



Mémoire sur le projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure

**présenté à
l'Office de consultation publique de Montréal**

Conseil régional de l'environnement de Montréal

Montréal, le 7 janvier 2010

Recherche et rédaction : Daniel Bouchard
André Porlier
Coralie Deny
Révision : Leila Copti

Conseil régional de l'environnement de Montréal

454, avenue Laurier Est
Montréal (QC)
H2J 1E7
Tél. : (514) 842-2890
Courriel : info@cremtl.qc.ca

Le **Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal)**, organisme à but non lucratif, se préoccupe des enjeux environnementaux de l'île de Montréal depuis 1996. Fort de plus d'une centaine de membres corporatifs et de son expérience en concertation, le CRE-Montréal possède l'expertise du travail en collaboration avec plusieurs partenaires sur de nombreux dossiers environnementaux, touchant les secteurs du transport, de l'aménagement, des matières résiduelles, des espaces verts, de l'eau et de l'air.

Introduction

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) appuie la volonté de la Société du Havre de réaménager l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain permettant ainsi l'émergence d'un nouveau quartier et la réappropriation de l'espace urbain et riverain du havre. L'intégration des normes LEED ND, les mesures pour prioriser les piétons et les cyclistes, la réduction du nombre de voies de circulation, l'aménagement de places publiques et les efforts consentis pour verdifier le secteur démontrent la volonté de la Société du Havre de transformer ce « no man's land » en quartier du 21^e siècle.

Cela étant dit, le CRE-Montréal souhaite attirer l'attention de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) sur trois aspects du projet qui pourraient être bonifiés, soit le verdissement, les mesures de transport collectif et le stationnement.

1-Plus de verdissement dans le quartier Bonaventure

Le projet Bonaventure présente un intérêt évident pour les mesures de verdissement. Elles sont en effet indispensables pour assurer une bonne qualité de milieu de vie, particulièrement dans ce secteur proche du centre-ville où la pollution atmosphérique et les îlots de chaleur sont légions. Alors que la moyenne de superficie de parcs locaux à Montréal est de 13,7 m²/habitant, l'arrondissement Ville-Marie n'offre à ses citoyens que 5,08 m²/habitant¹. **Il est donc primordial d'assurer l'accès à des espaces verts publics locaux aux futurs résidents et travailleurs. Il faut également optimiser la présence des végétaux sur le site (sol, murs et toits) et s'assurer qu'à tout le moins, les toits soient recouverts de matériaux réfléchissants, quand ils ne peuvent être verdifiés.**

Le CRE-Montréal appuie donc la création de petits parcs locaux, de toits-terrasses vertes sur les basiliques et l'utilisation des rues pour maximiser la plantation d'arbres, d'arbustes et de vignes. Des projets novateurs ont vu le jour au cours des dernières années dans des grandes villes comme Portland dans ce domaine. Ce projet ne doit donc pas être en reste à ce niveau-là et doit s'en inspirer pour dépasser les modèles d'aménagement paysagers habituels. **A cet égard, le CRE-Montréal souhaite que la Société du Havre augmente la couverture végétale sur le site, notamment celle des places publiques, et augmente la norme de verdissement des toits-terrasses actuellement fixée à 40% de la surface non-construite.**

2-Bonifier l'offre de transport collectif

Le CRE-Montréal salue la volonté de la Société du Havre de vouloir créer un corridor exclusif de transport collectif et de privilégier ce mode de déplacement des personnes en lui assurant préséance sur la circulation automobile. Pour le CRE, il n'y a aucun doute quant à la pertinence et la nécessité d'améliorer l'offre de transport collectif dans l'axe Champlain-Bonaventure et de mettre en place des conditions qui feront en sorte que le service sera amélioré.

¹ Conseil régional de l'environnement de Montréal (2008) : Indicateurs de l'état de l'environnement – Bilan pour la période 2003-2006 - Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise.

2.1- Une priorité, le SLR dans l'axe Champlain-Bonaventure

Le CRE-Montréal considère qu'il est primordial que le projet Bonaventure crée des conditions optimales en termes de temps de parcours et de confort pour les 42 000 usagers des transports collectifs. Le projet Bonaventure doit également tenir compte de la croissance d'achalandage de 16%, qu'a connu la voie réservée Champlain au cours des 5 dernières années et qui devrait se poursuivre au cours des prochaines années, de même que la saturation du terminus d'autobus du centre-ville (1000 De la Gauchetière).

C'est dans ce contexte que le CRE-Montréal est d'avis que la meilleure solution pour desservir efficacement la clientèle actuelle et future des transports collectifs dans l'axe du Pont Champlain demeure la mise en place d'un système léger sur rail (SLR) ou d'un tramway reliant le terminus Chevrier au centre-ville de Montréal via les ponts Champlain ou Victoria. Ce système, bien que plus coûteux qu'une voie réservée pour autobus, permettrait de diminuer les temps de parcours, de réduire les nuisances sur les quartiers traversés, d'augmenter la réserve de capacité pour de futurs usagers et de soulager le terminus centre-ville. Cette solution, qui constitue à la fois un levier important pour le développement immobilier du quartier Bonaventure et une mesure de mitigation lors des futurs travaux de réfection du Pont Champlain, devrait selon nous être envisagée à court terme. Il serait en effet dommage d'investir 118 millions dans une solution temporaire alors que tout justifie la mise en place de la solution permanente que constitue le SLR.

