

Enquête et audience publique
**Projet de parachèvement de l'autoroute 19 :
le commentaire de Vélo Québec**

Présenté au
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement



Vélo Québec
16 octobre 2014

Avant-propos

Implanté à Montréal depuis 47 ans (1967), Vélo Québec emploie une centaine de personnes, directement à son siège social de la rue Rachel et par le biais de collaborations avec différents organismes à travers le Québec. Actif dans la promotion d'une meilleure qualité de vie, Vélo Québec est à la fois un acteur et un observateur importants de la vie urbaine. Au fil des ans, notre organisation a contribué à l'émergence d'une véritable culture vélo au Québec et tout particulièrement à Montréal.

Depuis 1995, Vélo Québec coordonne l'ensemble des travaux liés au développement de la Route verte pour le ministère des Transports du Québec, ce qui nous amène à travailler étroitement avec le milieu municipal et régional aux différentes étapes d'élaboration d'un plan vélo.

Dans la grande région de Montréal, nous travaillons avec la Communauté métropolitaine (CMM) et l'ensemble des municipalités du territoire à un vaste projet de planification et de concertation qui donnera naissance au Réseau vélo métropolitain. C'est donc dans ce contexte que sont présentés ici nos commentaires.

Nos préoccupations

Le projet de parachèvement de l'autoroute 19 interpelle Vélo Québec à différents égards. Notamment en ce qui a trait :

- au franchissement de la rivière de Mille-Îles par la Route verte;
- à la localisation et à la fonction de la voie cyclable projetée dans l'axe du futur autoroute;
- au lien avec les objectifs du PMAD.

1. Le franchissement de la rivière des Mille-Îles par la Route verte

Tout d'abord, un segment de ce projet concerne la **Route verte**, dans la liaison qu'elle assure entre Laval et la couronne nord, au-dessus de la rivière des Mille-Îles. La Route verte est un itinéraire cyclable de 5000 km, sur route et hors route, à travers les régions du Québec. Elle est aménagée suivant des paramètres de qualité qui contribuent à en faire un itinéraire reconnu hors de nos frontières. Depuis 1995, Vélo Québec en coordonne le développement et la mise en valeur, en collaboration avec un millier de partenaires locaux et régionaux et avec le soutien technique et financier du ministère des Transports du Québec (MTQ). Vélo Québec a donc comme mandat, entre autres, d'émettre des avis et des recommandations quand vient le temps, pour un gestionnaire local ou régional, ou pour le MTQ, d'améliorer ou d'en corriger une partie du tracé.

L'aménagement actuel, entre Laval et la couronne nord, sert bien les piétons et les cyclistes, à qui il permet de traverser la rivière des Mille-Îles de façon confortable et sécuritaire. Il correspond aux paramètres techniques élaborés depuis la première publication du *Guide de réalisation de la Route verte*, en 1997.

Le projet qui est présenté dans le cadre des présentes audiences publiques sur l'environnement prévoit un nouveau pont comportant une voie de 6,5 m de largeur qui servira aux motoneiges et quads en hiver, aux piétons, cyclistes et véhicules lents (scooters, véhicules de ferme et autres véhicules interdits sur une autoroute). Il est difficile de concevoir comment sera conciliée la circulation des piétons et cyclistes, enfants, adultes et personnes âgées, avec la circulation de véhicules de ferme pouvant avoir des dimensions importantes, et de scooters capables de vitesses de 40 ou 50 km/h, le tout dans un espace restreint entre deux gardes-corps. Que se passera-t-il si un tracteur et son équipement occupent la quasi-totalité de la largeur disponible : piétons et cyclistes devront se tasser sur le garde-corps ou rebrousser chemin? Qui contrôlera la circulation des motoneiges pour empêcher les dommages à la chaussée lorsqu'il n'y a pas assez de neige et la circulation des quads en dehors de la période hivernale? Que feront les piétons et les cyclistes qui voudront traverser la rivière en hiver? Les cyclistes qui emprunteront la voie en décembre ou en mars s'il n'y a pas de neige, devront-ils cohabiter avec les quads? Ou marcher sur le trottoir sur plusieurs centaines de mètres?

