
**Consultation publique sur l'intégration urbaine du projet de
modernisation de la rue Notre-Dame**

Mémoire de Vélo Québec



28 janvier 2008

Présentation de Vélo Québec

Fondé en 1967, Vélo Québec Association est un organisme sans but lucratif. Sa mission vise à encourager et à faciliter la pratique libre et sécuritaire de la bicyclette et de la marche à des fins de loisir, de tourisme et de transport.

Depuis 40 ans, Vélo Québec contribue à l'émergence d'une véritable culture vélo chez les Montréalais et les Montréalaises avec l'objectif d'offrir une meilleure qualité de vie.

Sa grande réalisation, la Route verte, se fait avec le soutien du ministère des Transports du Québec et la collaboration de plusieurs de centaines de municipalités au Québec. Cet itinéraire cyclable traverse le Québec sur plus de 4300 kilomètres.

Les publications suivantes témoignent de l'expertise technique acquise au fil des ans dans les domaines de l'aménagement du réseau cyclable :

- Guide technique d'aménagement des voies cyclables (Technical Handbook of Bikeway Design), 3^e édition – 2003 ;
- Formations techniques offertes aux professionnels ;
- L'état du vélo au Québec en 2005 (Bicycling in Québec in 2005) ;
- Plan d'accessibilité et de mobilité à vélo au centre-ville de Montréal réalisé en partenariat avec la Ville de Montréal – 2005 ;
- Organisation de conférences, de colloques et de rencontres techniques sur la Route verte.

Intervention de Vélo Québec

Vélo Québec est heureuse de prendre part à la présente consultation et de pouvoir commenter le projet de modernisation de la rue Notre-Dame. À notre avis, il est important que ce projet améliore les conditions de circulation à pied et à vélo dans l'axe de la rue Notre-Dame et à l'intérieur des quartiers avoisinants, en particulier Hochelaga-Maisonneuve et Sainte-Marie.

Il est également important que soit respecté l'esprit des exigences du BAPE, qui s'appuyaient sur le maintien de la capacité routière dans l'axe est-ouest entre les rues Sherbrooke et Notre-Dame, car nous croyons que tout accroissement de la circulation automobile au centre-ville et dans les quartiers limitrophes aura un impact majeur sur les déplacements à pied et à vélo.

Dans notre intervention, nous mettons l'accent sur les aménagements pour les personnes qui choisissent la marche ou le vélo comme moyen de transport. Cet enjeu est essentiel à tout projet moderne de réfection routière.

Contexte

Le décret 1130-2002 du 25 septembre 2002 autorisait le projet de modernisation de la rue Notre-Dame sous réserve de plusieurs conditions. Le projet présenté 5 ans plus tard en est un de compromis, avec un ouvrage hybride qui fonctionnera en mode autoroutier

en périodes de pointe et en mode artériel avec feux de circulation le reste de la journée. Globalement, les aménagements proposés, avec corridors séparés pour les piétons et les cyclistes, sont plutôt de type autoroutier.

Nos commentaires porteront sur les aménagements pour les piétons et les cyclistes prévus au projet et sur les impacts du projet sur la circulation des piétons et des cyclistes dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve, après et pendant les travaux.

Aménagements pour les piétons et les cyclistes

Les aménagements proposés pour les piétons et les cyclistes respectent l'esprit du décret 2002, qui prévoyait notamment à la condition 6 :

PISTE MULTIFONCTIONNELLE

Le ministre des Transports doit réaliser, en collaboration avec la Ville de Montréal, le raccordement de la piste multifonctionnelle de la rue Notre-Dame à la piste du boulevard René-Lévesque.

Dans l'axe de la rue Souigny, le ministre des Transports doit procéder à l'acquisition de la voie ferrée du Canadien National afin de permettre le raccordement de la piste multifonctionnelle au marché Maisonneuve.

Dans l'axe de la rue Souigny, le ministre des Transports doit réaliser, à partir de la rue Haig, une piste multifonctionnelle permettant de traverser l'autoroute 25;

Il est important de rappeler que la piste de la rue Notre-Dame, aménagée dans les années 1980, a été intégrée à la Route verte dès le lancement du projet en 1995, est balisée à cet effet et fait partie intégrante de l'itinéraire cyclotouristique québécois. Cette piste est également devenue au fil du temps un axe de déplacement dont l'importance pourrait s'accroître avec de meilleurs aménagements.

