

# ***ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE SUR LE PONT JACQUES-CARTIER***

*Faciliter la mobilité active vers le parc Jean-Drapeau via des ascenseurs*



**Réflexion 2050\_OCPM**

**AmiEs du courant Sainte-Marie / 2022.10.03**

# INTRODUCTION

## AmiEs du courant Sainte-Marie

### ACCÈS UNIVERSEL, MOBILITÉ ACTIVE ET ACCES AU FLEUVE

Parmi les préoccupations des résidents du Centre-Sud, on peut mentionner le manque d'accès universel au fleuve et au parc Jean-Drapeau. À ceci il faut ajouter les enjeux liés à la sécurité des piétons et des cyclistes à cause de la circulation intensive des voitures et des camions qui veulent déjà accéder au pont Jacques-Cartier. Les usagers de la mobilité active sur le pont incluent bien sûr les personnes âgées, les gens à mobilité réduite et les familles, ce qui constitue un défi d'accès supplémentaire pour ces derniers.

Ces mêmes préoccupations sont aussi partagées par le groupe-citoyen, les *AmiEs du courant Sainte-Marie* (ACSM): soit faciliter l'accès au littoral et favoriser la mobilité active dans le secteur. 2022 marque le 10e anniversaire de la formation du groupe-citoyen et depuis les tout débuts les ACSM travaillent à l'amélioration de l'accès au fleuve dans le secteur Centre-Sud/les Faubourgs. Selon eux, la création d'un lien rapide et sécuritaire entre le quartier Centre-Sud et le parc Jean-Drapeau répondrait plus adéquatement à cette problématique, comme il est démontré dans ce document. Ensuite, différentes solutions sont explorées qui pourraient grandement améliorer l'accès aux berges du parc Jean-Drapeau pour les résidents et les visiteurs.

# LES SECTEURS

## LES FAUBOURGS

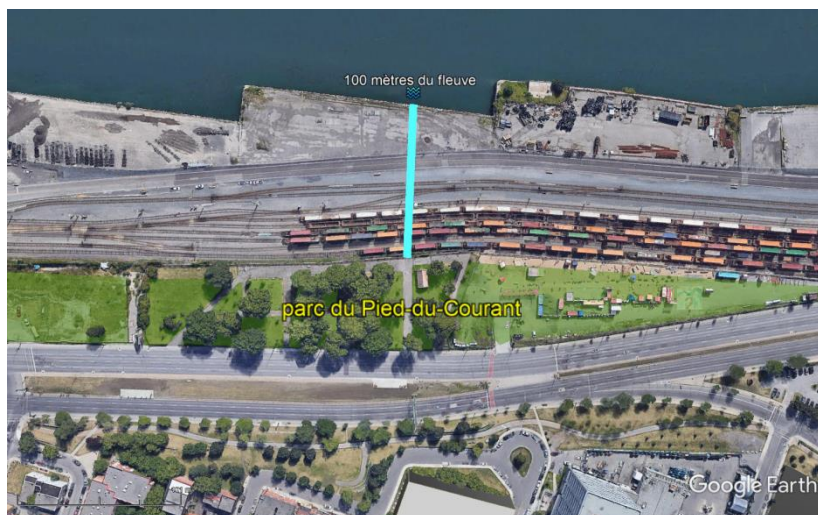
Le secteur des Faubourgs est en pleine revitalisation. Plusieurs grands projets immobiliers sont en cours (l'Esplanade Cartier, le Quartier des lumières et le projet Molson) qui prévoient l'arrivée de plus de 10,000 unités d'habitation dans les prochaines années. Une future station de TEC (transport en commun) passera à côté de la Station de pompage Craig, qui est elle-même au centre de ces projets.

***CTRL Clic sur l'image pour télécharger le rapport du PPU des Faubourgs :***



Il faudrait préciser que ce secteur est parcouru par de nombreuses voies de circulation automobile en vue d'accéder au pont Jacques-Cartier et d'autres voies qui traversent le quartier comme la rue Notre-Dame et l'autoroute Ville-Marie. Cela pose non seulement un problème de sécurité pour les résidents, mais produit aussi une forte concentration de gaz à effets de serre, nuisible à la santé des riverains.

En dépit de la proximité du fleuve (moins de 100 mètres du parc du Pied-du-Courant), son accès à partir du Centre-Sud est pratiquement inexistant en raison de l'importance des activités portuaires et ferroviaires. En conséquence, les résidents doivent nécessairement se tourner vers le parc Jean-Drapeau pour profiter d'un accès plus direct aux berges.