À notre avis, il s'agira d'une perte de qualité, par rapport aux infrastructures actuelles, sur un des segments populaires de la Route verte, porte d'accès du Parc linéaire le P'tit Train du Nord, qui débute à Bois-des-Filion, alors qu'on souhaite au contraire

accroître la marche et le vélo pour les déplacements actifs.

Contrairement à la situation actuelle, l'aménagement proposé :

- Diminuera le confort et la sécurité des piétons et cyclistes à cause de la présence de véhicules motorisés;
- Ne pourra être considérée comme une voie cyclable répondant aux critères de la Route verte;
- Favorisera la délinquance des quadistes qui utiliseront cette voie hors de la période prévue.

Compte tenu des types de véhicules motorisés auxquels l'aménagement projeté donnera accès,

NOUS RECOMMANDONS :

Qu'une voie séparée de toute circulation motorisée soit prévue sur le pont pour les piétons et les cyclistes, pour répondre aux critères de la Route verte.

Que le raccordement de cette voie aux sections de la Route verte et aux réseaux piétonniers et cyclables locaux soit fait avec des aménagements offrant le même niveau de confort et de sécurité.

2. La localisation et la fonction de la voie cyclable projetée

L'un des objectifs du projet de parachèvement de l'autoroute 19 est de « définir un corridor de transport permettant des déplacements efficaces et sécuritaires pour tous les modes (routier, collectif, actif) en cohérence avec les réseaux métropolitains et en respectant les principes de développement durable. »

Dans le cadre de nos travaux d'identification d'un réseau cyclable d'intérêt régional pour le compte de la CMM (Réseau vélo métropolitain), nous avons examiné l'ensemble du territoire de la CMM, sur la base des critères suivants :

- La desserte des principaux bassins de population et particulièrement des secteurs mixtes bâtis autour des pôles de transport en commun (TOD).
- La desserte des principaux pôles d'emploi, des cégeps et des universités.
- La desserte des grandes infrastructures de transport en commun.
- La desserte et la mise en valeur du patrimoine naturel.
- La desserte et la mise en valeur du patrimoine culturel.

Les rives des principaux cours d'eau sont propices à des axes cyclables, puisqu'elles concentrent à la fois les noyaux villageois historiques (cœur des villes de banlieue et sites de patrimoine culturel) et l'accès aux rives et à plusieurs parcs (patrimoine naturel), en plus de donner accès aux ponts qui relient les secteurs de la métropole.

Une seconde série d'axes (nord-sud), généralement perpendiculaires au fleuve Saint-Laurent et qui relient les 5 secteurs de la CMM entre eux ont aussi été identifiés. Parmi ces axes nord-sud, un axe important dans l'est de la métropole a été identifié à l'ouest de l'axe de l'autoroute 19. Un tracé hypothétique a été proposé en fonction des critères suivants :

- desservir les quartiers résidentiels
- desservir les différents générateurs de déplacements (collèges, hôpital, métros)

- offrir un lien nord-sud aux cyclistes de la couronne nord au sud de l'île de Montréal
- pouvoir se raccorder aux axes transversaux.

NOUS RECOMMANDONS :

D'envisager une des deux options suivantes.

OPTION 1

Le projet soumis en consultation prévoit un axe cyclable à l'est de l'autoroute 19, donc à l'écart des quartiers résidentiels générateurs de déplacements. Actuellement, 4 raccords sont prévus. Trois kilomètres séparent les 2 derniers accès (accès Saint-Saens Est et accès Dagenais Est. La création d'un axe cyclable du côté Est de l'autoroute 19 pourrait être utile au transport actif, à la condition de prévoir des raccords fréquents (idéalement à chaque kilomètre), une desserte efficace de l'hôpital Cité de la Santé et le franchissement de l'autoroute 440. Tant que ces travaux ne seront pas réalisés, seule une poignée de personnes pourront bénéficier de cette piste à des fins de transport.

OPTION 2

L'autre option serait que le ministère des Transports prévoit des sommes suffisantes pour permettre à la Ville de Laval la réalisation d'un axe nord-sud à l'intérieur des quartiers Auteuil et Vimont, desservant la population locale et l'hôpital Cité de la Santé, infrastructure régionale d'importance. Le coût d'un tel aménagement serait fort probablement inférieur à celui de l'aménagement d'une piste cyclable le long de l'autoroute 19 et de passerelles pour traverser l'autoroute. De plus, il aurait l'avantage d'offrir sur-le-champ un axe propice aux déplacements utilitaires quotidiens pour les citoyens de Laval et même de la couronne nord.