La proposition de séparer la piste multifonctionnelle en un sentier piéton et une piste cyclable séparés est accueillie favorablement parce qu'elle accroîtra le confort et minimisera les possibilités de conflits entre piétons et cyclistes.

Par ailleurs, l'ajout de liens aux deux extrémités de la piste Souigny donnera un sens à cet aménagement, en reliant le quartier Mercier-Ouest avec les quartiers Hochelaga-Maisonneuve et Mercier-Est.

Connectivité

La connectivité des aménagements pédestres et cyclables avec la trame de rue et avec les édifices et installations publics ou privés est très importante pour en assurer l'utilité à des fins de transport et l'accessibilité à des fins de loisirs.

La connectivité proposée avec les parcs Champêtre et Bellerive est une amélioration notable. On note toutefois l'absence de connexion avec certaines rues au nord de la rue Notre-Dame. De plus, la connexion de la piste prévue au-dessus de l'autoroute 25 avec le quartier Mercier-Est n'est pas précisée.

Recommandation 1

Assurer la connectivité des sentiers piétons et de la piste cyclable avec toutes les rues se raccordant à la rue Notre-Dame et avec toutes les rues locales se terminant en cul-de-sac ou en tournebride au nord de la rue Notre-Dame.

Recommandation 1a

Assurer une connectivité efficace et sécuritaire de la piste cyclable prévue au-dessus de l'autoroute 25 avec le réseau de rues à l'est de cette autoroute.

Par ailleurs, l'accès au Port de Montréal et aux édifices et installations situées au sud de la rue Notre-Dame sera très restreint pour les piétons et les cyclistes, en particulier en mode d'opération tout vert.

Recommandation 1b

Prévoir l'accès à pied ou à vélo au Port de Montréal, pour les employés et les visiteurs qui y sont admis, et aux édifices situés au sud de la rue Notre-Dame.

Bruit

Un niveau de bruit trop élevé réduit considérablement l'attrait et l'utilité des aménagements piétonniers et cyclables. Non seulement il devient désagréable d'y circuler, ce qui élimine l'utilité à des fins de récréation et réduit celle des fins de transport, mais la diminution de la fréquentation entraîne aussi une diminution de la sécurité.

Dans le projet, l'accroissement important des surfaces dures et la diminution de la largeur de la bande verte entraîneront probablement une augmentation du bruit généré par la circulation routière sur la rue Notre-Dame. Le choix du béton rainuré comme revêtement de chaussée — pratique courante au ministère des Transports pour les autoroutes en milieu urbain — entraînerait lui aussi une augmentation importante du bruit généré, même en l'absence d'accroissement de la circulation. Enfin, la section en dépression de part et d'autre du parc Champêtre créera un effet de caisson qui amplifiera les bruits générés, au moins aux abords immédiats de la chaussée.

À moins de mesures particulièrement efficaces d'atténuation du bruit, celui-ci risque de s'accroître sur des portions importantes des aménagements piétonniers et cyclables, qui sont les plus près des voies de circulation. Par exemple, on se retrouve avec la situation paradoxale où le lien créé entre le parc Morgan et le parc Champêtre, malgré l'absence totale de circulation routière, risque de connaître des niveaux de bruit plus élevés que ceux qui y sont observés aujourd'hui.

Recommandation 2

Démontrer l'efficacité des mesures d'atténuation du bruit au niveau des aménagements pour les piétons et les cyclistes et des parcs proposés, et ce avant le début du projet.

Recommandation 2b

Dans les sections où la chaussée routière reste au niveau du sol, retenir l'option où la piste cyclable est séparée de la chaussée par un talus antibruit, préférable à celle du mur architectural, qui exposerait les cyclistes à plus de bruit.

