons, sauf pour le Casino.

Comme plusieurs événements d'envergure ont lieu sur le site, des problématiques de congestion sont observables lors de certains événements, notamment aux deux points d'accès principaux, soit le pont de la Concorde et le pont Jacques-Cartier, tels que des files d'attente et le refoulement sur les ponts.

Face à cette situation, la Société du parc Jean-Drapeau (SPJD) peut s'appuyer sur un ensemble de solutions qui sont déjà en marche. À titre d'exemple, de nouveaux moyens numériques permettent aujourd'hui une meilleure accessibilité et une circulation plus fluide.

Ainsi la SPJD s'appuiera sur son nouveau Plan directeur qui demeure à l'affût de solutions novatrices et qui encouragera l'électrification des transports ainsi qu'à des critères de sélection des projets et des infrastructures rigoureux pour aider à la prise de décision. Ce Plan mènera à des pistes d'intervention qui favorisent une offre de transport alternatif durable et intelligente et des mesures de mitigation pour la circulation de transit. Les orientations du Plan devraient également permettre des choix structurants pour encourager la cohabitation entre piétons et cyclistes et favoriser l'accessibilité universelle.

Dans ce cadre, les consultations publiques permettront à la SPJD d'évaluer des projets novateurs, tels que le projet d'un nouveau mode de transport léger, qui semble toujours d'actualité. Un projet de stationnement souterrain à analyser également de manière à restreindre les impacts environnementaux.



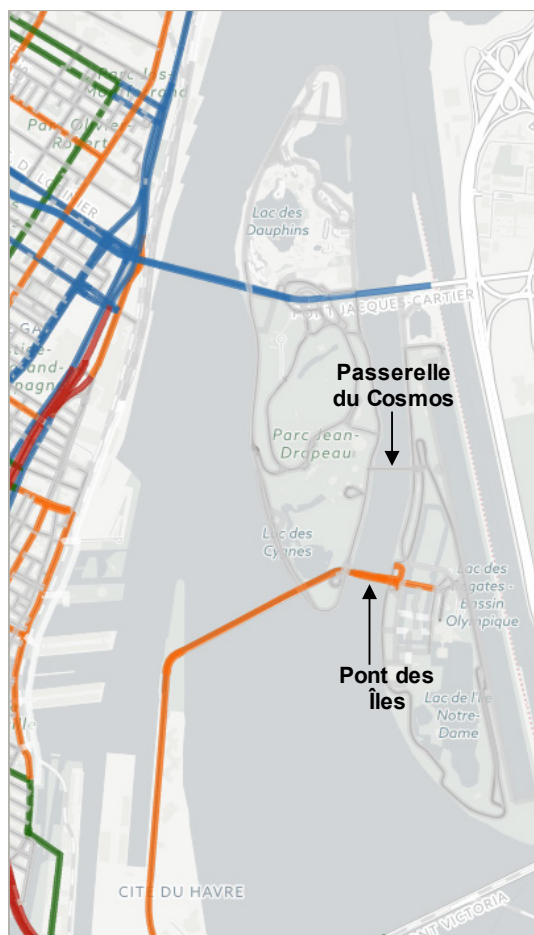
carte 1 Localisation du site

2. CARACTÉRISATION DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE EN TRANSPORTS

2.1. CARACTÉRISATION DE L'OFFRE EN TRANSPORTS

2.1.1. Offre en transport véhiculaire

- + L'accès au site se fait via deux ponts à forte capacité
 - Le pont Jacques-Cartier (réseau artériel), fermé lors de certains événements, et le pont de la Concorde (collectrice)
 - Le transit est possible entre les deux ponts
- + Des ponts internes au site permettent de relier les deux îles
 - La passerelle du Cosmos et le pont des Îles (prolongement du pont de la Concorde)
- + Le réseau routier interne couvre l'ensemble du territoire, mais il est conçu pour des débits relativement faibles
 - Une voie/direction sur la majorité des voies avec des intersections gérées par des arrêts
 - Détours pour se rendre d'un pôle à un autre
- + Deux postes de taxis sont situés à proximité du Casino, où est aussi installée une borne de recharge électrique double
- + Le camionnage est permis sur l'ensemble du réseau routier du parc. Seule une restriction de charge est appliquée sur la passerelle du Cosmos
- + Il n'y a pas de service d'autopartage sur le site



Carte 2 : Hiérarchie du réseau

L'automobile reste le mode privilégié pour accéder aux grands pôles générateurs de déplacements, notamment en raison de l'offre abondante de stationnements (les espaces de stationnement sont pour la plupart sous-utilisés).

Par ailleurs, les distances à franchir entre les différents pôles du Parc peuvent également favoriser l'utilisation de la voiture.

Même si le transit n'est pas si important sur les îles, la vocation du site n'est pas de recevoir ce type de circulation et cela peut causer des problématiques de circulation considérant que le réseau n'est pas adapté pour de forts débits.

La complexité du réseau interne (configuration du réseau, liaison entre les îles, accès des sites, etc.) et la localisation des stationnements créent du trafic inutile et ne favorisent pas les déplacements en mode actif.

