



SYNTHÈSE DU GROUPE DE TRAVAIL *Mobilité* DE L'ATELIER LACHINE-EST

La Ville de Montréal a lancé le 18 mars dernier le Bureau de projet partagé pour le redéveloppement du secteur de Lachine-Est. L'Atelier Lachine-Est est le nom donné au processus de concertation et de planification collaborative pour le redéveloppement de ce territoire. La Table de développement social de Lachine, Concert'Action Lachine, coordonne la concertation avec les acteurs du milieu et les experts invités. La synthèse ci-dessous présente des réflexions et des propositions pour alimenter la rédaction du Programme particulier d'urbanisme (PPU) de Lachine-Est. Ces éléments reflètent les discussions du groupe de travail *Mobilité* qui ont démontré un intérêt partagé, qui ont suscité un débat ou qui ont fait consensus. Cet atelier a été organisé en partenariat avec Labo Climat Montréal.

Date du groupe de travail : 2 juin, 9h30 à 12 h 00

Rencontre par visioconférence

Prise de note et rédaction de la synthèse : Alice Bonneau, Catherine Fournier, Hélène Madénian et Michel Rochefort (Labo Climat Montréal)

1. Participants

À l'animation

Myriam Grondin et Pierre Barrette pour Concert'Action Lachine

Michel Rochefort, animateur expert

Participants du groupe de travail

- Agathe Mertz (Membre, Imagine Lachine-Est ; Agente de documentation; Chargée de qualité, GRAME)
- Aldo Coviello (Promoteur)
- Aline Berthe (Directrice des Centres de gestions des déplacements (CGD) de la région métropolitaine, MOBA / Mobilité Alternative)
- Antoine Chaloub (Architecte, Atelier Chaloub Architecte)
- Blaise Rémillard (Responsable Transport et urbanisme, CRE MTL)
- Brian Fahey (Président, Fahey et associés Inc.)
- Chantal Smedbol (Revitalisation Saint-Pierre)
- Dany Tremblay (Urbaniste, Urbaniste-Conseil INC)
- Denis Croteau (Membre du conseil d'administration, Imagine Lachine-Est)
- Geneviève Beauchamp (Organisatrice communautaire, CIUSSS de l'Ouest de l'île)

- Gino Mauri (Représentant de Villanova)
- Guy Pelletier (Urbaniste, Fahey et associés Inc.)
- Jean-François Lefebvre (Président fondateur, Imagine Lachine-Est, chargé de cours, Département d'études urbaines et touristiques, UQAM)
- Jonathan Théorêt (Directeur, GRAME)
- Julie Drolet (Gérante du projet majeur de l'échangeur Saint-Pierre, MTQ)
- Karl St-Jacques (Urbaniste, Commission scolaire Marguerite-Bourgeoys)
- Kim Gallup (designer principale, Möbius4 design architectural et urbain)
- Luc Gagnon (Expert en changement climatique)
- Marie-Ève Dostie (Chargée de projet, EXO)
- Natalie Volland (Présidente, Quo Vadis)
- Nathalie Provost (Directrice - Services de l'organisation scolaire et du transport scolaire, Commission scolaire Marguerite-Bourgeoys)
- Olivier Canuel-Ouellet (Chargé de projets en mobilité durable, Centre de gestion des déplacements MOBA / Mobilité Alternative)
- Paolo Catania (Promoteur)
- Patrick Varin (Président, Les développements du Canal Inc., Habitation Solano II Inc, Habitat l'Atelier Inc.)
- Pierre Zimmermann (Chargé de mission développement urbain durable chez Ville et Eurométropole de Strasbourg, équipe qui coopère avec Montréal)
- Ron Rayside (Associé, Rayside Labossière)
- Vincent Pelletier-Bonenfant (Conseiller – développement réseaux, STM)

Participants de la ville de Montréal ou de l'arrondissement

- Annie Laurin (Conseillère en aménagement et responsable du développement de la Charte des écoquartiers, Service d'urbanisme et de la mobilité, Ville de Montréal)
- Aude Mary (Conseillère en planification, Arrondissement Lachine)
- Fella Amina Maherzi (Conseillère en aménagement, Arrondissement Lachine)
- Julie Guicheteau (Bureau de la transition écologique, Ville de Montréal)
- Julie Linteau (Conseillère en aménagement, Bureau des plans et politiques, Service d'urbanisme et de la mobilité, Ville de Montréal)
- Karim Charef (Conseiller en aménagement et Chef d'équipe - Division de l'urbanisme dans le Service d'urbanisme et de la mobilité, Ville de Montréal)
- Manon Pawlas (Conseillère en aménagement, Ville de Montréal)
- Martin Roy (Conseiller en aménagement, Ville de Montréal)
- Martine Simard-Longtin (Conseillère en aménagement, Ville de Montréal)
- Maxime Lemieux (Conseiller en aménagement, Ville de Montréal)
- Mélanie Michaud (Chef d'équipe, Division du développement des projets et de l'intégration des réseaux, Direction de la mobilité, Service de l'urbanisme et de la mobilité)

- Michel Séguin (Directeur, Direction de l'aménagement urbain et services aux entreprises, Arrondissement Lachine)
- Nancy Giguère (Bureau de la transition écologique, Ville de Montréal)
- Nicolas Bonami (Ingénieur - Planification du transport, Ville de Montréal)
- Stéphanie Houle (Directrice – Services administratifs et projets urbains, Arrondissement Lachine)

Observateurs et autres participants

- Billal Tabaichount (GRAME)
- Jonathan Vermette (Étudiant, UQAM)
- Maja Vodanovic (maire de Lachine)
- Marie-Soleil Cloutier (Professeure en études urbaines, INRS), animatrice d'un sous-groupe
- Mikael Saint-Pierre (Chargé de projet et développement, Centre d'écologie urbaine de Montréal), animateur d'un sous-groupe
- Vincent Ouellette (Chargé de projets en aménagement et en verdissement, GRAME)

Labo Climat Montréal (en soutien)

- Alexis Guillemard
- Alice Bonneau
- Catherine Fournier
- Hélène Madénian
- Sophie Van Neste