À titre comparatif voici les coûts de quelques projets de transport collectif figurant dans le Plan de transport de Montréal :

Projet	Coût (en million \$)
Liaisons métropolitaines par autobus	48
Ligne de SRB dans l'axe Pie IX/centre-ville	100
Prolongement de la ligne 5 (bleue) de Saint-Michel à Pie-IX	170
Ligne de tramway sur l'axe Côte-des-Neiges	250
Ligne de tramway desservant le Centre des affaires et le Vieux-Montréal	260
Train de l'Est	300

Notons que le Réseau de transport de Longueuil (RTL), un partenaire du projet, a aussi émis des réserves sur l'opportunité de cette voie réservée par rapport à d'autres options « même si cette voie réservée au transport collectif devait se matérialiser, sa mise en service ne corrigerait pas les problèmes fondamentaux de circulation entre la Rive-Sud et le terminus Centre-ville ». Le RTL mentionne plutôt le « ... besoin d'un mode offrant plus de capacité de transport dans l'axe du pont Champlain »².

Dans l'éventualité où un SLR ne pourrait voir le jour dans l'axe Champlain, le CRE-Montréal est d'avis que la Ville de Montréal et ses partenaires doivent analyser la possibilité du retour du tramway sur le pont Victoria en direction de la Rive Sud. Une série d'articles parus dans le journal *The Gazette* en décembre 2009 a démontré qu'une ligne existait sur le pont Victoria

² Le courrier du Sud (2009) : Création du corridor Dalhousie :le RTL soutient qu'il ne règlera rien

entre 1909 et 1955 et que les structures qui ont été réparées récemment pourraient être à nouveau utilisées pour du transport collectif³. Un tel système pourrait constituer une solution alternative au SLR dans l'axe Champlain.

2.2- Le pont Clément réservé aux autobus

Néanmoins, si la Société du Havre décide d'intégrer dans le projet Bonaventure une voie réservée pour autobus comme mesure temporaire avant l'implantation d'un SLR, le CRE-Montréal est d'avis que les intérêts des 42 000 usagers des transports collectifs doivent primer sur les autres usagers de l'axe Bonaventure. Or, en comparant les temps de déplacement en périodes de pointe AM et PM, on constate que les autobus de la Société de transport de Montréal (STM) vont être systématiquement pénalisés par le nouveau corridor réservé, comparativement aux autobus du RTL et des Conseils intermunicipaux de transport (CIT) et que l'automobile serait légèrement avantagée en pointe PM⁴.

Temps de déplacement en pointe AM		
Auto	2 min. 21 sec.	6 min. 1 sec.
Bus RTL-CIT	5 min. 59 sec.	5 min. 25 sec.
Bus STM	7 min. 42 sec.	10 min. 46 sec.
Temps de déplacement en pointe PM		
Auto	3 min. 31 sec.	3 min. 8 sec.
Bus RTL-CIT	5 min. 26 sec.	5 min. 15 sec.
Bus STM	5 min. 51 sec.	7 min. 8 sec.

Alors que plus de 60 % de tous les déplacements en périodes de pointe AM et PM dans l'axe Bonaventure sont actuellement effectués en transport collectif⁵, nous pensons que le projet Bonaventure doit faire plus pour réduire le temps de parcours des usagers du transport en commun. **Parmi les mesures qui doivent être envisagées, le CRE-Montréal propose de convertir l'usage du Pont Clément situé entre l'Île des Sœurs et Pointe-Saint-Charles, actuellement réservé aux automobilistes, à l'usage unique des autobus.** Ce changement d'usage du pont Clément obligerait les automobilistes à effectuer la boucle aujourd'hui utilisée par les autobus avant de rejoindre l'autoroute Bonaventure. En 2007, la firme Tecsub avait proposé un réaménagement en parallèle du secteur de l'ancien poste de péage du pont Champlain afin de permettre aux autobus de se diriger en voie réservée sur l'autoroute Bonaventure via le pont Clément jusqu'au centre-ville. Cette mesure pourrait générer des gains de temps appréciables pour les services de transport collectif et leurs usagers.

