

# **Un nouveau pont pour le Saint-Laurent**

## **Consultations publiques sur l'évaluation environnementale relative au nouveau pont sur le Saint-Laurent**

Mémoire de Vélo Québec  
présenté à Transports Canada



Mai 2013

## Table des matières

<b>Introduction .....</b>	<b>3</b>
<b>Quelques mots sur Vélo Québec .....</b>	<b>4</b>
<b>Le concept général .....</b>	<b>5</b>
<b>Analyse.....</b>	<b>7</b>
<b>Nouveau pont sur le Saint-Laurent.....</b>	<b>7</b>
<b>Maintien du lien cyclable sur l'estacade .....</b>	<b>7</b>
<b>Pont de contournement entre Verdun et l'Île-des-Soeurs .....</b>	<b>8</b>
<b>Accès cyclable depuis/vers Verdun et Brossard .....</b>	<b>8</b>
<b>Conclusion.....</b>	<b>9</b>
<b>Résumé des recommandations.....</b>	<b>10</b>
<b>Nouveau pont .....</b>	<b>10</b>
<b>Accès du nouveau pont .....</b>	<b>10</b>
<b>Pont de contournement entre Verdun et l'Île-des-Soeurs .....</b>	<b>10</b>
<b>Accès cyclable depuis/vers Verdun et Brossard .....</b>	<b>10</b>

## Introduction

Les problèmes récurrents du pont Champlain et la somme importante de travaux qu'il a fallu y faire durant les 20 dernières années nous incitent, comme association de citoyens, à tirer deux conclusions à l'annonce de la construction d'un nouveau pont pour le Saint-Laurent.

D'abord, construire une infrastructure de l'ampleur de celle annoncée ne peut se réaliser en faisant des compromis sur la qualité de sa conception et de sa construction. La triste histoire du pont Champlain où d'importants fonds publics ont été investis depuis longtemps pour prolonger son utilisation sans vraiment en améliorer la structure (au point où on doit le détruire) doit nous guider sur le sérieux que représente la construction d'une nouvelle infrastructure majeure de transport pour Montréal et sa région. Il n'y a manifestement aucun compromis à faire pour que le nouveau pont offre plus de possibilités à la population sur une très longue période de temps.

Ensuite, des travaux de l'envergure prévue tant sur le plan du génie que du financement ne sont pas monnaie courante dans un environnement aussi urbanisé que la région montréalaise. Ce nouveau pont attirera la curiosité et l'intérêt de la population montréalaise d'abord, mais aussi de celle des gens demeurant ailleurs au pays, sans oublier ceux qui vivent à l'extérieur du pays et qui y viennent comme touristes. En ce sens, nous ne saurons trop recommander au gouvernement fédéral de faire en sorte que le nouveau pont soit aussi bien conçu qu'inspirant sur le plan de l'architecture. Nous avons la chance de bâtir une icône montréalaise qui sera vue partout dans le monde. Donnons-nous les moyens de faire un pont qui sorte de l'ordinaire et qui nous en donne pour notre argent.

Ce mémoire présente notre analyse du projet du point de vue des cyclistes. Nos recommandations se retrouvent dans le texte, mais aussi également en résumé à la fin du document.

## Quelques mots sur Vélo Québec

Implanté à Montréal depuis 46 ans (1967), Vélo Québec emploie plus d'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 un acteur/observateur important 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 dans la grande région de Montréal.

Que ce soit par le biais des événements et voyages que nous avons mis sur pied (Tour de l'Île de Montréal, Féria du vélo de Montréal, Grand Tour, etc.), les magazines et guides que nous publions ou l'expertise technique originale que nous avons développée, nous sommes devenus un collaborateur incontournable pour plusieurs municipalités et organismes publics du Grand Montréal. Ce partenariat s'est concrétisé à travers différentes collaborations techniques et promotions en lien avec le déploiement du réseau cyclable sur l'ensemble du territoire du Grand Montréal.

Le rôle de Vélo Québec dans la création d'environnements favorables à la marche et au vélo est reconnu à travers le Québec, au Canada et au-delà de nos frontières. Notre plus récente publication technique, *Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes* et le programme de formation pratique qui y est associé, en est une des meilleures illustrations.

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.

Depuis 2004, la mission de Vélo Québec intègre la notion de «transport actif» et, par le fait même, toute la question des déplacements à pied dans la ville. C'est dans ce contexte que nous avons créé *À pied, à vélo, ville active*, une initiative visant à réduire la dépendance à l'automobile lors des trajets quotidiens vers l'école. La démarche comporte la mobilisation et la sensibilisation de la communauté scolaire et conduit à l'élaboration de plans de déplacement qui suggèrent aux différentes administrations municipales et scolaires différentes mesures pour rendre plus sécuritaires et conviviaux les déplacements à pied et à vélo. Les administrations qui s'engagent dans ce travail adhèrent à la démarche Ville active, ce qui est le cas de plusieurs villes et arrondissements sur tout le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal.