Circulation locale

Le projet déposé doit « maintenir le statu quo en matière de capacité routière nette disponible dans le quadrilatère formé par l'autoroute 25, la rue Sherbrooke, l'avenue De Lorimier et la rue Notre-Dame ». Pour y arriver, le décret de 2002 prévoit à la condition 6 que « Le ministre des Transports, en concertation avec la Ville de Montréal, doit proposer et réaliser un programme de suivi pour évaluer, après deux, cinq et dix ans suivant la mise en service de la rue Notre-Dame modernisée, l'efficacité des mesures d'apaisement de la circulation comme moyen de maintenir le statu quo en matière de capacité routière »

Compte tenu de l'augmentation considérable de capacité routière qu'offriront les aménagements proposés dans l'axe de la rue Notre-Dame, de l'ordre de 60 %¹, il faudrait logiquement s'attendre à une réduction considérable de la capacité routière des rues du quartier Hochelaga-Maisonneuve, qui profiterait aux piétons et aux cyclistes et faciliterait leurs déplacements dans tout le quartier. Or les documents présentés font état uniquement d'énoncés de principe : tracé du réseau cyclable proposé, quartiers verts à planter, mesures préférentielles pour le transport en commun, « axes routiers qui seront étudiés pour l'implantation possible de mesures de mitigation du transit ».

Pour se matérialiser, la diminution de capacité sur les artères et rues locales nécessitera des aménagements coûteux et qui feront probablement l'objet d'une contestation assez forte, parce qu'ils bousculeront les habitudes de déplacement des automobilistes du quartier.

On est donc face à un projet routier bien défini d'une part et à des énoncés de principe difficiles à concrétiser d'autre part, avec un risque élevé d'accroissement important de la capacité routière globale. Sans compter que même la diminution temporaire de circulation de transit dans le quartier qu'on pourra observer au cours des premières années s'accompagnera d'effets négatifs, comme l'accroissement des vitesses à la suite de la diminution de la congestion.

Recommandation 3

Définir les mesures de modération de circulation et leur impact sur la capacité routière avant le démarrage du projet pour confirmer leur faisabilité, ou réduire la capacité routière proposée sur la rue Notre-Dame pour rendre plus réaliste l'atteinte de l'objectif de maintien de la capacité actuelle de circulation.

¹ Par exemple, à l'ouest de la rue Pie-IX, le débit actuel de 55 000 véhicules par jour passerait à 87 000 en 2021 selon les prévisions du ministère. À cette même intersection, les débits à l'heure de pointe (7h30 à 8h30), passeraient de 3700 à 5900.

Période de travaux

Le chantier de la rue Notre-Dame est prévu durer 6 ans. À moins de mettre en place des mesures sévères, il aura des impacts considérables sur la population d'Hochelaga-Maisonneuve, notamment en accroissant la pression de la circulation de transit dans le quartier, ce qui nuira notamment aux piétons et aux cyclistes. Or à cet égard également les documents présentés font état uniquement d'énoncés de principe : « Le ministère des Transports du Québec et la Ville de Montréal travailleront à minimiser les impacts reliés aux travaux. Des mesures d'atténuation seront mises en œuvre pour maintenir la qualité de vie des résidents et des usagers de la route, en particulier en ce qui a trait au bruit, à la poussière, à la gestion de la circulation et aux accès. La population ainsi que les entreprises riveraines affectées par les travaux seront fréquemment informées de l'avancement des opérations. »

Recommandation 4

Les mesures de modération de circulation devraient être implantées avant le début du chantier pour contrer les débordements sur les rues du quartier pendant ces six années. Il faut également assurer le maintien de la voie cyclable pendant toute la durée des travaux.

Conclusion

En voulant satisfaire tous les modes de transport, le projet présenté accroît considérablement la capacité routière de la rue Notre-Dame, ajoute deux voies réservées qui serviront également à accueillir les véhicules en panne, améliore les infrastructures piétonnes et cyclistes — notamment l'accès aux parcs Champêtre et Bellerive — tout en y accroissant le niveau de bruit.

Des mesures drastiques seront nécessaires pour diminuer la capacité routière à l'intérieur du quartier du même ordre que l'accroissement offert sur l'axe Notre-Dame.

Un projet plus modeste, comportant un maximum de 6 voies de circulation au lieu de 8 permettrait quand même une amélioration de la fluidité de la circulation, en particulier si les deux voies réservées au transport en commun sont aussi ouvertes au covoiturage.

Un tel projet minimiserait également l'empiètement sur la bande verte. Il serait donc plus intéressant pour les piétons et les cyclistes, tout en permettant la mise en place de mesures de modération de circulation et d'accroissement de l'offre de transport en commun dans un horizon réaliste dans les quartiers Hochelaga-Maisonneuve et Sainte-Marie.