Le manque d'information sur l'occupation des stationnements engendre du trafic et un certain mécontentement chez les usagers à la recherche d'un espace libre.

Enfin, l'absence de route réservée aux livraisons peut occasionner des conflits avec d'autres modes de déplacement et engendrer des problématiques de sécurité.

2.1.2. Offre en transports actifs et collectifs

Voici les caractéristiques des infrastructures reliées au réseau cyclable :

- + À partir de Montréal, les accès se font via les pistes cyclables sur les ponts Jacques-Cartier et de la Concorde (distance d'environ 7 km depuis le Vieux-Port)
- + À partir de la Rive-Sud, il y a des pistes cyclables sur la voie maritime et le pont Victoria (écluses)
- + Il n'y a pas d'infrastructure interne sur l'île Ste-Hélène pour les cyclistes en provenance du pont Jacques-Cartier
- + Il y avait 5 stations Bixi réparties sur le site en 2017
- + Les vélos sont permis sur les navettes fluviales (à partir de Montréal et de la Rive-Sud)

Pour ce qui est des caractéristiques des déplacements à pied :

- + À partir de Montréal et la Rive-Sud, il y a des trottoirs de chaque côté sur les ponts Jacques-Cartier et de la Concorde (interrompus au niveau du pont des Îles) et via le lien cyclable des écluses qui va au pont Victoria
- + Un réseau de sentiers est présent à l'intérieur du Parc
- + Les déplacements entre les pôles du parc : des trottoirs sont aménagés de certains côtés des principaux axes

En ce qui concerne l'offre de transports collectifs :

- + Une station de métro est présente sur le site.
 - Métro Jean-Drapeau (JD) située sur l'île Ste-Hélène
- + Le site est desservi par différents services d'autobus.
 - Trois lignes d'autobus de la STM
 - Saisonnières – 767 Ronde/Plage depuis métro JD et 769 Ronde depuis métro Papineau (service aux 15 min. pendant la période d'opération de la Ronde)
 - Régulière – 777 Casino depuis métro JD
 - Voie réservée pour autobus/taxis sur le pont de la Concorde pour les usagers du Casino (samedis, jours fériés et lors d'événements)
 - Navette du Casino offerte tous les jours, de 12h à 23h, en saison estivale depuis/vers le centre-ville de Montréal
- + Une navette fluviale relie le site à Montréal (Vieux-Port) et Longueuil.
 - De avril à octobre (service aux heures), avec un service express Montréal-PJD les fins de semaine, de juin à fin août (service aux 30 minutes vers PJD)



Carte 3 : Offre cyclable 2017

2.1.3. Offre en stationnement

Il y a une offre importante sur le site (conçue pour répondre aux périodes de pointe). Elle se caractérise par:

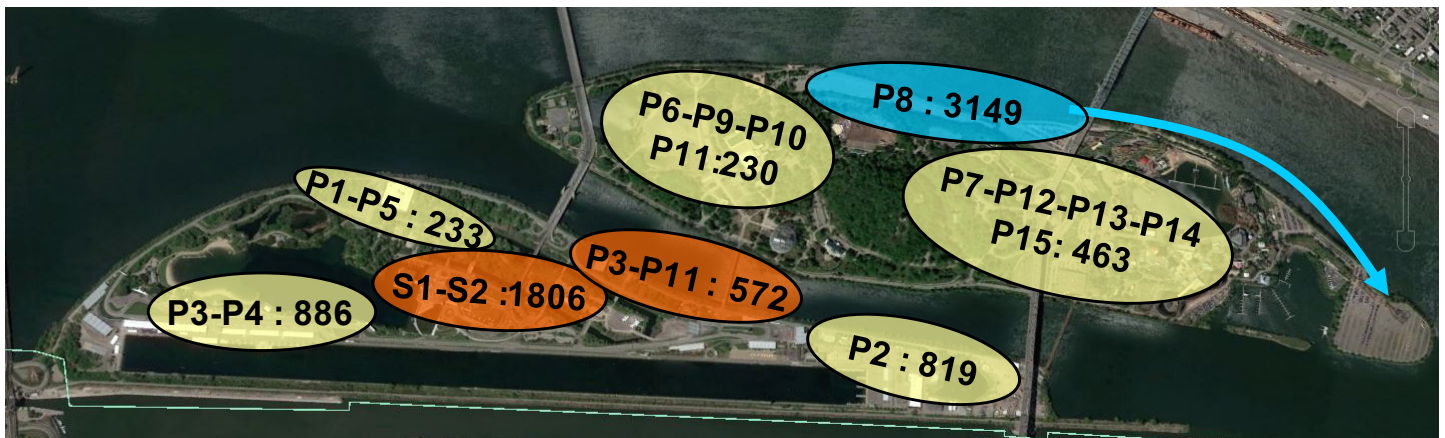
- + Plus de 8 000 places réparties sur les deux îles entre trois opérateurs : SPJD, SixFlags/La Ronde et le Casino
- + Le Casino loue également des terrains supplémentaires en dehors des deux îles

En ce qui concerne la tarification :