2. Déroulement prévu

1. MOTS DE BIENVENUE ET MISE EN CONTEXTE (15 MINS)
 - 1.1 Mot de bienvenue de Pierre Barrette, directeur de Concert'Action Lachine
 - 1.2 Mot de bienvenue de Maja Vodanovic, mairesse de Lachine
 - 1.3 Présentation du déroulement de l'atelier par Myriam Grondin
 - 1.4 Présentation de l'objectif de la rencontre et des questions de l'Atelier par Michel Rochefort

2. PRÉSENTATIONS (35 MINS)
 - 2.1 *Lachine-Est – Diagnostic et besoins en matière de mobilité*
Mélanie Michaud, ingénieure, chef d'équipe, Division du développement des projets et de l'intégration des réseaux, Direction de la mobilité, Service de l'urbanisme et de la mobilité
 - 2.2 *Mobilité pour Lachine-Est : être ambitieux pour répondre au défi climatique*
Jonathan Théorêt, directeur, GRAME
 - 2.3 Période de questions

3. DISCUSSION EN ÉQUIPE (50 MINS)
 - 3.1 Explication de l'activité (5 mins)
 - 3.2 Identification des objectifs et des moyens en équipe (45 mins)

4. PLÉNIÈRE (45 MINS)
 - 4.1 Synthèse des réflexions par équipe
 - 4.2 Discussion sur les objectifs et moyens présentés en équipe
 - 4.2 Proposition d'objectifs et moyens complémentaires

5. MOT DE LA FIN (5 MINS)

3. Synthèse des échanges en sous-groupes et en plénière

3.1 Grandes idées évoquées pour guider l'élaboration du PPU de Lachine-Est

Réfléchir la mobilité à une échelle géographique plus large que celle du projet

L'importance d'inscrire, dès le départ, le développement prévu du secteur Lachine-Est dans une réflexion sur la mobilité couvrant une plus grande échelle géographique ressort comme un élément-clé des discussions en sous-groupes et en plénière. Cette réflexion apparaît nécessaire pour assurer le succès du projet (tant en matière d'attractivité qu'en matière de qualité de vie pour ses futurs résidents) et pour répondre aux problèmes de mobilité qui sont d'ores et déjà présents dans le secteur (congestion, circulation de transit, camionnage, absence d'alternatives valables à l'auto solo, faible fréquence des services de transport collectif, effet de barrière et d'enclavement par les infrastructures en place, etc.). Plus spécifiquement, le développement de ce secteur nécessite de réfléchir aux liens entre celui-ci et les secteurs environnants (Saint-Pierre, Lachine, Lasalle) et entre celui-ci et le centre-ville. Les participants ont notamment mentionné qu'il faut réfléchir à la fois aux déplacements qui seront générés par l'arrivée de nouveaux résidents et aux déplacements en provenance des autres secteurs de l'arrondissement, de la ville et de l'agglomération. Le succès des mesures de mobilité qui seront mises en place localement dans le projet de Lachine-Est dépend d'une réflexion d'ensemble prenant en compte les motifs de déplacement et les choix modaux offerts. Lors de la plénière, l'impact que pourrait avoir la COVID-19 ou toute autre pandémie en matière de mobilité (télétravail, modification des habitudes de déplacement, etc.) a, par ailleurs, été évoqué et devrait être pris en compte dans les réflexions.

À plusieurs reprises, l'échangeur Saint-Pierre a été identifié comme une infrastructure critique, qualifié de porte d'entrée et de sortie de Lachine-Est. Il constitue, pour plusieurs participants, un goulot d'étranglement pour la circulation ainsi qu'une cicatrice ou une barrière physique et psychologique contribuant à l'enclavement du quartier Saint-Pierre. Chantal Smedbol de Revitalisation Saint-Pierre exprimait, par exemple, sa préoccupation à l'égard de l'enclavement de ce quartier et son souhait que le redéveloppement de Lachine-Est puisse participer à une plus grande connectivité physique et sociale entre les deux secteurs. Lors de sa présentation, Jonathan Théorêt souhaitait également que la réfection de l'échangeur Saint-Pierre puisse permettre de réunir Lachine-Est et le quartier Saint-Pierre en offrant, notamment, des liens de transport actif sécuritaires et conviviaux d'un quartier à l'autre. En sous-groupes, certains participants ont aussi évoqué la congestion de l'échangeur Saint-Pierre comme problématique pour l'efficacité et la compétitivité du transport collectif. Cela dit, lors de sa présentation, Mélanie Michaud a évoqué certaines données et réflexions, en lien avec le réaménagement de l'échangeur, qui prennent en compte certains des commentaires signalés lors de l'atelier.

Lors des discussions, les participants ont souligné l'importance de mettre en place un réel travail de concertation et de collaboration entre l'ensemble des acteurs concernées dont, principalement, la Ville de Montréal, l'arrondissement de Lachine, le ministère des Transports, la Société des transports de Montréal (STM), EXO, l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) et Parcs Canada. En sous-groupes

comme en plénière, ce travail de concertation est évoqué comme une composante essentielle pour connecter les différents secteurs, mais aussi pour développer une offre de service cohérente. Plus spécifiquement, pour ce qui est de la réfection de l'échangeur Saint-Pierre, certains représentants d'acteurs impliqués dans cette réfection se sont faits rassurants en ce qui a trait à la collaboration des parties prenantes dans le cadre de ce projet. Néanmoins, les discussions en sous-groupes ont laissé paraître certaines préoccupations à l'égard d'une concertation effective et de la réalisation d'études sérieuses sur les modes de transport alternatifs à l'automobile.

Objectifs clés consensuels

- Réfléchir aux liens entre Lachine-Est et les secteurs environnants (Saint-Pierre, Lachine, Lasalle) et entre celui-ci et le centre-ville.
- Répondre aux problèmes de mobilité qui sont d'ores et déjà présents dans le secteur (congestion, circulation de transit, camionnage, absence d'alternatives valables à l'auto solo, faible fréquence des services de transport collectif, effet de barrière et d'enclavement par les infrastructures en place, etc.).
- Prendre en compte les enjeux d'enclavement et de connectivité physique et sociale lors de la réfection de l'échangeur Saint-Pierre.
- Assurer l'efficacité et la compétitivité du transport collectif et actif lors de la réfection de l'échangeur Saint-Pierre.
- Mettre en place un réel travail de concertation et de collaboration entre l'ensemble des acteurs concernés pour développer une offre de service cohérente comme alternative à l'auto solo, pour le secteur, mais également pour l'échangeur Saint-Pierre.