Mais les options pour se rendre au parc Jean-Drapeau sont assez limitées puis elles ne sont pas non plus nécessairement pratiques pour les résidents du secteur pour une question de détour, d'horaires, et de tarifs (métro/autobus/navette fluviale) ou de stationnement.



Reste alors l'option la plus directe, celle de la mobilité active (à pied ou en vélo) via le pont Jacques-Cartier. Néanmoins il faut obligatoirement passer par l'entrée du pont au parc des Faubourgs (au nord de la rue Logan/Lafontaine). Toutefois, la circulation lourde à cet endroit pose un véritable problème de sécurité pour les piétons et les cyclistes ainsi que de l'inconfort en raison de la proximité des véhicules. À cela s'ajoute un important détour pour plusieurs résidents et une pente prononcée qui augmente le niveau de difficulté pour plusieurs.

## LE PARC JEAN-DRAPEAU

Le parc Jean-Drapeau, à cause de son histoire et de son site exceptionnel, fait partie des parcs urbains parmi les plus remarquables du Canada. Situé au centre du fleuve Saint-Laurent et à mi-chemin de la Rive-Sud, il offre des perspectives visuelles uniques et impressionnantes notamment sur le fleuve lui-même, la ville et son port.

Grand parc emblématique de la métropole, c'est un poumon vert et la campagne en ville, particulièrement pour la population montréalaise du Centre-Sud. Avec ses nombreuses aires de pique-niques, ses installations sportives, ses vastes espaces de jeux, ses rives aménagées, son important réseau de sentiers de marche et ses pistes cyclables, il est la destination idéale toutes saisons pour s'évader de la ville à peu de frais.

Finalement c'est un site polyvalent d'envergure internationale. Il accueille des événements grand public et des festivals populaires qui attirent des centaines de milliers de visiteurs et de touristes chaque année. En résumé le parc Jean-Drapeau est un paradis exceptionnel pour amateurs de plein air de tout âge et un authentique joyau du développement durable. Aucun doute cet écrin de verdure est une destination nature pour une foule d'activités sportives et de loisirs sur terre, comme sur l'eau.

Or, en améliorant son accès en mobilité active, c'est d'abord toute la population des Faubourgs qui en bénéficiera directement. Bien sûr le parc lui-même, un trésor urbain unique au monde, dont l'impressionnante capacité d'accueil présente un formidable potentiel de croissance sur le plan économique, social, culturel et environnemental comme nulle part ailleurs sur la planète.



## Plan directeur 2020-2030

Incidentement un Plan directeur pour le parc a été adopté et sa mise en œuvre s'échelonnera de 2020 à 2030 (voir le lien et des détails plus bas). Entre autres aspects, le rapport avec le fleuve sera revalorisé afin de favoriser le contact avec l'eau et l'appropriation des rives du Saint-Laurent pour l'ensemble des visiteurs.



À terme, une grande promenade fluviale va ceinturer l'est de l'île Sainte-Hélène et remplacer le stationnement en surface sur le littoral qui fait face à la métropole.

### Il y aura également :

- 1 km de nouvel espace vert/parc,
- Une entrée maritime identitaire,
- Une place publique ouverte sur le fleuve et sur la ville,
- Des milieux humides dédiés à la transition écologique,
- De vastes espaces renaturalisés.

Avec le renouvellement des infrastructures, la fréquentation des lieux devrait s'accroître de façon fulgurante. Et vu sa proximité, compter davantage de visiteurs en provenance des Faubourgs.

**CTRL** *Clic sur l'image pour consulter le plan directeur :*





## Mémoire PPU des Faubourgs

La Société du parc Jean-Drapeau a déposé un mémoire à l'OCPM le 30 octobre 2020 lors de la consultation pour le PPU des Faubourgs. Leur mémoire soulignait les enjeux de relation naturelle avec le secteur des Faubourgs. Nous vous suggérons d'en prendre connaissance et plus particulièrement de la section traitant de la **Mobilité et la Connectivité**. Voici quelques citations:

*“Le parc Jean-Drapeau se situe dans un rayon d’un kilomètre des principaux terrains en requalification du secteur des Faubourgs. En ce sens, il constitue le principal grand parc urbain du secteur. Si son insularité lui procure des qualités paysagères indéniables, le parc Jean-Drapeau souffre toutefois d’une forme d’isolement par rapport aux quartiers Sainte-Marie et Saint-Jacques. En effet, le pont Jacques-Cartier, par son dénivelé, sa longueur et l’étroitesse de sa piste cyclable, n’est pas un lien de transport actif accessible à tous.”*