- + Les stationnements offerts par la SPJD sont payants
- + Le taux horaire identique, mais taux journalier variable selon les stationnements et les périodes/événements
- + Les stationnements offerts par SixFlags/La Ronde sont payants
- + Le taux journalier seulement (augmente lors d'événements)
- + Les stationnements offerts par le Casino sont gratuits

Opérateur	Secteur	Nbre cases
ÎLE NOTRE-DAME		
PJD	Pavillon (P1-P5)	233
PJD	Bassin (P2)	819
PJD	Plage (P3-P4)	886
PJD Sous-total		1938
Casino	Intérieur (S1-S2)	1806
Casino	Extérieur (P3-P11bus-PJard)	572
Casino Sous-total		2378
Total île Notre-Dame		4316
ÎLE STE-HÉLÈNE		
PJD	Ouest (P6-P9-P10-P11)	230
PJD	Est (P7-P12-P13-P14-P15)	463
PJD Sous-total		693
La Ronde	P8	3149
La Ronde Sous-total		3149
Total île Ste-Hélène		3842
GRAND TOTAL		8158

Tableau I. Offre de stationnement



Carte 4 : Offre de stationnement

2.1.4. Offre en transports

Comme on peut le constater, certaines lacunes sont présentes au niveau des infrastructures de transport actif.

L'accès est peu convivial via la piste cyclable du pont de la Concorde (secteur Mills). De plus, on note l'absence d'infrastructure cyclable à partir du pont Jacques-Cartier (chemin Macdonald) et la discontinuité de l'un des trottoirs sur le pont de la Concorde).

Malgré la présence d'une station de métro sur le site, plusieurs pôles d'activités sont éloignés et n'incitent pas un accès par ce mode. Par ailleurs, il demeure difficile d'offrir des services de transport collectif réguliers compte tenu de la variation dans l'achalandage (selon les périodes, les événements, les types d'usagers, la météo, etc.). Ainsi, les services de transport collectif ne répondent pas aux besoins de certaines clientèles (ex. : usagers du Casino = soir et nuit) et impliquent des transferts pour certaines destinations compte tenu de leur distance avec l'unique station de métro.

2.2. CARACTÉRISATION DE LA DEMANDE EN TRANSPORTS

2.2.1. Demande en mobilité des usagers

Différents types de pôles de destination sont répartis sur les deux îles (pôles de service, d'événements ou estival), entre autres :

- + L'achalandage est variable selon les pôles de destination : l'achalandage annuel était de 8 527 124 visiteurs/an en 2016 (64 % Casino, 19 % La Ronde et 17 % PJD)
- + L'achalandage est variable selon les saisons et les événements : La Ronde est fréquentée seulement pendant la période estivale et le Casino principalement les soirs de semaine, les fins de semaine et jours fériés

En ce qui concerne les modes de déplacement (parts modales), on note :

- + Selon les analyses précédentes (résultats de l'étude longitudinale de SPJD 2013), le transport en commun (TC) est important pour se rendre au Parc, mais :
 - Les usagers du Casino ne sont pas pris en compte
 - Une analyse plus fine des données OD surestime les parts du TC car elles sont comptabilisées pour l'arrondissement Ville-Marie
 - Les données OD pour îles Ste-Hélène et Notre-Dame indiquent plutôt une part TC de 19 % en 2008 et 22 % en 2013 (mais elles sont prises en semaine à l'automne)
- + Au cours de l'été 2017, la Ronde a sondé ses clients pour connaître leurs habitudes de transport pour se rendre sur leur site :
 - 61% des répondants sont venus en voiture (sur ce chiffre, seulement 8 % empruntent le pont de la Concorde alors que les autres empruntent le pont Jacques-Cartier)
 - 39 % des répondants sont venus en transport en commun ou autres modes
- + Selon une étude longitudinale réalisée au cours de l'été 2013 par la SPJD, 96 % des usagers du parc sont satisfaits de l'accessibilité

DÉPLACEMENTS VERS LE PARC JEAN-DRAPEAU				
Mode de transport	Données selon statistiques fournies par SPJD ¹		Résultats de l'étude longitudinale du SPJD 2013 ⁴	Enquête Origine - destination, AMT, 2008 Arr. Ville-Marie
Métro et/ou autobus	1 200 000	75%	52%	53%
Automobile	114 000 ²	7%	32%	42%
Vélo	200 000 ³	13%	13%	5%
Autres (à pied et navette fluviale)	87 000	5%	3%	
Total	1 600 000	100%	100%	100%

NOTES :