Vélo Québec travaille aussi avec plus de 1800 employeurs sur l'île de Montréal et les Centres de gestion des déplacements du Grand Montréal dans le cadre des activités véloboulot, afin d'inciter les entreprises à implanter des mesures efficaces pour promouvoir le transport actif.

## Le concept général

Depuis 1995, Vélo Québec réalise tous les cinq ans une étude sur l'état du vélo au Québec. Cette vaste enquête nous permet de voir l'évolution de la pratique du vélo depuis près de 20 ans. La dernière édition de *L'État du vélo au Québec*<sup>1</sup> démontre clairement que la pratique du vélo n'a cessé de progresser au Québec et en particulier à Montréal durant cette période.

- En 2010, on comptait 4 millions de cyclistes au Québec, dont 3,1 millions d'adultes.
- Entre 2005 et 2010, le nombre de cyclistes a augmenté de 500 000.
- À Montréal, la part des cyclistes qui utilisent le vélo comme mode de transport a doublé entre 2000 et 2010, passant de 25 à 53 %. Ce qui signifie que plus d'un Montréalais sur 4 utilise le vélo au moins à l'occasion pour ses déplacements vers le travail, les études, le magasinage, etc.
- Toujours à Montréal, les données des compteurs automatiques installés sur plusieurs voies cyclables indiquent un accroissement d'achalandage de 72 % entre 2008 et 2012!
- À Montréal en 2012, certaines pistes cyclables ont connu une augmentation spectaculaire de leur achalandage :
  - La piste Berri a cru de 29 % et accueilli un total de 920 000 cyclistes.
  - La piste Rachel a cru de 23 % et accueilli 884 000 cyclistes.

La conclusion est évidente et saute aux yeux quand on se promène à Montréal: lorsque les cyclistes ont accès à des aménagements bien conçus, sécuritaires et reliant des zones de service, ils les utilisent à plein. Le même phénomène se produira assurément sur le nouveau pont.

Dans ce contexte, Vélo Québec se réjouit de voir qu'on a prévu une piste cyclable sur le nouveau pont, ainsi que ses accès et sa connexion avec le réseau cyclable de Verdun et Brossard. Un tel aménagement constituera un ajout majeur pour le réseau cyclable montréalais en plus de faire un lien cyclable privilégié et sécuritaire avec la Montérégie. Cet aménagement aura un fort pouvoir d'attraction pour les cyclistes au quotidien, mais aussi pour les cyclistes du dimanche et les cyclotouristes (notamment plusieurs Américains qui seront heureux d'entrer à Montréal à vélo par la grande porte).

La vue sur Montréal à partir de l'actuel pont Champlain est l'une des plus spectaculaires sur la ville et rares sont les personnes qui n'ont pas rêvé un jour de pouvoir s'offrir ce panorama à vélo en toute sécurité. Le nouveau pont pour le Saint-Laurent, dans ce contexte, constituera un apport significatif à cette ville déjà considérée internationalement dans le palmarès Copenhagenize<sup>2</sup> comme la plus « bike-friendly » en Amérique du Nord.

---

<sup>1</sup> Vélo Québec. *L'État du vélo au Québec 2010*, Montréal, 2011.

<sup>2</sup> Le palmarès Copenhagenize compare et évalue la place faite aux vélos dans 60 pays du monde. Dans son édition 2013, la ville de Montréal se classe au 11<sup>e</sup> rang et est la seule ville nord-américaine parmi les 20 meilleures au monde.

De plus, nous nous réjouissons de voir que la piste cyclable sur l'estacade continuera d'être opérationnelle pendant et après les travaux, ce qui signifie qu'il y aura à terme deux liens cyclables originaux et intéressants reliant Montréal à la Montérégie.

Il nous apparaît important de souligner la démarche de transparence de Transports Canada dans ce projet. L'accès aux documents, les sessions de portes ouvertes et l'intérêt à recueillir les commentaires de la communauté sont les signes d'une ouverture qui laisse place à une bonification du projet, ce qui est d'excellent augure.

## Analyse

### **Nouveau pont sur le Saint-Laurent**

Dans une infrastructure de transport du XXI<sup>e</sup> siècle, il va de soit qu'un espace sécuritaire doit être prévu pour le transport actif. À ce titre, le projet de nouveau pont pour le Saint-Laurent répond aux attentes de la population qui souhaite des liens pour franchir à vélo les obstacles que sont le fleuve, les rivières, les autoroutes et voies ferrées.

Nous avons toutefois quelques commentaires à formuler concernant la piste cyclable qui sera construite sur la partie du nouveau pont reliant Brossard à l'Île-des-Sœurs. Selon les informations qui nous ont été données lors de la session de portes ouvertes du 22 avril à Montréal, le pont sera doté d'une piste cyclable et d'un espace pour les piétons.