Inscrire le projet dans une vision clairement exprimée en faveur d'une mobilité plus durable et accompagner cette vision à long terme

En sous-groupes comme en plénière, tous s'entendent sur la nécessité d'accorder plus de place aux modes de transport collectif et actif, et moins de place à l'automobile. Cet objectif a été exprimé de maintes façons. Certains participants évoquent, par exemple, un changement de paradigme ou de culture en faveur d'une mobilité plus durable ainsi que l'importance de créer un écoquartier où la mobilité est entièrement repensée en faveur des modes de transport collectif et actif. Faisant, entre autres, référence à la présentation de Jonathan Théorêt, certains proposent une vision « zéro auto solo ». Or, bien que l'ensemble des participants s'accorde pour réduire la place de l'automobile dans le secteur, les réactions provoquées par cette proposition montrent que cette place demeure un enjeu sensible qui ne fait pas consensus. Des propositions de compromis ont été évoquées, comme celle de limiter l'usage de la voiture dans le secteur par une réflexion approfondie en ce qui a trait à la diminution de l'offre de stationnements sur rue et hors rue (emplacement, nombre de cases, mesures temporaires et évolutives dans le temps pour accompagner le changement et prendre en compte l'offre en transport collectif, etc.).

Malgré ces différences de points de vue, il y a un fort consensus en ce qui a trait à l'importance d'inscrire, dès maintenant, le projet dans une vision clairement exprimée en faveur d'une mobilité plus durable. Cette vision nécessite une volonté politique assumée et partagée par l'ensemble des acteurs concernés (institutionnels, privés ou issus de la société civile) et devrait être accompagnée d'une stratégie de communication pour affirmer le positionnement du redéveloppement de Lachine-Est comme un écoquartier axé sur les transports collectifs et actifs. Pour un participant, tout le monde doit travailler ensemble pour créer une dynamique favorable au changement, l'erreur serait de tout mettre sur le dos des promoteurs. Les participants ont soulevé l'importance de définir rapidement cette vision partagée afin que l'ensemble des acteurs concernés aillent dans une direction commune et cohérente à toutes les phases du projet. Cette vision doit être perçue comme le récit souhaité pour le développement du secteur. Pour un professionnel de la Ville, le premier acte pour construire une nouvelle mobilité est l'obtention d'un consensus et d'un engagement collectif fort avec l'ensemble des acteurs concernés pour, dès maintenant, discuter du « comment » s'engager collectivement dans un virage à 180° en faveur du transport collectif et actif. Le rôle de la Ville serait d'asseoir ce consensus à l'intérieur du PPU.

Par ailleurs, l'importance d'accompagner cette vision à long terme a également été identifiée comme un élément essentiel à l'atteinte des objectifs en matière de mobilité durable. Cet accompagnement est complémentaire à la vision et à la stratégie de communication. En sous-groupe, Pierre Zimmermann signalait, entre autres, l'importance d'accompagner tous les acteurs concernés afin que les changements souhaités en matière de mobilité se concrétisent et s'inscrivent dans la durée. Il s'agit d'un élément souvent sous-estimé sur lequel plusieurs projets d'écoquartier de Strasbourg tentent aujourd'hui de s'ajuster.

Vu ainsi, il ne s'agit pas uniquement d'implanter des infrastructures de mobilité durable, mais d'accompagner les acteurs concernés à travers différentes mesures favorisant le transfert modal de l'automobile vers les transports collectifs et actifs. En sous-groupes, les participants ont proposé divers moyens pour réaliser cet accompagnement comme, par exemple, de sensibiliser les futurs résidents, avant leur arrivée, à la notion d'écoquartier afin qu'ils puissent repenser leurs choix de mobilité, ou de leur fournir des incitatifs sur une durée limitée, comme des abonnements à des services d'autopartage, de vélopartage ou de transports collectifs.

Ces mesures d'accompagnement seraient l'affaire de tous. Certains participants évoquent, par exemple, le rôle important des promoteurs comme « ambassadeurs » de la vision du projet, à la fois dans la mise en valeur de l'image du quartier que dans la mise en place des mesures d'accompagnement. Lors des échanges, quelques promoteurs se sont montrés ouverts et même prêts à encourager cette vision et à mettre en place des mesures d'accompagnement. D'autres participants ont souligné le rôle tout aussi fondamental des groupes communautaires du quartier. Rappelant que ces groupes peuvent travailler en étroite collaboration avec les élus, Jean-François Lefebvre mentionnait que des études réalisées à Portland ont démontré qu'une campagne personnalisée, visant à rencontrer personnellement les gens pour leur présenter les services offerts, avait permis d'accroître le nombre d'utilisateurs de 44%.

Cela apparaît d'autant plus important que la localisation excentrée de Lachine et l'absence d'un mode de transport collectif performant risquent, dans un premier temps, d'attirer une clientèle appréciant l'utilisation de l'automobile. Par conséquent, Olivier Canuel-Ouellet du centre de gestion des déplacements MOBA a clairement soulevé la question concernant les moyens à mettre en place pour attirer une clientèle plus encline à utiliser les transports collectif et actif.

Objectifs clés consensuels

- Appuyer le développement du secteur Lachine-Est sur une vision clairement énoncée en faveur des modes de transport collectif et actif.
- Diminuer la place accordée à l'automobile.
- Inscrire cette vision à l'intérieur du PPU.
- Accompagner cette vision par une stratégie de communication et par des mesures d'accompagnement favorisant le transfert modal de l'automobile vers les transports collectifs et actifs.
- Reconnaître que ce changement de culture en faveur d'une mobilité plus durable est l'affaire de tous.

Arrimer le développement du secteur Lachine-Est avec une infrastructure de transport collectif structurante qui pourrait varier dans le temps

Il y a consensus en ce qui a trait à la nécessité d'arrimer le développement du secteur Lachine-Est avec une infrastructure de transport collectif structurante. Bien que le mode choisi ne fasse pas l'unanimité, la très grande majorité des participants souligne qu'il faut, dès maintenant, penser les liens unissant le transport collectif et l'implantation des futurs projets dans le secteur (incluant les espaces publics et les projets privés). Ces liens devraient guider le développement du secteur et se maintenir dans le temps malgré le fait qu'il puisse avoir, à long terme, des changements dans l'offre de service en transport collectif. La notion de Transit-oriented Development (TOD) est quelques fois évoquée – ainsi que celle de Pedestrian-oriented Development (POD), voir plus loin –, mais celle-ci reste floue dans ses finalités.