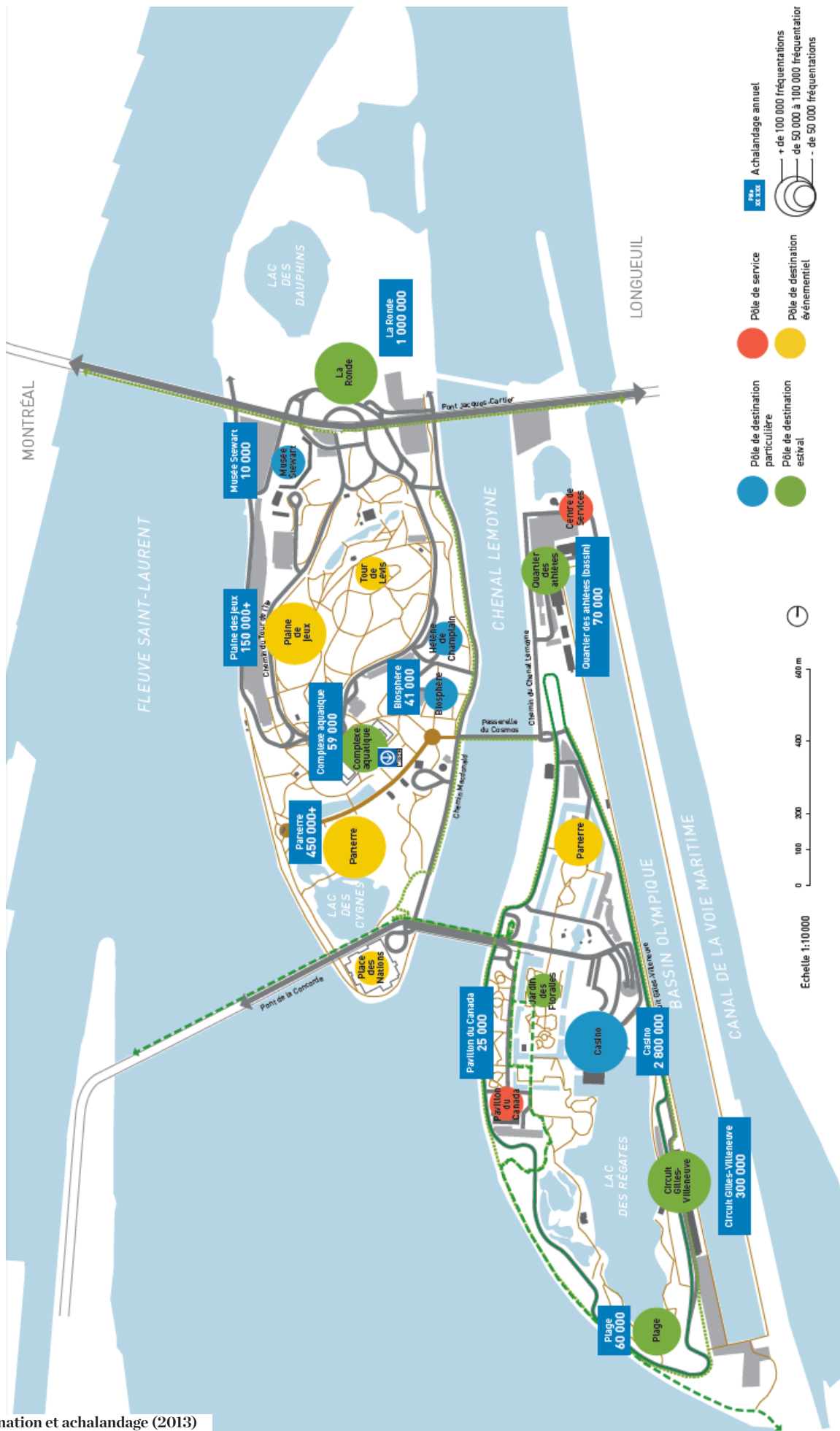
1 | Les statistiques sont fournies pour la période de janvier à septembre 2013.

2 | Évaluation basée sur les places de stationnement comprenant seulement les places sous la gestion de la SPJD.

3 | Les déplacements en vélo correspondent au relevé des cyclistes utilisant la Route Verte (Relevé effectué à l'entrée du pont Victoria en 2012).

4 | 1028 répondants

Tableau 2: Déplacements vers le parc Jean-Drapeau



Carte 6 : Destination et achalandage (2013)

2.2.2. Demande en transport véhiculaire

Les comptages réalisés en mai 2017 sur le pont de la Concorde révèlent que :

- + L'achalandage les jours de semaine est constant, mais après 20 h, les débits le vendredi ont tendance à augmenter compte tenu de l'attrait du Casino
- + L'achalandage est similaire le samedi et le dimanche, soit augmentation jusqu'à 16 h et stabilisation par la suite. On compte environ 840 véh./h le samedi et 750 véh./h le dimanche

En ce qui concerne les véhicules en transit sur le chemin Macdonald :

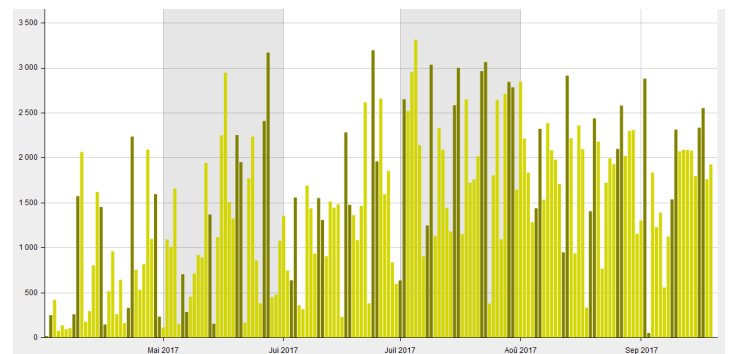
- + 12 % de véhicules sont en transit et 20 % se dirigent vers le Casino (2015)
- + Les volumes de transit « pur » sont assez faibles, mais le réseau n'est pas conçu pour recevoir un volume important (gestion avec panneaux d'arrêt, pas de lien direct)

Enfin, le volume de camions de livraison fluctue selon la période de l'année, les événements et les travaux.