2.3- L'utilisation de véhicules hybrides ou électriques dans la voie réservée

Dans l'optique d'une voie réservée pour autobus dans l'axe Bonaventure, le CRE-Montréal considère que les sociétés de transport (STM, RTL et CIT) doivent faire le maximum pour

³ The Gazette (2009) : Victoria Bridge can handle light-rail alternative

⁴ Société du Havre (2009) : Réaménagement de l'autoroute Bonaventure, phase 1, synthèse des études de l'avant-projet détaillé p. 37

⁵ Société du Havre (2009) : Réaménagement de l'autoroute Bonaventure, phase 1, synthèse des études de l'avant-projet détaillé p. 30

réduire les nuisances liées au passage de milliers d'autobus à proximité de lieux de résidence et de travail. Parmi les mesures, le CRE-Montréal propose l'utilisation d'autobus hybrides ou entièrement électriques. De tels autobus sont déjà à l'essai dans la région de Montréal par la STM et ont fait leur preuve quant à leur efficacité et à leurs avantages en termes de réduction des émissions de polluants atmosphériques, de gaz à effet de serre, de bruit et de consommation de carburants. **Dans le contexte de la lutte aux changements climatiques et de la réduction de la dépendance du Québec aux hydrocarbures, l'utilisation de véhicules hybrides, voire entièrement électriques, nous apparaît essentielle.**

2.4- Réévaluer la pertinence de maintenir les bretelles d'accès à l'autoroute Ville-Marie

L'un des principaux objectifs du projet Bonaventure est de favoriser l'émergence d'un nouveau milieu de vie qui sera la porte d'entrée du centre-ville. Le CRE-Montréal considère qu'un tel milieu de vie convivial et sécuritaire ne pourra voir le jour dans le quartier si l'on ne réduit pas significativement la circulation de transit dans l'axe Bonaventure. Pour atteindre un tel objectif, il nous semble justifié de réévaluer la pertinence de maintenir les bretelles d'accès à l'autoroute Ville-Marie sur Bonaventure.

Dans l'éventualité où les bretelles seraient maintenues, le boulevard Bonaventure risque de devenir un véritable goulot d'étranglement entre l'autoroute 10 (Pont Champlain) et l'autoroute Ville-Marie. Or, ce projet doit faire en sorte que les automobilistes en provenance du Pont Champlain aient pour destination le centre-ville de Montréal et qu'ils ne soient pas des automobilistes en transit en direction de l'autoroute Ville-Marie.

3-Réduire les normes de stationnement pour les nouveaux bâtiments

Le stationnement est l'un des outils les plus efficaces dont disposent les villes pour gérer la mobilité urbaine⁶. En effet, la plupart des intervenants s'entendent maintenant pour dire que le stationnement influence de façon significative le choix des modes de transport des individus. Il est démontré que la disponibilité d'un espace de stationnement ainsi que l'absence ou le faible coût qui y est associé favorisent grandement l'utilisation de l'automobile⁷.

À cet égard, une enquête Franco-Suisse, réalisée en 1996 dans six agglomérations européennes (Besançon, Grenoble, Toulouse, Berne, Genève et Lausanne) a démontré qu'entre 76 et 81 % des personnes disposant d'une voiture l'utilisent lorsque le stationnement est assuré à proximité du lieu de travail. Lorsque le stationnement n'est pas assuré, le taux d'utilisation de l'automobile baisse à 35 % en faveur du transport en commun⁸.

La réduction de l'offre de stationnement a permis à certaines villes de réduire significativement les déplacements automobiles. Ainsi, la ville de Berne, en Suisse, affiche

⁶ Union des Villes et Communes de Wallonie (2002) : La problématique du stationnement, Actes du colloque de Liège le 12 décembre 2002

⁷ Ministère des Transports du Québec (2000) : Plan de gestion des déplacements

⁸ Weiss S. (2004) : Le contrôle de l'offre de stationnement comme outil de régulation de la mobilité

aujourd'hui un taux d'utilisation de l'automobile de l'ordre de 25% au centre-ville et de 48% en couronne périurbaine, ainsi qu'un nombre de voitures par habitant parmi les plus bas de d'Europe avec 0,36 voiture par habitant⁹.

Actuellement, la Société du Havre propose de retenir un scénario nécessitant 1003 cases de stationnement. Pour l'habitation, le ratio proposé est de 0,8 case par unité d'habitation bien que les promoteurs seront encouragés à se prévaloir de la disposition règlementaire réduisant de 50 % le nombre de case de stationnement pour les usages autres que résidentiels à moins de 150 m d'une station de métro¹⁰.

Dans le contexte où le secteur Bonaventure est particulièrement bien desservi par le transport collectif, que le réseau piéton souterrain mènera directement à la station de métro Square-Victoria, que la gare centrale est à quelques minutes de marche et que l'un des premiers tronçons du tramway devrait passer sur la rue de la Commune et sur la rue Peel, **le CRE-Montréal considère que la Société du Havre doit réduire le nombre de cases de stationnement pour le projet Bonaventure à 682, soit le minimum requis par la réglementation montréalaise.** Les données de l'Enquête Origine-Destination 2003 nous montrent en effet que le taux de possession d'une automobile à moins de 500 m de l'une des 65 stations de métro est de 0,66 automobile/logement. Il est donc envisageable de réduire le ratio proposé moyen de 0,8 case de stationnement par unité d'habitation à 0,66¹¹.

⁹ Kaufmann V. et al. (2003) : Coordonner transport et urbanisme, Lausanne Presses polytechniques et universitaires romandes

¹⁰ Société du Havre (2009) : Réaménagement de l'autoroute Bonaventure, phase 1, synthèse des études de l'avant-projet détaillé

¹¹ Agence métropolitaine de transport (2003) : Enquête origine-destination