Dans l'attente de l'implantation d'un nouveau mode lourd de transport collectif structurant, les participants semblent également s'entendre sur l'importance de réfléchir à l'amélioration de l'offre actuelle de transport collectif, surtout en raison de l'arrivée éventuelle de plusieurs milliers de nouveaux résidents et des besoins déjà présents dans l'arrondissement. Les participants ont, par exemple, évoqué la bonification du service de train à la gare du Canal, la création d'un service rapide par bus (SRB) dans le secteur et l'implantation de voies réservées. Plusieurs participants, dont un professionnel de la Ville et un représentant d'un promoteur, ont mentionné qu'il était primordial de réfléchir, avec des partenaires comme l'ARTM et EXO, aux façons de donner, à court-terme, un rôle de point d'ancrage à la gare du Canal au sein du futur quartier. À cet effet, dans le cadre d'un éventuel réaménagement permanent de la gare du Canal, la représentante d'un organisme de transport proposait d'implanter des commerces, des services

ou d'autres usages complémentaires à proximité de la gare pour favoriser l'utilisation du transport collectif. L'implantation de ces nouveaux usages permettrait, par ailleurs, d'optimiser l'utilisation du stationnement incitatif. Le représentant d'un promoteur suggérait également de considérer l'utilisation du canal de Lachine pour développer l'offre en transport.

En plénière, l'un des sous-groupes de réflexion a aussi proposé l'idée d'ajouter une échelle temporelle aux échelles spatiales de la planification afin de prévoir les interventions qui seraient nécessaires à court et à moyen termes pour encourager l'usage des transports collectifs (et actifs), puisque le développement se fera en différentes phases. Il apparaît important que les mesures et interventions proposées puissent évoluer dans le temps tout en étant cohérentes avec la vision adoptée. Chaque nouvelle phase devrait anticiper les besoins en mobilité et adapter les solutions mises en place, dont les tracés, afin que la temporalité du projet ne nuise pas à l'utilisation des transports actifs et collectifs. De plus, en sous-groupe, Kim Gallup proposait que les interventions puissent également être adaptées, au fil du temps, aux changements à venir au sein de la population et en matière de technologie.

Cette prise en compte de la temporalité du projet est quelques fois évoquée différemment, notamment lorsqu'on souligne la nécessité d'arriver à une certaine densité pour justifier l'implantation d'un mode de transport lourd comme le tramway. Par ailleurs, cette nécessité de tenir compte des différentes phases de développement avait déjà été soulevée lors de l'atelier de travail relatif à l'innovation écologique, comme le mentionne Sophie L. Van Neste. Elle rappelle qu'il s'agit d'un enjeu important lorsqu'on intègre la dimension climatique à la planification du quartier. Prenant pour exemple le trajet permettant d'accéder à la gare du Canal à partir des projets résidentiels actuellement prévus, elle mentionne la nécessité d'assurer que tous les usagers, particulièrement les personnes vulnérables, puissent se déplacer dans les meilleures conditions possibles à travers une bonne partie du secteur qui constitue, au moment présent, un îlot de chaleur peu favorable à la mobilité active.

Tel que nous l'avons mentionné, le choix du mode lourd de transport collectif structurant à mettre en place ne semble pas faire consensus. Alors que certains participants sont d'avis qu'il vaut mieux s'attarder à promouvoir le développement d'une offre de transport collectif indépendamment du mode choisi, d'autres sont très attachés au tramway. Dans sa présentation, Jonathan Théorêt montrait l'image d'un tramway en page de couverture et qualifiait celui-ci de « colonne vertébrale pour un écoquartier ». Jean-François Lefebvre a, par ailleurs, qualifié le tramway comme l'alternative la plus favorable pour encourager le transfert modal de l'automobile vers le transport collectif et actif en raison de la qualité du service et de son confort. Luc Gagnon ajoutait que, selon ses calculs, l'ensemble des coûts d'un tramway s'avèrent plus avantageux que ceux d'un autobus électrique ou au diesel pour chaque déplacement. Pour le représentant d'un promoteur, une plus forte densité de logements ainsi que la localisation de cette densité dans le secteur devraient être utilisées pour justifier l'implantation d'un tramway.

Quant au tracé de ce mode structurant, plusieurs participants remettent en question l'idée qu'il passe uniquement par la rue Victoria et demandent de reconsidérer le boulevard Saint-Joseph pour une partie du tracé. En sous-groupes et en plénière, des représentants de la société civile et de promoteurs ont mentionné qu'ils aimeraient minimalement connaître les scénarios envisagés de localisation des stations et des trajets du tramway ou de la ligne rose.

Objectifs clés consensuels

- Penser, dès maintenant, les liens unissant le transport collectif et l'implantation des futurs projets dans le secteur (incluant les espaces publics et les projets privés).
- Réfléchir à l'amélioration de l'offre actuelle en matière de transport collectif dans l'attente de l'implantation d'un nouveau mode lourd de transport collectif structurant.
- Anticiper les besoins en mobilité et adapter les solutions mises en place (dont les tracés) à chaque nouvelle phase afin que la temporalité du développement d'ensemble ne nuise pas à l'utilisation des transports actifs et collectifs.

Planifier les réseaux de transport actif en tenant compte de leur connectivité et de la localisation des différents équipements et services dans le projet et dans les secteurs limitrophes

En sous-groupes comme en plénière, la très grande majorité des participants s'accordent sur l'importance de planifier les réseaux de transport actif (marche et vélo) de façon à assurer leur connectivité et les déplacements vers les différents espaces publics, équipements et services de proximité prévus dans le projet ou déjà présents dans les secteurs limitrophes, incluant les commerces. Pour les participants, cette connectivité des réseaux dépasse largement l'échelle du secteur et devrait bénéficier aux populations des quartiers environnants. De plus, plusieurs participants suggèrent de prévoir, dès le départ, des tracés et des normes visant à assurer la fluidité des déplacements piétonniers et cyclables au sein des projets privés.