2.2.3. Demande en transport actif

Une croissance de l'achalandage sur la piste cyclable Pierre-Dupuy a été observée.

- + Plus de 365 000 déplacements en 2016 sur cette piste, soit une augmentation de 83 % par rapport à 2012
- + Le mois de juillet est le plus achalandé (près de 65 000 passages en 2017)
- + Les fins de semaine sont plus achalandées : 34 % des passages au cours de l'été 2017
- + La piste cyclable du pont Jacques-Cartier est plus utilisée pendant la semaine que pendant les fins de semaine (déplacements liés au travail)



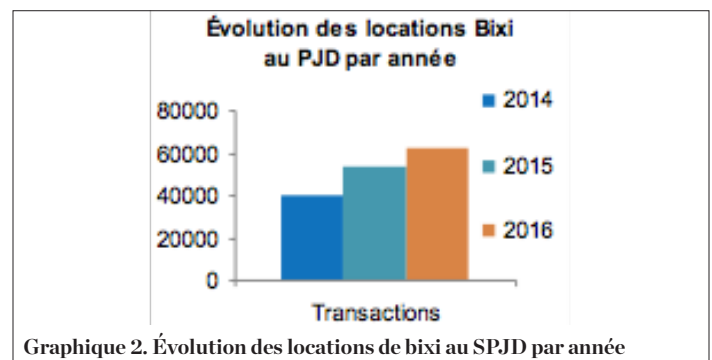
Graphique 1: Utilisation de la piste cyclable Pierre-Dupuy, été 2017

L'achalandage aux stations Bixi présentes sur le site est en croissance. Plus précisément, on note :

- + La croissance de l'utilisation (près de 8 % entre 2014-2016)
- + Plus d'arrivées (37 %) sur l'île que de départs (30 %), avec beaucoup de prise/remise sur l'île – tours en rond (34%)
- + Mis à part la station Bixi du métro, la station Bixi de la Plage est la deuxième en importance en été

De plus, on observe une importante fréquentation du circuit Gilles-Villeneuve pour les entraînements de cyclistes.

Par contre, aucune donnée n'est disponible sur le nombre de personnes qui accèdent à pied au Parc, mais il reste marginal en raison de la distance à parcourir pour s'y rendre et des accès peu conviviaux.

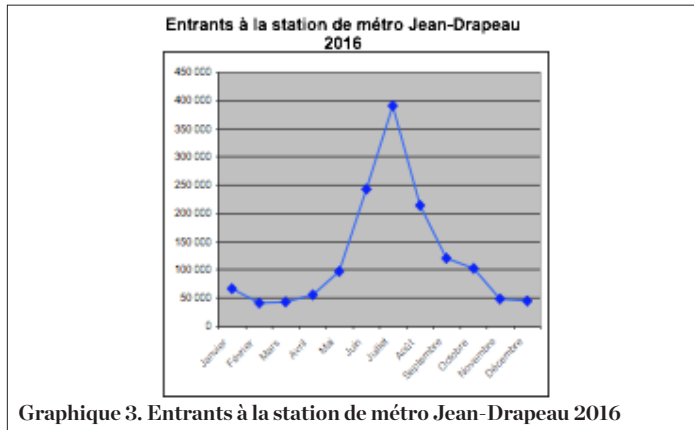


Graphique 2. Évolution des locations de bixi au SPJD par année

2.2.4. Demande en transport collectif

Achalandage au métro Jean-Drapeau:

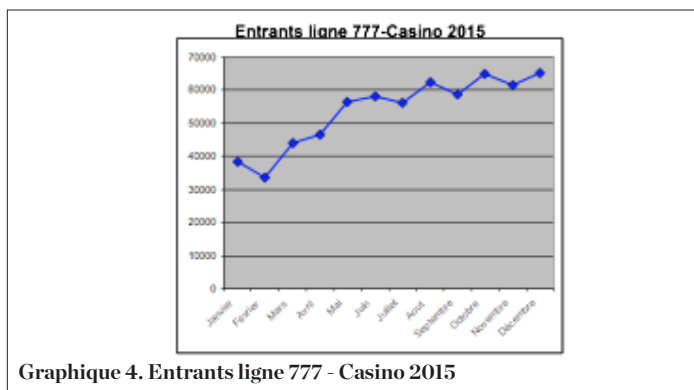
- + 1 465 000 entrants au métro en 2016
 - Rappel : achalandage total du PJD, avec Casino et Ronde, estimé à plus de 8 525 000 usagers en 2016
- + Près de 60 % des entrants entre juin et août et près de 30 % seulement en juillet