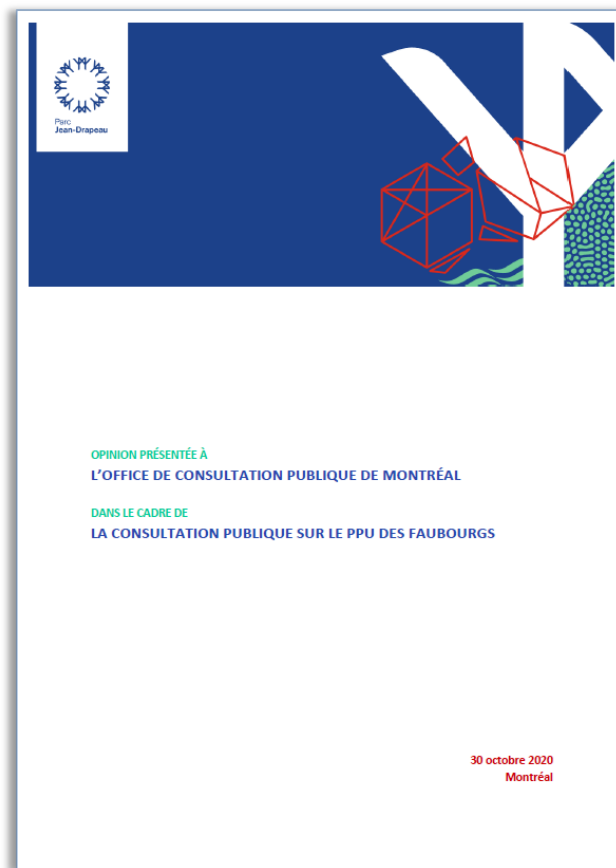
Parmi les recommandations par rapport au pont :

*“2) Que le projet d’établir une deuxième voie cyclable partagée sur le pont Jacques-Cartier soit concrétisé afin d’améliorer le confort des utilisateurs, et ce, en toute saison,*

*3) Que la possibilité de proposer une option d’accès universelle au pont Jacques-Cartier (par exemple par ascenseur) soit étudiée”*

**CTRL** *Clic sur l’image pour consulter le mémoire :*

### 7.62 Société du parc Jean-Drapeau



## Problématique

### L'absence d'un accès universel sur le pont pour rejoindre plus facilement le parc Jean-Drapeau

Malgré que la largeur du fleuve qui sépare la ville de l'île Sainte-Hélène soit de moins de 500 mètres, le chemin pour se rendre aux berges du parc Jean-Drapeau est d'environ de 3 km à partir des environs du parc de la Station-Craig.



De là dans les conditions actuelles, on doit compter au moins une heure pour faire le trajet à pied jusqu'au parc Jean-Drapeau. Cela dit, il faut aller en direction opposée en quelque sorte, sur une distance de 1.5 km (la moitié du trajet). En plus sur le pont, il faut partager une piste de 2.5 m de largeur avec des vélos qui circulent dans les deux directions.

Avec comme résultat que le parcours dans ces conditions pose des difficultés de nature sécuritaire, tout en ajoutant un défi supplémentaire pour la moyenne des usagers. En effet, l'importance de la pente et la distance contribuent déjà considérablement à limiter la mobilité active pour plusieurs groupes.

## LE PONT JACQUES-CARTIER

Le lien principal entre le secteur des Faubourgs et le parc Jean-Drapeau est le pont Jacques-Cartier. Ce pont emblématique par sa taille imposante domine le paysage de l'ensemble du secteur. Sa traversée offre naturellement une expérience forte et unique qui ne laisse personne indifférent.

Ouvert au public en 1930, cette œuvre iconique, remarquable par son élégante silhouette, est devenue avec le temps un symbole mythique pour les Montréalais et particulièrement pour les résidents des quartiers environnants.

### Porte d'entrée de la métropole

Malgré une cohabitation souvent difficile, les piétons et cyclistes empruntent régulièrement le pont. Entre autres pour accéder au parc Jean-Drapeau, afin de profiter des vues panoramiques en hauteur.