La connectivité des réseaux de transport actif aux réseaux de transport collectif est également évoquée afin qu'ils se complètent mutuellement, de façon à promouvoir leur utilisation et les positionner comme alternatives valables à l'automobile.

En parlant des réseaux de transport actif, des participants ont évoqué la notion de quartier complet et leur désir d'orienter le développement du secteur Lachine-Est selon les principes d'un POD (Pedestrian-Oriented Development) dont le fait d'avoir, dans un rayon de 15 minutes de marche, des écoles, des services de garderie et d'autres services de proximité. L'importance de prévoir la mobilité active des enfants, des jeunes et des populations plus vulnérables en raison de leur santé est soulignée à maintes reprises. En sous-groupe, Isabelle Provost a notamment proposé l'idée d'identifier, dès maintenant, des secteurs piétonniers sécuritaires en toutes saisons pour que les enfants puissent se rendre à l'école à pied. Elle donnait l'exemple de l'école primaire des Marguerites, à l'Île-des-Soeurs, où les sentiers pédestres entre les résidences ont permis d'ancrer une réelle culture de déplacement à pied vers l'école chez les

parents et leurs enfants. L'idée d'axer la vitalité du quartier sur les déplacements actifs pourrait d'ailleurs figurer dans la vision évoquée précédemment.

Par ailleurs, toujours en sous-groupe, Guy Pelletier parle d'attractivité et de mixité des usages pour favoriser les déplacements actifs de courte distance. Pour les plus longues distances, il évoque la gare du Canal et la facilité de se connecter autant aux autres modes de transports collectif qu'aux commerces et aux services de proximité pour bonifier l'existant et minimiser l'utilisation de l'automobile, tant pour les résidents que pour les visiteurs.

Objectifs-clés consensuels

- Assurer la connectivité entre les réseaux de transport actif et entre ces réseaux et le transport collectif, de façon à promouvoir leur usage et offrir une alternative valable à l'automobile.
- Implanter les réseaux de transport actif en tenant compte de la localisation des différents espaces publics, équipements et services prévus dans le projet ou déjà présents dans les secteurs limitrophes.
- Intégrer les déplacements vers et en provenance des secteurs limitrophes afin que l'ensemble des citoyens, indépendamment de leur lieu de résidence, puissent bénéficier des services et des nouveaux aménagements prévus dans le secteur Lachine-Est.

Mettre l'expérience des usagers au coeur des considérations en matière de mobilité durable

Au-delà des considérations relatives à l'efficacité de l'offre en matière de transport collectif et actif, l'expérience des usagers a été identifiée comme l'un des principaux critères à prendre en compte pour rendre attractifs les modes de mobilité durable et favoriser leur utilisation. Plus particulièrement, pour les réseaux de transport actif, des notions de plaisir sont évoquées ainsi que la nécessité de les considérer non seulement comme des axes de déplacement, mais comme de véritables espaces publics pouvant être le support de découvertes et de divertissements. En citant l'exemple d'une zone plutôt rébarbative à la mobilité active, la représentante d'un organisme de transport soulignait l'importance de créer un environnement favorable au changement des habitudes en mobilité, à savoir encourager le passage de l'auto solo à d'autres modes de transport plus durables. Ron Rayside soulignait également la nécessité d'avoir des services de proximité et que l'expérience de marche soit plaisante.

En sous-groupes, certains participants, dont des représentants de promoteurs, ont souligné l'importance de réfléchir à des aménagements quatre saisons. Si, lors des discussions, les propos ont plus particulièrement porté sur les enjeux de confort et de sécurité durant la saison hivernale, il est à noter que des préoccupations liées à la présence d'îlots de chaleur avaient été évoquées lors de l'atelier sur l'innovation écologique.

En sous-groupe également, Olivier Canuel-Ouellet du centre de gestion des déplacements MOBA a mentionné que le transport de marchandises avait un impact significatif sur le sentiment de sécurité des piétons et des cyclistes. Ce faisant, il soulignait l'importance de mettre en place des aménagements favorisant la convivialité et la sécurité des déplacements actifs. Dans un autre sous-groupe, le représentant d'un promoteur a mentionné qu'il fallait réfléchir, dès maintenant, à la présence des camions dans le secteur pour éviter qu'ils deviennent un frein au transport actif, rejoignant ainsi certains propos mentionnés par Mélanie Michaud lors de sa présentation, propos qui s'appliquait également à la circulation de transit.

Objectifs clés consensuels

- Considérer l'expérience des usagers afin de rendre attractifs les modes de mobilité durable et favoriser leur utilisation.
- Concevoir les axes de déplacement actif comme de véritables espaces publics pouvant être le support de découvertes et de divertissements.
- Réfléchir à des aménagements quatre saisons garantissant le confort et la sécurité des déplacements actifs.
- Réfléchir à la présence des camions et de la circulation de transit dans le secteur et prévoir des aménagements pour éviter qu'ils deviennent un frein à la mobilité active.

Reconnaître que certaines contraintes peuvent justifier l'usage de la voiture

Les discussions en sous-groupes et en plénière font ressortir l'importance d'identifier les contraintes pouvant entraîner une dépendance à l'automobile afin d'offrir, si possible, des solutions alternatives efficaces et performantes.

Plusieurs contraintes liées à l'âge, à la situation familiale (couple avec ou sans enfants, famille monoparentale, etc.), au revenu ou à une situation de handicap entraînant une diminution des capacités de déplacement de manière temporaire ou définitive ont été mentionnées. Plusieurs participants ont souligné la nécessité d'avoir une offre de transport qui tienne compte des besoins variés de l'ensemble de la population, notamment des populations vulnérables. De nombreux représentants de la société civile ont mentionné explicitement l'équité comme facteur à prendre en considération dans l'accès aux modes de transport, mais également dans l'offre résidentielle qui sera proposée dans l'écoquartier, offre qu'on souhaite mixte et inclusive. Sur ce point, Ron Rayside faisait remarquer qu'il y a peu de mixité sociale dans les écoquartiers européens et qu'il ne faudrait pas répéter cela dans Lachine-Est.

Cette réflexion en ce qui a trait aux besoins variés de l'ensemble de la population devrait également prendre en compte les populations vulnérables qui viendraient des quartiers limitrophes pour qu'elles puissent profiter des nouveaux services et aménagements offerts à Lachine-Est.