Graphique 3. Entrants à la station de métro Jean-Drapeau 2016

Achalandage des services d'autobus:

- + Ligne 777 – Casino
 - Plus de 645 000 entrants en 2015. Été : 3 000 à 3 700 entrants/jour
 - Été : autant d'usagers, sinon plus, la semaine que la fin de semaine - Automne : plus d'usagers le samedi
- + Voie réservée sur le pont de la Concorde (voie de droite ou de gauche) en fonction 22 % des jours de l'année
 - Selon un samedi typique entre 15h et 1h, environ 30 véh./h (bus ou taxis) empruntent la voie réservée (printemps 2017)



Graphique 4. Entrants ligne 777 - Casino 2015

Achalandage de la navette fluviale:

- + 24 500 usagers depuis le quai du PJD en 2016
 - Plus de 81 000 usagers depuis Montréal et Longueuil dont une proportion se destine au PJD (total : 105 992 usagers en 2016)

2.2.5. Demande en stationnement

Les stationnements sont rarement utilisés à pleine capacité, excepté au Casino.

- + La Ronde : le stationnement est utilisé à pleine capacité 23 % du temps pendant la période d'opération (2016)
- + PJD : le taux mensuel d'utilisation des places est de 3 à 7 utilisations/mois/place (2013)
- + Casino : Le taux d'occupation des stationnements intérieurs atteint souvent 100 %, avec une pointe le samedi. Ces derniers peuvent se remplir plus d'une fois en une journée. Celui des stationnements extérieurs atteint 91% et hors site (secteur Mills), 33% (2016-2017)
 - L'utilisation des stationnements extérieurs et hors site est sporadique. Les stationnements hors site requièrent une navette et ne sont donc utilisés que les vendredis et samedis. Il y a une certaine perte d'usagers qui sont redirigés vers les stationnements hors site après s'être rendus sur le site
 - Entente entre le Casino et la SPJD pour l'utilisation de certains stationnements (2 500 places supplémentaires). Ces stationnements requièrent également une navette

Lors d'événements majeurs, la file d'attente des véhicules désirant accéder au stationnement de la Ronde peut s'étendre jusqu'au pont Jacques-Cartier.

Les usagers doivent parfois se rendre à plusieurs endroits avant de trouver une place libre, car il n'y a pas d'information sur la disponibilité des espaces.

Le Casino perdra certains espaces de stationnements, notamment ceux hors site et est actuellement à la recherche de solutions pour pallier ce manque.

2.2.6. Sécurité

Selon la SPJD, 91 accidents ont eu lieu en 2012:

- + 67 % entre les mois de mai et juillet
- Selon les données de la Ville de Montréal, 190 accidents entre 2011-2016 (ne comptabilise pas les délits de fuite à la suite d'accrochages) :
 - + 58 % sur des terrains de stationnements ou privés
 - + 3 % impliquent des piétons et 8 % des cyclistes (mais 6 % et 19 % si on exclut les incidents qui se sont produits dans les stationnements)
 - + 17 % des accidents totaux avec blessés
 - Sur les accidents avec blessés, 16 % impliquent des piétons et 34 % des cyclistes

3. PRINCIPAUX CONSTATS ET ENJEUX

Comme en témoignent les données et la satisfaction des usagers à l'égard de l'accessibilité, le site du parc Jean-Drapeau possède une offre en transport assez diversifiée tous modes confondus.

L'achalandage au Parc est très variable selon les saisons, les événements et les différents pôles d'activités. Ainsi, il existe une très nette variation de l'achalandage en fonction des saisons (sauf pour le Casino). Les besoins en termes de mobilité entre les usagers du Casino, de La Ronde et du PJD diffèrent. Des problématiques de congestion sont observables lors de certains événements, notamment aux deux points d'accès principaux, soit le pont de la Concorde et le pont Jacques-Cartier (file d'attente, refoulement sur les ponts, etc.).

3.1. TRANSPORT VÉHICULAIRE

L'automobile reste le mode privilégié pour accéder aux grands pôles générateurs de déplacements, notamment en raison de l'offre abondante de stationnements (les espaces de stationnement sont pour la plupart sous-utilisés). Les distances à franchir entre les différents pôles du parc peuvent également favoriser l'utilisation de la voiture.

Même si le transit n'est pas si important sur les îles, la vocation du site n'est pas de recevoir ce type de circulation et cela peut causer des problématiques de circulation considérant que le réseau n'est pas adapté pour de forts débits.

La complexité du réseau interne (configuration du réseau, liaison entre les îles, accès des sites, etc.) et la localisation des stationnements créent du trafic inutile et ne favorisent pas les déplacements en mode actif.

Le manque d'information sur l'occupation des stationnements engendre du trafic et un certain mécontentement chez les usagers à la recherche d'un espace libre.

L'absence de route réservée aux livraisons peut occasionner des conflits avec d'autres modes et engendrer des problématiques de sécurité.

3.2. TRANSPORTS ACTIFS ET COLLECTIFS

Certaines lacunes sont présentes au niveau des infrastructures de transport actif.