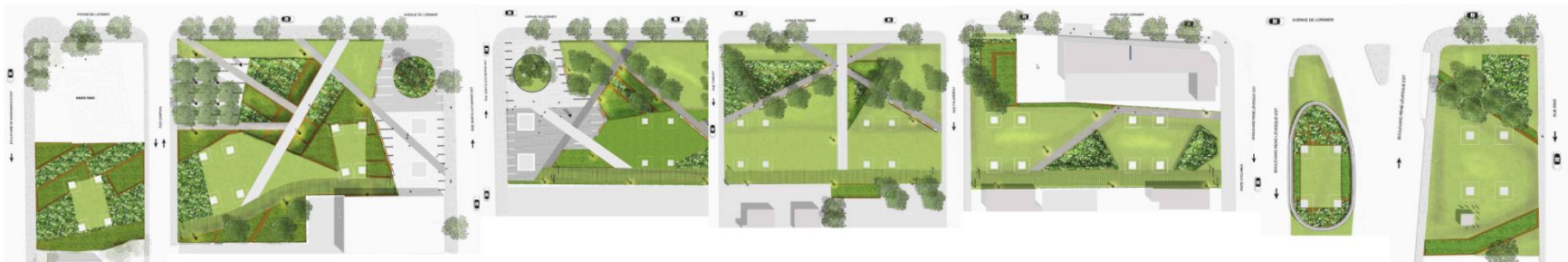
Le pont offre des vues spectaculaires du centre-ville, du Vieux-Montréal et du Mont-Royal, mais le seul endroit pour les apprécier est un belvédère qui se trouve à quelques pas de l'entrée du parc Jean-Drapeau.



*AmiEs du courant Sainte-Marie*

## Parc linéaire sous le pont

Il faut ajouter qu'en 2021, la Société des ponts fédéraux a complété l'aménagement d'un magnifique parc linéaire sous le pont lui-même entre le boulevard de Maisonneuve et le fleuve. Ces travaux représentent une amélioration paysagère de grande qualité qui rejoint justement le parc de la Station-Craig.



*Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée*

## Entrée du pont au parc des Faubourgs

De son côté, l'arrondissement Ville-Marie prévoit éventuellement repenser la reconfiguration des bretelles du pont dans le parc des Faubourgs (l'entrée montréalaise). Un de ses objectifs est d'essayer d'améliorer la fluidité de la circulation en général pour l'ensemble des usagers.

Cependant, en raison du trafic véhiculaire intense qui augmente d'année en année. Cette croissance risque de compromettre une meilleure cohabitation des différents modes de transport, incluant la mobilité active (piétons, cyclistes, familles avec poussette ainsi que les personnes à mobilité réduite).



## Piste multifonctionnelle du côté ouest

En 2002, le trottoir piéton du côté ouest du pont a été élargi d'un 1 m (de 1.5 m à 2.5 m) par la Société des ponts (PJCCI) afin d'y joindre une piste cyclable (appelée dorénavant une piste multifonctionnelle). En 2020, cette piste a été ouverte à l'année aux usagers de la mobilité active. Cependant elle continue de présenter un enjeu de sécurité en raison des conditions hivernales et de son étroitesse.



*“D’une longueur de 2,7 km, la piste multifonctionnelle du pont Jacques-Cartier est un lien singulier aux défis uniques – pont urbain à la géométrie atypique et exposé à des conditions météorologiques particulières. Avec ses pentes abruptes (4,2 %), sa largeur réduite (2,5 m) et ses virages serrés, traverser la piste multifonctionnelle constitue un beau défi; mais pour ceux qui s’y aventurent, une vue imprenable du centre-ville de Montréal et du Vieux-Port les attend ! ”*  
JacquesCartierChamplain.ca

Selon nous, à l’époque, la PJCCI n’a pas pris en compte l’augmentation prévisible de l’achalandage, en planifiant initialement une piste plus large. Puisqu’on peut supposer que sa fréquentation augmentera de façon considérable à moyen et à long terme.

**Lien vers le site de la PJCCI : [ici](#)**

## Consultation publique sur les abords du pont

Dans le rapport synthèse de la firme BRAC de la consultation publique qui a eu lieu le 20 avril 2017 “ *Porte d’entrée de Montréal : Points de vue sur les abords du pont Jacques-Cartier*” plusieurs commentaires au sujet des pistes sur le pont ainsi que les approches dans le parc des Faubourgs ont été recueillis.

Voici quelques citations :

### Des réseaux de circulation sécuritaires et conviviaux pour tous (page 12)

*“La Ville de Montréal désire augmenter la part modale des cyclistes de 3 % à 15 % dans les prochaines années et plusieurs ne voient pas dans le projet le reflet de cette tendance souhaitée. Il en ressort une impression que le projet représente un tout à l’auto puisqu’il semble favoriser la vitesse automobile.”*

*“Les bretelles surélevées ont comme objectif de sécuriser les passages des piétons et des cyclistes de même que de connecter les espaces publics entre eux puisqu’ils sont actuellement fragmentés par les voies. Cependant, elles suscitent l’inquiétude auprès des participants : création de passages couverts pour piétons et cyclistes sous les voies de circulation, tunnels ou impressions de tunnels, bruit, piédestal pour les automobilistes. ”*