À cet effet, un sous-groupe suggérait que les solutions proposées prennent en compte la temporalité des différentes phases de développement.

Objectifs clés consensuels

- Prévoir une offre de transport qui tienne compte des besoins variés de l'ensemble de la population, notamment des populations vulnérables, afin d'offrir, lorsque possible, une alternative efficace et performante à l'auto solo.
- Inscrire cette réflexion dans la temporalité des différentes phases de développement du secteur.

3.2 Point sensible : le stationnement

La place à accorder au stationnement, sur rue ou hors rue, a soulevé plusieurs débats. Les discussions tenues lors de l'atelier, à la fois en sous-groupes et en plénière, montrent une forte divergence des opinions et l'absence de consensus.

Cet enjeu a, notamment, été mentionné lors des discussions relatives :

- À la vision devant guider le développement de Lachine-Est (entre autres, lorsqu'on a fait référence à une vision « zéro auto solo »);
- À l'aménagement des rues (avec ou sans espaces de stationnement);
- Aux lieux où ceux-ci devraient être implantés (par exemple, l'idée de concentrer les espaces de stationnement à des endroits stratégiques pour limiter le plus possible la présence de la voiture dans le quartier);
- À la temporalité des espaces prévus (en prévoyant leur transformation ou l'occupation de ces espaces par d'autres usages au fur et à mesure que l'offre en transport collectif augmente);
- Au nombre de cases de stationnement à prévoir dans la réglementation pour les projets privés (tant pour assurer la viabilité économique de ces projets que pour s'assurer d'attirer des résidents qui adhèrent à la vision qui sera proposée);
- À la nécessité d'adopter, dès le départ, des normes de stationnement qui correspondent à la vision souhaitée ou, au contraire, d'adapter ces normes dans le temps en fonction de l'offre en transport collectif.

Loin d'être anodines, ces questions relatives à la place à accorder au stationnement semblent, pour plusieurs participants, constituer un enjeu prioritaire. Les réponses apportées à certaines d'entre elles pourront faire tenir tout le reste ou, au contraire, nuire fortement à la vision de ce que devrait être un écoquartier. Pour plusieurs participants, le PPU en préparation devrait permettre de répondre à ces questions.

3.3 Outils, moyens d'action, acteurs concernés, processus et conditions de mise en oeuvre

Cette sous-section regroupe, en différents thèmes, plusieurs propositions formulées par les participants en ce qui a trait aux divers outils, moyens d'actions, processus et conditions pour atteindre certains points énoncés précédemment. Ces propositions précisent, quelques fois, les acteurs concernés. Il ne s'agit pas de consensus, mais d'idées énoncées pour guider l'élaboration du PPU. Elles complètent celles déjà mentionnées à la sous-section 3.2.

Mesures d'accompagnement pour permettre aux nouveaux résidents d'adopter de bonnes habitudes en matière de mobilité durable dès le jour 1 de leur arrivée

L'idée d'accompagner par différentes mesures la vision énoncée pour le secteur en matière de mobilité durable a fait consensus. Ont, entre autres, été proposés : d'offrir, un abonnement gratuit donnant accès à un service d'auto partage ou à un service de vélo partage pour la première année; de mettre en place un service pour accompagner les résidents et les employés/employeurs du secteur dans leurs choix de mobilité ou de donner mandat à un organisme et/ou une association de la communauté locale afin de mener à bien cet accompagnement; et de faire cofinancer cette démarche d'accompagnement par l'ensemble des acteurs concernés, dont les promoteurs.

En ce qui a trait aux aménagements à prévoir, plusieurs participants mentionnent l'importance de s'assurer que les nouveaux résidents puissent prendre de bonnes habitudes en matière de mobilité durable, dès le jour 1, en créant un environnement favorable aux modes de transport actif par la présence de liens piétonniers (trottoir, etc.) et de pistes cyclables. Ces aménagements pourraient être temporaires et/ou permanents en fonction des différentes phases du développement.

Agathe Mertz (Imagine Lachine-Est et GRAME) mentionne également la possibilité de mettre en place des mesures d'écofiscalité pour favoriser l'usage des transports collectif plutôt que l'auto solo.

Trame de rues et fluidité des déplacements

Afin d'encourager l'utilisation des modes de transport collectif et actif dans le secteur Lachine-Est, plusieurs idées ont été énoncées dont l'importance de miser sur les courtes distances; de permettre la perméabilité des déplacements piétonniers et cyclables entre les différents projets immobiliers pour faciliter l'accessibilité aux services, aux commerces, aux espaces publics et à la gare, grâce (par exemple) à des servitudes de passage; et d'avoir une philosophie d'accessibilité grand public sur l'ensemble des terrains privés. Plusieurs participants considèrent qu'il est urgent de planifier cette trame de rues afin d'avoir une réelle vision du quartier et prévoir l'arrimage possible (emprise et arrêts) entre le mode structurant de transport collectif et le futur développement.

Entre le secteur et le quartier Saint-Pierre, l'idée d'organiser un concours comme cela fut le cas pour le viaduc Van Horne a été proposée afin d'assurer la qualité des espaces qui seraient situés sous le futur

échangeur Saint-Pierre. En ce qui a trait à sa réfection, Ron Rayside suggère de maintenir le côté autoroutier uniquement pour les voies rapides situées au-dessus du sol et de prévoir, sous l'échangeur, des aménagements liant les deux quartiers grâce, entre autres, à l'éclairage, au verdissement, au design urbain et à l'implantation de zones récréatives.» Bien que cela ne soit pas précisé, l'aménagement des voies au niveau du sol aurait, par le fait même, un caractère urbain qui se différencierait du caractère autoroutier de l'échangeur.

Aménagement des rues et des espaces publics pour encourager l'utilisation des modes de transport collectif et actif

En ce qui a trait à l'aménagement des nouvelles rues et des nouveaux espaces publics dans le secteur, quelques propositions ont été formulées. Plusieurs participants ont souligné l'importance d'assurer un partage de la rue qui donne priorité au transport actif. Une professionnelle de la Ville a fait remarquer qu'il était opportun de ne pas uniquement voir la rue ainsi que les sentiers piétonniers et les pistes cyclables hors rue comme des axes de déplacement, mais également comme des occasions pour jouer, verdifier et gérer l'eau (mutualisation des axes). Kim Gallup de Möbius4 a aussi mentionné la nécessité d'agir sur l'expérience vécue, la découverte et la qualité des aménagements.