Accès peu convivial via la piste cyclable du pont de la Concorde (secteur Mills), absence d'infrastructure cyclable à partir du pont Jacques-Cartier (chemin Macdonald), discontinuité d'un des trottoirs sur le pont de la Concorde. Malgré la présence d'une station de métro sur le site, plusieurs pôles d'activités sont éloignés et n'incitent pas un accès par ce mode.

Il est difficile d'offrir des services de transport collectif réguliers compte tenu de la variation dans l'achalandage (selon périodes, événements, types d'usagers, météo, etc.).

Les services de transport collectif ne répondent pas aux besoins de certaines clientèles (ex. : usagers du Casino = soir et nuit) et impliquent des transferts pour certaines destinations compte tenu de leur distance avec l'unique station de métro.

3.3. ENJEUX CIRCONSTANCIELS PARTICULIERS À CONSIDÉRER

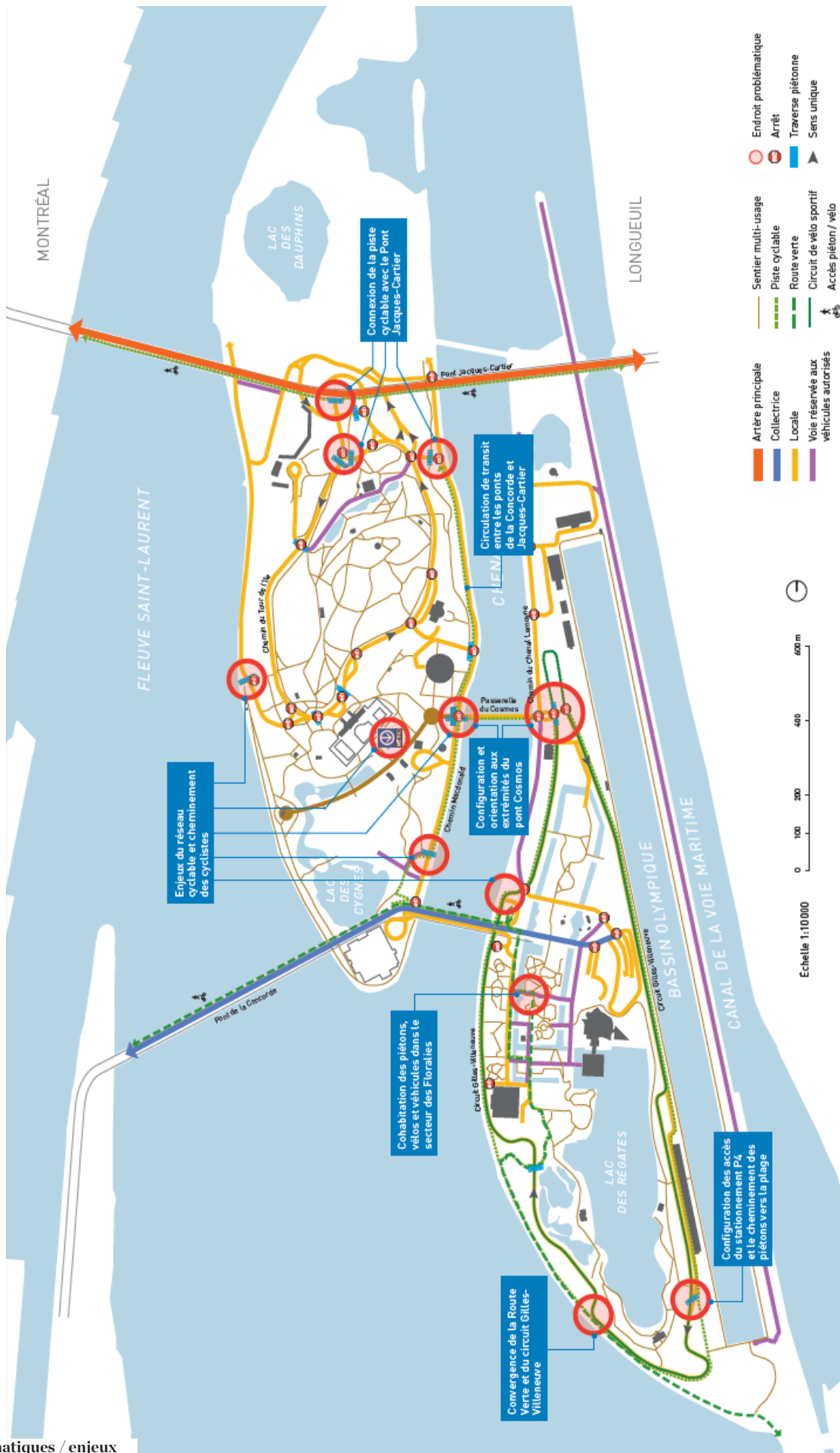
Différents travaux sont en cours ou à venir et risquent d'avoir une incidence sur les décisions à prendre.

Premièrement, le Casino devra faire face à une perte d'espaces de stationnement et recherche activement des solutions pour y remédier.