Dans la mesure où la pente pour traverser la voie maritime est longue et très haute, il est à prévoir que les cyclistes pourront atteindre une vitesse très rapide en descente, ce qui a deux conséquences :

- Sur la largeur de la piste cyclable
  - La piste cyclable risque d'être très fréquentée et doit par conséquent être d'une largeur minimale de 3,5 m, voire de 4 m. L'achalandage important qu'on retrouve sur la piste du canal Lachine (plus de 12 000 cyclistes par jour durant les weekends) démontre l'importance d'une planification à long terme pour que l'équipement demeure fonctionnel et sécuritaire toute la durée de de vie utile.
  - Les largeurs suggérées doivent être libres, c'est-à-dire sans obstruction de lampadaire, boîte électrique ou autre équipement.

À la sortie du pont du côté de Verdun, il faudra prévoir un lien sous le pont ou au-dessus de l'autoroute vers les berges qui seront libérées lorsque l'autoroute Bonaventure sera démantelée.

### **Maintien du lien cyclable sur l'estacade**

En maintenant la piste cyclable sur l'estacade pendant et après les travaux pour le nouveau pont, Transports Canada reconnaît que plusieurs personnes traversent celle-ci à vélo pour aller et revenir de leur travail. Le maintien du lien cyclable est une excellente nouvelle pour la région de Montréal qui se retrouvera à terme avec deux liens parallèles, mais fort différents pour joindre les deux rives. Il faut dire que l'estacade mène à la piste de la voie maritime et non directement à Brossard. Il s'agit d'une décision judicieuse et pertinente qui permet de bâtir sur les acquis et que nous approuvons fortement.

Par ailleurs, lorsque les travaux construction du nouveau pont ou ceux de démolition du pont Champlain exigeront que la piste cyclable de l'estacade soit fermée, nous recommandons que la population soit informée dans des délais raisonnables et que des

solutions alternatives soient proposées comme dans le cas du pont de contournement entre Verdun et l'Île-des-Sœurs.

### **Pont de contournement entre Verdun et l'Île-des-Sœurs**

Le trottoir situé sur le côté ouest de l'actuel pont reliant Verdun et l'Île-des-Sœurs est partagé par les cyclistes et les piétons, ce qui est à proscrire lorsque le volume d'utilisateurs est grand. Toutefois, comme la piste cyclable prévue sur le nouveau pont de contournement servira également pour les piétons et les cyclistes, nous recommandons qu'elle soit d'une largeur minimale de 3,5 m, idéalement de 4 m.

Le parcours de la piste cyclable aménagée sur le nouveau pont doit être le plus direct possible. Nous rappelons l'importance d'éviter les détours longs et complexes et les endroits isolés ou mal éclairés.

### **Accès cyclable depuis/vers Verdun et Brossard**

Lors de la journée portes ouvertes à laquelle nous avons assisté, tant les représentants de *Transports Canada* que ceux de la société *Les ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporés* nous ont confirmé que les accès de la piste cyclable du nouveau pont seront reliés au réseau cyclable existant des deux côtés du fleuve. Comme nous l'avons présenté dans la section sur le nouveau pont, les liens à vélo du côté de Montréal doivent tenir compte des transformations à venir sur l'actuelle autoroute Bonaventure.



## **Conclusion**

Vélo Québec reçoit avec beaucoup d'enthousiasme la place réservée aux aménagements cyclables dans le projet de nouveau pont. Nos recommandations sont en fait des ajustements au projet pour tenir compte des changements prévisibles à la hausse de la pratique cycliste dans la région de Montréal. En effet, nous prévoyons que cet aménagement cyclable connaîtra beaucoup de succès.

En terminant, nous désirons attirer l'attention de Transports Canada sur le fait que la piste cyclable du nouveau pont pour le Saint-Laurent aura aussi un impact significatif sur le réseau cyclable du côté de Montréal et en Montérégie, car elle offrira des possibilités de liaison à vélo qui n'existent pas actuellement. Cet aménagement doit être conçu avec vision et prévoyance, car en intégrant le transport actif au transport collectif et au transport individuel en auto, on créera ainsi des balises pour toute nouvelle infrastructure de transport à construire dans le XXI<sup>e</sup> siècle.

## Résumé des recommandations

### Nouveau pont

- La piste cyclable doit être d'une largeur minimale de 3,5 m, idéalement de 4 m.
- Les largeurs suggérées sur la piste cyclable doivent être libres et sans obstruction.

### Accès du nouveau pont

- À la sortie du pont du côté de Verdun, prévoir un lien sous le pont ou au-dessus de l'autoroute vers les berges qui seront libérées lorsque l'autoroute Bonaventure sera démantelée.

### Pont de contournement entre Verdun et l'Île-des-Soeurs

- La piste cyclable doit être d'une largeur minimale de 3,5 m, idéalement de 4 m.
- Le parcours de la piste doit être le plus direct possible et éviter les détours inutiles et les endroits isolés ou mal éclairés.

### Accès cyclable depuis/vers Verdun et Brossard

- Les liens de la sortie de la piste cyclable du côté de Montréal doivent tenir compte des transformations à venir sur l'actuelle autoroute Bonaventure.