Stationnement

Tel que nous l'avons mentionné précédemment, le stationnement est un enjeu soulevant plusieurs débats entre les participants. Tous s'entendent toutefois pour diminuer l'espace qui lui sera consenti. Pour ce faire, différents moyens sont proposés.

En ce qui a trait à l'emplacement des espaces de stationnement, plusieurs participants souhaitent qu'il n'y en ait pas sur la rue, que tout soit étagé ou en souterrain et que ces espaces soient concentrés à l'entrée du secteur ou à d'autres endroits stratégiques, à l'exemple de certains écoquartiers européens. Dans sa présentation, Jonathan Théorêt évoque les idées suivantes en lien avec sa vision « zéro auto solo » : limiter le bitume, partager l'espace de la rue en faisant en sorte que toute nouvelle case de stationnement soit dédiée à l'autopartage, en proscrivant le stationnement de surface pour l'auto-solo et en proscrivant le stationnement gratuit.

L'idée de mutualisation des espaces de stationnement entre les usages commerciaux, résidentiels et communautaires est également mentionnée afin de favoriser une réduction et une optimisation des surfaces consenties à la voiture. Cette mutualisation devrait tenir compte de la complémentarité des usages dans la journée et de leur répartition dans l'espace. Pour certains participants, cette mutualisation devrait être basée sur les besoins liés aux activités commerciales et d'emploi puisque, pour les usages résidentiels, l'utilisation des modes de transport collectif et actif est à privilégier.

Pour plusieurs participants, la norme relative au nombre de cases minimales et/ou maximales de stationnement dans les projets privés doit être revue. Pour Jean-François Lefebvre, le plus bas seuil

possible serait 0,25 case/ménage. Ce seuil correspondrait au nombre de cases de stationnement nécessaires pour les emplois prévus dans un contexte où la plus grande part des déplacements se ferait en transport collectif ou actif. Ce seuil prendrait également en compte le nombre de cases qui se libèrent le jour par les personnes travaillant à l'extérieur du secteur. Ce seuil ne fait toutefois pas consensus. Un autre seuil est, entre autres, mentionné, soit 0,5 case/ménage au lieu de la norme actuelle de 1,5 case/ménage. Dans sa présentation, Jonathan Théorêt souligne que « les règlements qui exigent des minimums de stationnement sont d'un autre siècle » et qu'il faudrait plutôt établir des maximums sévères de stationnement. Le représentant d'un promoteur suggère également de ne pas avoir de seuil minimal de stationnement à réaliser et d'utiliser l'argent ainsi économisé dans des efforts/mesures pour faciliter l'autopartage, comme couvrir une partie des frais d'abonnement.

Pour certains participants, cette norme devrait se modifier dans le temps en fonction de l'offre réelle en matière de transport collectif. On rappelle les chiffres évoqués dans la présentation de Mélanie Michaud. Actuellement, 73% des déplacements se feraient en voiture à Lachine comparativement à 54% dans le Grand Montréal. Pour d'autres participants, cette modulation de la norme dans le temps irait à l'encontre de la vision et nuirait au message à envoyer en faveur d'une mobilité plus durable.

Toutefois, advenant la modulation de la norme dans le temps, des participants évoquent l'idée de rendre transitoires les espaces de stationnement et de prévoir des aménagements ou des structures pouvant, par la suite, être transformés. Une idée similaire avait été soulevée lors de l'atelier relatif à l'innovation écologique. Chloé Duval-Zack de Bâtir son quartier avait alors évoqué le principe de « réversibilité » des espaces de stationnement. Par ailleurs, l'idée que les nouveaux résidents s'engagent à ne plus avoir de voiture dans les 5 ans de leur arrivée est aussi évoquée.

En ce qui a trait aux espaces de stationnement sur rue, Ron Rayside mentionne qu'il ne faudrait pas oublier que, là où il y a des logements sociaux, le stationnement est en surface parce que les résidents n'ont pas les moyens de payer un stationnement en souterrain. Ainsi, même si on voulait limiter au maximum ce type de stationnement, il faudrait tenir compte du besoin de certaines familles d'avoir accès à leur voiture.

Mesures à prévoir dans les projets privés pour encourager l'utilisation des modes de transport collectif et actif

En plus de permettre la perméabilité des déplacements piétonniers et cyclables entre les différents projets immobiliers par, entre autres, des servitudes de passage, plusieurs participants ont souligné l'importance d'exiger, dans chaque projet et immeuble, des espaces de stationnement réservés à l'autopartage et aux vélos. Certains espaces devraient être également prévus au rez-de-chaussée pour entreposer des vélos, des poussettes ou tout autre équipement facilitant la mobilité active de façon à convenir à l'ensemble des usagers.

Camionnage, trafic de transit et gestion des matières résiduelles

Tel que nous l'avons mentionné précédemment, le transport de marchandises ainsi que le trafic de transit pourraient avoir un impact significatif sur le sentiment de sécurité des piétons et des cyclistes, et nuire à l'utilisation des transports actifs. Si plusieurs participants reconnaissent l'importance de mettre en place les aménagements nécessaires pour répondre à cet enjeu, peu de solutions concrètes ont été formulées. Un participant a toutefois proposé de prévoir des « cargo tram » dans l'éventualité où un tramway serait mis en place. Pour Ron Rayside, il faut réfléchir dès maintenant au camionnage, à la livraison et à la collecte de déchets pour éviter que ces éléments « contaminent » les rues et deviennent un frein au transport actif.

4. Tableau de plénière

Le présent tableau a été rempli lors de la plénière, laquelle constituait l'étape finale du groupe de travail Mobilité. Ce tableau visait à synthétiser les propos discutés en sous-groupes et à identifier collectivement des points consensuels quant aux objectifs et aux moyens de mise en œuvre. Les éléments en gras ont été mentionnés plusieurs fois tandis que ceux en italique ont été déplacés, après la plénière, pour les insérer au bon endroit. Ces éléments, ainsi que les enregistrements sonores de la rencontre, ont servi à faire ressortir les principaux constants énoncés précédemment.