*“Il est également mentionné que ces passages ont comme résultat la ségrégation des modes de déplacement, ce qui peut engendrer comme effet pervers un faux sentiment de sécurité pour les cyclistes et les piétons et peut mener à une concentration des conflits à des endroits précis. ”*

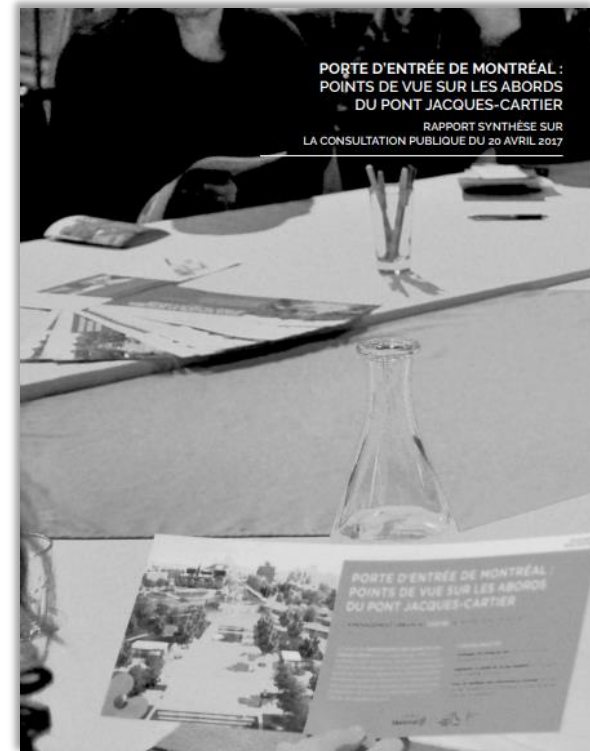
*“Pour quelques-uns, ces passages n’induisent pas un sentiment de sécurité, plus particulièrement pour les femmes et les jeunes. Il est important de voir et d’être vu lorsqu’on circule et les participants craignent que les passages ne réduisent la visibilité de la destination où qu’il crée des espaces cachés. Ce type de structure tend à encourager les échanges indésirables, le flânage, etc... Il est primordial de réfléchir à des entrées et sorties très évasées pour augmenter le sentiment de sécurité si l’on désire aller de l’avant avec ce type de construction.”*

### **Des pistes cyclables unidirectionnelles sur le pont (page 13)**

*“Bien que l’aménagement sur le pont n’était pas l’objet de la consultation, les cyclistes présents ont proposé l’idée d’une piste cyclable unidirectionnelle, de chaque côté du pont, dans le sens de la circulation routière, chacune bordée d’un passage piéton sur le côté extérieur. Ceci permet non seulement aux piétons d’apprécier les vues sur la ville offerte du côté ouest et réservé aux cyclistes dans le projet proposé, mais aussi de sécuriser les cyclistes qui considèrent dangereux de proposer une piste à deux directions à cause des risques de contact.*

*Ainsi, les piétons et cyclistes allant en direction de la Rive-Sud seraient du côté amont du pont et les usagers en direction de Montréal sur le côté aval du pont. Ceci obligerait l’aménagement d’une nouvelle piste cyclable du côté aval, à l’image de celle déjà existante. On veut un grand projet qui améliore la cohabitation entre piétons, cyclistes et automobilistes et qui rende les circulations plus sécuritaires, le tout, à l’image de Montréal, une ville favorable aux transports actifs.”*

**CTRL** *Clic sur l’image pour consulter le rapport synthèse :*





## LES PISTES DE MOBILITÉ ACTIVE

### *Des références :*

*Les aménagements cyclables : un cadre pour l'analyse intégrée des facteurs de sécurité : Institut national de santé publique du Québec (avril 2009)*

#### **“ 8.2.1.4 Piste cyclable**

*Le MTQ (2008) recommande une largeur de piste cyclable bidirectionnelle minimale de 2,75 m pour un DJME inférieur à 1 500 cyclistes par jour et de 3 m pour un débit égal ou supérieur. De plus, un espace de dégagement ou un accotement de chaque côté d'une largeur de 1 m est recommandé. “*

Néanmoins, la piste multifonctionnelle actuelle du pont n'est que de 2.5 m, et ce, bien qu'elle doive être partagée en plus avec des piétons.