Deuxièmement, les travaux d'aménagement de l'amphithéâtre naturel (2017-2018) de la SPJD vont obligatoirement entraver la circulation. De plus, la Ville de Montréal prévoit vers la fin de 2018 travaux de réparation sur le pont de la Concorde et ceux-ci dureront 2 ans. Ces travaux entraîneront la fermeture des voies variable selon les périodes :

- + 2018 – deux voies/directions sur pont de la Concorde et une voie/direction à certains moments sur le pont des îles
- + 2019 – une voie/direction pendant une longue période

Enfin, des travaux sur le pont Jacques-Cartier causeront en 2018-2019 la fermeture d'une voie et fermeture pour pavage certaines fins de semaine en 2019 (PJCCI)



Carte 7 : Problématiques / enjeux

4. GRANDES ORIENTATIONS DE MOBILITÉ

En ce qui a trait aux grandes orientations, cinq (5) mesures pourraient être privilégiées par le parc Jean-Drapeau. Pour chacune de ces mesures des solutions sont présentées à titre d'exemple :

1. Favoriser les modes alternatifs à l'automobile afin de redonner leur place aux usagers du Parc et renforcer la sécurité :
 - + Mettre aux normes et améliorer certaines infrastructures cyclables et piétonnes.
 - + Évaluer la possibilité d'avoir une voie réservée permanente sur le pont de la Concorde
 - + Valider les possibilités d'améliorer la desserte en transport collectif (navette faisant le tour des îles en reliant les différents pôles, petites navettes avec départs fréquents, service d'autobus depuis la Rive-Sud, etc.)
 - + Améliorer la visibilité du service de navette fluviale et évaluer la possibilité de développer l'offre
 - + Évaluer la faisabilité d'offrir un service d'autopartage sur l'île pour compléter les déplacements en transport collectif
 - + Aménager un pôle de mobilité durable sur le site, soit un lieu stratégique de connexion où se concentrent un ou plusieurs pôles générateurs de déplacements et qui facilitent les pratiques multimodales des usagers en proposant plusieurs modes alternatifs à l'auto solo
2. Améliorer l'expérience des usagers sur le site et en faciliter l'accès :
 - + Appliquer des solutions de mobilité intelligente pour la gestion du stationnement, de la circulation et des accès (application informative sur la disponibilité du stationnement, outil en temps réel sur l'état de la circulation et des accès, affichage des places en temps réel sur le site, planificateur de trajet intégré au site du PJD, etc.)
 - + Améliorer l'orientation sur le site par une signalétique claire et adaptée selon les modes
3. S'arrimer à la stratégie d'électrification des transports de la Ville de Montréal, tout en développant des solutions innovantes :
 - + Déployer des bornes de recharge pour véhicules électriques
 - + Évaluer la possibilité d'avoir des navettes terrestres ou fluviales électriques
 - + Valider la possibilité d'utiliser plus de véhicules électriques sur le site, notamment pour les livraisons
4. Valider la possibilité de définir certains accès, routes et périodes pour la livraison afin de limiter les conflits.
5. Assurer une gestion efficace des stationnements, notamment lors des événements ou périodes pour lesquels il y a une forte demande, en intégrant certains des éléments de la politique de stationnement de la Ville de Montréal.
 - + Mutualiser les espaces, moduler la tarification, améliorer la configuration des accès et les modes de paiement, etc.
 - + Apporter certaines modifications aux accès du stationnement de la Ronde (en fonction de l'étude réalisée à l'été 2017)
 - + Évaluer la possibilité d'avoir une tarification variable pour le stationnement du Casino
 - + Évaluer la pertinence d'utiliser des stationnements incitatifs en dehors des îles avec un service de navette
 - + Intégrer des pratiques écoresponsables en lien avec le développement durable pour l'aménagement des stationnements (verdissement, récupération des eaux de surfaces, réservation d'espaces pour les véhicules électriques ou d'autopartage, etc.)
 - + Migrer vers les stationnements intelligents en intégrant des technologies pour optimiser l'offre (affichage dynamique, installation de capteurs intelligents pour diffuser l'information en temps réel, etc.)

Pour conclure, plusieurs pistes de réflexion ont été soulevées afin de répondre aux enjeux de mobilité et d'accès, entre autres :

- + Des pistes d'intervention qui favorisent une offre de transport alternatif durable et intelligente
- + Un plan directeur à l'affût de solutions novatrices et qui encourage l'électrification des transports
- + Une meilleure accessibilité et une circulation plus fluide grâce aux moyens numériques
- + Des critères de sélection rigoureux pour aider à la prise de décision
- + Des mesures de mitigation pour la circulation de transit
- + Des choix structurants pour encourager la cohabitation entre piétons et cyclistes et favoriser l'accessibilité universelle
- + Le projet d'un nouveau mode de transport léger est toujours d'actualité
- + Un projet de stationnement souterrain à analyser

Une série d'études est en cours de réalisation afin de compléter l'état des lieux de la mobilité au parc Jean-Drapeau.

Montréal 



Parc Jean-Drapeau

DÉCEMBRE 2017