Échelle considérée	Préoccupation et/ou objectif	Outils, moyens d'action et lieux d'intervention si pertinent	Acteurs concernés, processus et conditions de mise en œuvre
<p align="center">À l'échelle du projet (Lachine-Est)</p>	<p>Inscrire le projet dans un nouveau paradigme autour d'un axe de transport collectif structurant, indépendamment du mode qui sera, à terme, choisi.</p>	<p>Penser le projet autour d'un transport collectif structurant.</p> <p>Au-delà de l'implantation d'un mode de transport collectif et de son arrimage au développement, accompagner les personnes qui viendront habiter ce secteur pour favoriser le transfert modal de l'auto solo vers une mobilité plus durable.</p> <p>Importance du récit et des messages communiqués : la vie dans un écoquartier comme l'occasion de repenser sa mobilité.</p> <p>Tramway : une solution financièrement plus avantageuse que l'implantation de voies</p>	<p>Gérer le temps du projet et l'offre de transport présente et future. Par exemple, un mode de transport « transitoire » en attendant la construction d'un mode de transport collectif structurant permanent.</p> <p>Travailler avec les acteurs du transport collectif.</p> <p>Les acteurs impliqués dans le centre communautaire, possibilité de partage des installations sportives.</p> <p>Cohérence, dans le temps, de la planification de l'offre de transport et du développement.</p> <p>Rôle des promoteurs et des fournisseurs de services dans la communication d'un récit et d'un message cohérent sur l'écoquartier et la mobilité.</p>

		réservées / pourrait passer par Notre-Dame.	Arrimage nécessaire avec les acteurs du transport collectif : ligne « école » pour la polyvalente, plus grand nombre de passages de trains à la gare.
	Mise en place de réseaux de transport actif et collectif.	Penser les réseaux en termes de qualité, d'expérience, de facilité d'usage, de confort 4 saisons et d'usages (lien à faire entre réseaux, usages et destinations). Prévoir la mobilité active des enfants.	Rôle actif de l'arrondissement dans l'implantation des pistes cyclables et des trottoirs. Travailler avec le milieu scolaire dès le départ.
	S'assurer que l'offre de mobilité réponde à la mixité sociale souhaitée.	Tenir compte de la difficulté que peuvent avoir certains ménages de penser uniquement en termes de transports collectifs ou actifs. Penser à une répartition des modes reflétant la mixité sociale à l'intérieur du nouveau développement et en périphérie. Équité entre les différents modes de transport.	
	Utiliser tous les outils possibles pour régler le stationnement (nombre de places maximal, stationnement sur rue, etc.).	Réfléchir à différentes possibilités (exemples étrangers) : stationnement transitoire; places de stationnement à durée limitée (par exemple, 5 à 10 ans, après quoi cette place revient à quelqu'un	

		<p>d'autre).</p> <p>Amener les gens à réfléchir différemment (par exemple, leur démontrer toutes les implications financières de posséder une voiture).</p> <p><i>Revoir la réglementation de l'arrondissement sur les cases de stationnement (pour aller en deçà de 1,5 case par ménage).</i></p>	
	<p>Adopter une vision « zéro auto solo » (idée soulevée mais faisant débat).</p>	<p>Réduire ou supprimer complètement le stationnement sur rue, favoriser le stationnement en souterrain et mutualisation du stationnement.</p> <p>Volonté politique et stratégie de communication affirmant la position d'un « écoquartier zéro auto ».</p> <p>Couper le camionnage dans le quartier grâce au transport de marchandise « tram-cargo » et la livraison à vélo (ex. projet Colibris à Montréal).</p> <p>Promotion de l'autopartage, des transports actifs, des équipements et des infrastructures du futur</p>	<p>Rôle des promoteurs dans la promotion de cette vision.</p> <p>Travail en concertation et développement d'une vision globale et cohérente.</p>

		quartier et de la connectivité. Alignement avec les politiques publiques montrant l'incohérence d'avoir des minimums d'asphalte/stationnements.	
	Voir la rue comme un espace public, un milieu de vie, un espace d'appropriation citoyenne qui fait le charme d'une ville	Aménagements favorisant la création d'un environnement intéressant et l'utilisation des modes de transport actif, notamment.	
	Utiliser les atouts du quartier pour proposer des alternatives à l'auto-solo, et ce, à toutes les échelles (du projet immobilier à l'échelle de l'arrondissement).	Gare du Canal et Canal de Lachine, notamment.	
	Susciter la collaboration l'engagement de l'ensemble des parties prenantes pour opérer un virage vers la mobilité collective et active	Consensus et engagement politique	Élus, fonctionnaires de la ville et des différents paliers gouvernementaux, promoteurs, citoyens...
	S'interroger sur l'impact de la COVID-19 sur le partage de l'espace public et les besoins en déplacements pendulaires dans un contexte de télétravail.		
	Réfléchir aux usages et aux services de proximité dans le quartier, création d'un quartier complet.	Adopter une vision transversale (par exemple, ne pas envisager la question du stationnement sans penser aux besoins des humains).	

		Dégager des espaces disponibles pour le public (agriculture urbaine, parcs, gestion des matières résiduelles...) pour permettre de nouveaux usages.	
À l'échelle de l'arrondissement (entre le projet et son environnement)	Connectivité entre Lachine-Est et les quartiers limitrophes.	<p>Faciliter les déplacements à l'intérieur de l'arrondissement et faciliter l'accès aux quartier environnants depuis le secteur du projet (liens avec les rues Notre-Dame et Saint-Jacques, notamment).</p> <p>Réfection de l'échangeur Saint-Pierre : nécessité de prendre en compte les commerces de proximité dans la réflexion.</p> <p>Connectivité des réseaux de transport collectif et actif avec les secteurs environnants et les destinations.</p> <p>Travail en concertation et développement d'une vision globale et cohérente.</p>	<p>Fine gestion des destinations dans le projet et à l'extérieur du projet.</p> <p>Collaboration entre Ville de Montréal, différents paliers gouvernementaux (ministère des transports, notamment) et développeurs.</p>
À l'échelle de la ville et de l'agglomération (entre le projet, l'arrondissement, le centre-	<i>Faciliter les déplacements vers le centre-ville.</i>		

ville, et les autres secteurs de l'île de Montréal)			
--	--	--	--