#### **“ Sentier polyvalent**

*Lorsqu'on veut permettre un usage non exclusif aux cyclistes, on parle de sentier polyvalent. Le sentier polyvalent est situé le plus souvent en site propre et peut être destiné à plusieurs utilisateurs : les cyclistes avec remorque, les piétons, les poussettes, les patineurs à roues alignées, les trottinettes, les chaises roulantes et même les promeneurs à cheval. Il n'y a pas de solution parfaite pour réussir la cohabitation de tous ces utilisateurs en même temps, chacun ayant des caractéristiques particulières (vitesse, largeur requise, etc.), ce qui engendre des sources de conflit. Une voie très large peut atténuer les effets d'une telle cohabitation, mais la séparation des usagers offre un plus grand confort à chaque utilisateur. En revanche, faire respecter un usage spécifique n'est pas simple.*

*Une bonne signalisation au sol et sur panneaux et un revêtement de sol adapté à l'usage désiré permettent de mieux diriger les utilisateurs. Par exemple, une voie recouverte de poussière de roche sera peu populaire pour les patineurs à roues alignées; un sentier légèrement sinueux avec de petites dénivellations sera agréable pour les piétons. L'installation de dispositif de contrôle des accès (la largeur de l'ouverture) permet de sélectionner les types d'usagers désirés.*

*Il faut prévoir une surlargeur de 1 m pour la piste destinée à un usage multiple.*

**Selon le MTQ (2008) :**

*« Lorsqu'il y a une circulation importante de piétons, on peut aménager un sentier en parallèle d'une largeur d'au moins 1,5 m et distant d'au moins 1 m de la piste... Si cette distance ne peut être respectée, le sentier peut être ramené le long de la piste sur une courte distance. Le sentier piétonnier doit avoir un revêtement qui offre un confort de roulement équivalant à celui de la piste cyclable.»*

À noter que les pistes bidirectionnelles génèrent potentiellement des conflits possibles entre usagers, qui peuvent de surcroît générer des accidents graves, notamment dans les pentes et les virages. À cela s'ajoute la présence de plus en plus fréquente de vélos électriques (BIXI ou autres) plus lourds que les vélos traditionnels.

**CTRL Clic sur l'image pour consulter le rapport de L'INSP:**



**CTRL Clic sur l'image pour consulter le site de Vélo Québec :**



# PISTES DE SOLUTION

Nous suggérerons ici des pistes à examiner qui pourraient remédier à certains enjeux et problématiques d'accessibilité mentionnées plus tôt.

- Il faut premièrement s'assurer que les pistes de mobilité active soient pleinement sécuritaires pour l'ensemble des usagers (piétons et cyclistes),
- Elles doivent aussi répondre aux normes les plus récentes en matière d'aménagement en transport actif,
- Finalement prévoir un achalandage accru réaliste, compte tenu des développements prévus au parc Jean-Drapeau et l'importante revitalisation du secteur des Faubourgs.

#### Pour ce faire :

1. Explorer des solutions sécuritaires pour améliorer l'accès universel,
2. Rendre l'accès au pont plus convivial pour les familles et les aînés,
3. Désenclaver le secteur et mettre en place des incitatifs pour réduire le nombre de véhicules qui traversent le pont quotidiennement.

# 1. AJOUT D'ASCENSEURS

Afin de créer un lien privilégié entre le secteur des Faubourgs et les quartiers limitrophes avec le parc Jean-Drapeau, il suffirait de faciliter l'accès universel sécuritaire via le pont Jacques-Cartier.

Nous nous sommes notamment inspirés de quelques exemples d'ascenseurs urbains en Europe:

1. Celui qui s'élève à flanc de colline, à la périphérie de Pampelune, en Espagne,
2. L'ascenseur qui relie le parc Pescatore au Pfaffental à Luxembourg,
3. Les ascenseurs Poelaert (ou Marolles) à Bruxelles. Vidéo [ici](#)

Nous proposons d'abord d'installer deux ascenseurs pour faciliter l'accès universel à la piste multifonctionnelle du pont. Ces derniers seraient situés de chaque côté de la travée principale en acier qui surplombe le fleuve.



Les ascenseurs seraient indépendants du tablier du pont et joints par la piste multifonctionnelle qui ferait le lien entre les deux structures. Ces ascenseurs nous mèneraient donc en moins d'une minute directement de la rue à la piste sur le pont. Cette infrastructure éliminerait la nécessité d'accéder à la piste en passant par le carrefour routier dans le parc des Faubourgs.

## Emplacements suggérés

### 1. Ascenseur Nord : parc de la Station-Craig

Pour l'ascenseur côté ville, nous suggérons le site du parc de la Station-Craig (qui est prévu dans le PPU des Faubourgs adopté en 2021). L'ascenseur nord se trouverait à proximité d'une future station de TEC et serait au centre des trois grands projets immobiliers voisins du pont: Esplanade Cartier, Molson et Quartier des lumières.