3. Le lien avec les objectifs du PMAD

Au-delà des enjeux que nous avons soulevés, nous sommes également préoccupés par l'impact de la circulation supplémentaire qu'engendrera le parachèvement de l'autoroute 19 dans les quartiers du nord de Montréal et dans les municipalités de la couronne nord, en particulier à Bois-des-Filion. L'accroissement de la circulation automobile a un impact direct sur le confort et la sécurité des piétons et cyclistes. Il pourrait se traduire par une baisse du nombre de déplacements actifs, à pied ou à vélo dans ces quartiers, signe d'une baisse de qualité de vie.

Le projet de parachèvement de l'autoroute 19 est un enjeu qui avait été identifié dans le contexte de l'élaboration du *Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)*. En 2011, nous avons eu l'occasion d'émettre de sérieuses réserves quant aux projets de prolongation ou d'augmentation de la capacité du réseau routier supérieur. Nous avons vu dans le PMAD une occasion de revoir comment on entend favoriser le déplacement des gens et des marchandises sur le territoire du Grand Montréal. Nous l'avions souligné ainsi :

« Actuellement, pour de nombreux promoteurs immobiliers et tenants de l'étalement urbain, la situation est un peu celle du "bar ouvert"! Le développement se fait de plus en plus loin, les centres commerciaux se multiplient et les infrastructures routières et services publics (écoles, centres hospitaliers, etc.) doivent suivre. Cela se traduit par des coûts astronomiques, non pas au niveau local, mais pour l'ensemble des citoyens du Québec. Socialement, il s'agit d'une option de développement qui nous fait définitivement vivre au-dessus de nos moyens. »

Nous continuons d'être d'avis que le projet de parachèvement de l'autoroute 19, dans sa forme actuelle, est en contradiction avec les objectifs du PMAD. Entre le statu quo et le projet soumis en consultation, nous souhaiterions une formule hybride de boulevard urbain, axé prioritairement sur la mobilité durable, avec voies réservées, ce qui permettrait de déplacer davantage de navetteurs pour un même niveau d'investissement.

Conclusion

En résumé, le projet de parachèvement de l'autoroute 19 préoccupe Vélo Québec à différents égards. Nous estimons que la version actuelle soumise aux consultations du BAPE fait perdre certains acquis aux cyclistes et aux piétons en les obligeant à partager la voie sur le pont avec les scooters, les véhicules agricoles et tous les autres véhicules lents, et que cet aménagement ne correspond pas aux paramètres techniques selon lesquelles est développée la Route verte.

Deuxièmement, le projet de piste cyclable du côté est de l'emprise autoroutière pourrait offrir un certain potentiel et un intérêt, dans la mesure où il permettrait des raccordements efficaces vers les principaux générateurs de déplacements : le cœur du quartier Vimont, l'hôpital de la Cité de la Santé et les quartiers au sud de l'autoroute 440. Une alternative au projet présenté consisterait à développer, en collaboration avec la Ville de Laval, un axe nord-sud à l'intérieur des quartiers Auteuil et Vimont, desservant la population locale et l'hôpital Cité de la Santé, infrastructure régionale d'importance. Cela aurait l'avantage d'offrir à court terme un axe propice aux déplacements utilitaires quotidiens pour les citoyens de Laval et même de la couronne nord.

De plus, nous craignons que l'afflux de circulation supplémentaire que génèrera cette nouvelle section d'autoroute ne détériore les conditions de circulation des cyclistes autant à Bois-des-Filion qu'à Montréal : accroissement des débits de circulation sur les axes menant à l'autoroute et, par le fait même, accroissement des risques d'accident aux intersections, du bruit, de la pollution de l'air.

Enfin, dans le contexte où le coût du projet équivaut au double de l'ensemble des investissements du gouvernement dans les aménagements cyclables au cours des 20 dernières années, on peut se demander pourquoi d'autres options, plus durables et permettant de déplacer plus de gens, ne pourraient être examinées. Une formule de boulevard urbain, avec voies réservées et piste cyclopédestre sur le pont, nous semble une solution plus efficiente et plus respectueuse des besoins de tous les usagers, incluant les piétons et les cyclistes.