### Ascenseur Sud : parc Jean-Drapeau

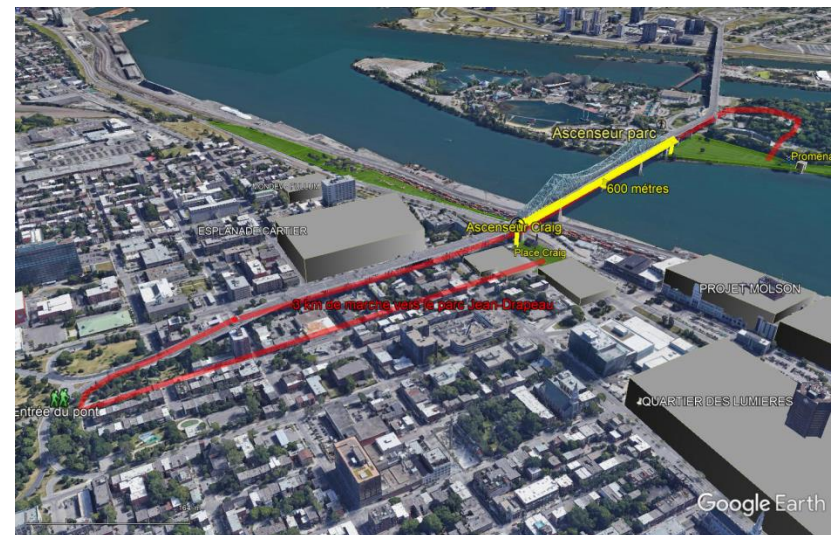
Pour le deuxième ascenseur, celui du côté de l'île Sainte-Hélène, nous suggérons le site près de la grande promenade fluviale planifiée pour le parc Jean-Drapeau, et non loin de La Ronde. Ce site est l'emplacement idéal pour accueillir des milliers de visiteurs arrivant à pied via le pont Jacques-Cartier.



## Se rendre au parc en moins de 10 minutes

L'ajout des ascenseurs permettrait au public d'accéder plus facilement et surtout plus rapidement au parc Jean-Drapeau à pied (voir le schéma). La distance estimée entre les ascenseurs serait de 600 mètres (ligne jaune), versus 3 km (ligne rouge) actuellement.

Autrement dit, les gens pourraient se rendre au parc Jean-Drapeau en moins de 10 minutes alors qu'actuellement cela peut prendre une heure ou plus. Aussi, cela pourrait réduire considérablement l'achalandage piéton sur une grande section de la piste multifonctionnelle (un peu moins d'un kilomètre entre le parc des Faubourgs et l'ascenseur du parc de la Station-Craig (la partie la plus problématique du parcours actuel))



## Ajout de belvédères et de lieux de rencontres autour des ascenseurs

Nous suggérons également de profiter de cette nouvelle infrastructure pour créer, au sommet de chaque ascenseur, des belvédères pour admirer différents points de vue sur la métropole, les berges, le fleuve et les îles.





## Le parc de la Station-Craig et la station de pompage

Le fait d'installer l'ascenseur nord dans le parc de la Station-Craig, contribuera à la renaissance et la fréquentation de la station de pompage elle-même. En plus, on peut supposer qu'à cause de la proximité des projets immobiliers autour, incluant le site patrimonial de la prison du Pied-du-Courant, que le parc de la Station-Craig aura le potentiel de devenir en quelque sorte un square urbain populaire pour le secteur.



On peut alors imaginer des cafés et des commerces variés installés au rez-de-chaussée des nouveaux bâtiments dans le périmètre de la place et même une fontaine pour agrémenter le tout. Les visiteurs en chemin vers le parc Jean-Drapeau, désirant accéder à l'ascenseur, pourront profiter de cette halte pour prendre un café ou un verre à l'ombre du pont.



## 2 AMÉLIORATION DES PISTES

### a) Une piste multifonctionnelle élargie adjacente à la travée principale

Une proposition à considérer à moyen terme serait d'élargir (ou remplacer) les panneaux de la piste multifonctionnelle entre les deux ascenseurs. Il s'agit d'une distance d'environ 600 mètres dans la section de la travée principale en acier.

Cette partie de la piste est détachée et indépendante du tablier du pont, alors plus facile à modifier. Il est question ici de respecter les normes en vigueur pour des pistes bidirectionnelles pour vélos dans cette section particulière, en allouant l'espace suffisant pour les piétons. Nous pensons que suite à l'installation des ascenseurs, cette section risque d'être plus achalandée à moyen terme avec une fréquentation piétonne accrue pour accéder au parc Jean-Drapeau.



## b) Des pistes unidirectionnelles pour vélos

Étant donné que les vues du côté est du pont sont moins populaires, donc moins fréquentées par les piétons et de surcroit sous-utilisées, nous proposons ceci :

- Consacrer l'usage exclusif du trottoir est aux vélos allant dans la direction nord (vers la ville).
- Réserver du même coup la piste du côté ouest aux vélos en direction sud, ainsi qu'aux piétons toutes directions. Cela dit, nous suggérons d'ajouter un marquage au sol pour délimiter les deux zones.

Il nous semble qu'il y aurait moins de risques de conflits entre piétons et cyclistes avec des pistes unidirectionnelles et plus d'espace disponible pour tous.



# CONCLUSION

## RÉPONDRE AUX BESOINS DES RIVERAINS

L'accessibilité universelle du pont Jacques-Cartier est déficiente depuis longtemps, notamment pour les personnes à mobilité réduite. Tandis que les enjeux de sécurité pour l'ensemble des usagers de la mobilité active vont nécessairement continuer de s'accroître avec le temps et la popularité grandissante de ce mode de transport, que ce soit en solo, en groupe ou en famille.

Il faut aussi prendre en considération la revitalisation des Faubourgs dont le développement actuel devrait ajouter plus de 10,000 nouvelles unités d'habitation d'ici 2030.

En même temps, le parc Jean-Drapeau a annoncé un plan d'investissement de près d'un milliard de dollars d'ici 2030. On parle ici d'améliorations d'accès aux rives, de création d'espaces verts, de promenades riveraines et de places publiques d'envergure internationale.

On peut alors supposer qu'à cause de la proximité au pont Jacques-Cartier, les résidents des Faubourgs seront parmi les plus nombreux usagers réguliers du parc et la clientèle toute naturelle des circuits de mobilité active proposés dans ce document.

Pour terminer, il semble pour nous une évidence que les pistes actuelles de mobilité active sur le pont deviendront vite saturées, donc de moins en moins sécuritaires, particulièrement pour les personnes à mobilité réduite. D'où l'importance de prioriser la recherche et la planification dès maintenant de solutions à caractère permanent.

### Concours architecture

Un concours d'architecture ou de design pourrait aussi être lancé dans le but de concevoir des ascenseurs originaux qui pourraient le mieux (en guise de repère) se démarquer dans le paysage urbain. Il s'agit en même temps de favoriser une meilleure intégration de ces nouvelles structures au pont lui-même, tout en considérant l'esthétisme de l'ensemble.

## RÉSUMÉ DES ATOUTS

### Mobilité active sur le pont

- Amélioration de l'accès universel au pont Jacques-Cartier pour la population en général,
- Sécurité accrue grâce à la nouvelle configuration des voies et à la largeur des pistes,
- Meilleure cohabitation entre voitures, vélos et piétons,
- Réduction de l'achalandage piéton sur une grande distance de la piste multifonctionnelle laissant plus de place aux vélos,
- Promotion de l'activité physique et de la mobilité active,
- Contribution à la réduction des gaz à effets de serre.

### Accès au parc Jean-Drapeau

- Réduction majeure du temps d'accès au parc à partir du parc de la Station-Craig pour les piétons (moins de 10 minutes), et accès rapide à pied à partir de la future station de TEC,
- Accès universel au parc pour les résidents des Faubourgs et autres quartiers centraux,
- Parcours intéressant panoramique au-dessus du fleuve sur la travée principale du pont,

- Contribution à la réduction du nombre des véhicules privés et collectifs pour accéder au parc.

### Outil récréotouristique et urbain

- Meilleure intégration du pont dans son milieu urbain,
- Parcours amélioré sur le pont qui est déjà très prisé par les touristes,
- Bonification de l'offre récréotouristique dans le secteur des Faubourgs,
- Ajout des ascenseurs panoramiques deviendrait un attrait populaire, offriraient des vues imprenables sur la ville,
- Création potentielle de places publiques autour ou près des ascenseurs,
- Ajout important pour le secteur et pour les commerces de proximité,
- Renforcement de l'image emblématique du pont Jacques-Cartier.



YouTube: [ACSM sur YouTube](#)

Facebook : [ACSM sur Facebook](#)

Twitter : [ACSM sur Twitter](#)

Courriel : [AmiEsduCourant@gmail.com](mailto:AmiEsduCourant@gmail.com)