

UN PLAN POUR LE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU CYCLABLE DE MERCIER-EST

À court, moyen et long termes

**Le Collectif
en environnement
Mercier-Est**



Décembre 2016

TABLE DES MATIERES

1	PRÉAMBULE.....	4
2	CONTEXTE URBAIN ET ÉVALUATION SOMMAIRE DU RÉSEAU CYCLABLE DE MERCIER-EST ...	5
2.1	UN RÉSEAU CYCLABLE PEU DÉVELOPPÉ	6
2.2	UN RÉSEAU CYCLABLE DISCONTINU.....	7
2.3	DES INTERSECTIONS DANGEREUSES	8
3	PROJETS SOUHAITÉS DE MISE À NIVEAU DU RÉSEAU	9
3.1	PISTE CYCLABLE NOTRE-DAME ENTRE DE BOUCHERVILLE ET L'ENTRÉE OUEST DU PARC DE LA PROMENADE-BELLERIVE	9
3.2	PARTIE EST DE LA PISTE DU PARC DE LA PROMENADE-BELLERIVE	10
3.3	PISTE CYCLABLE DE LA RUE BELLERIVE	11
3.4	INTERSECTION LIÉBERT / NOTRE-DAME	12
3.5	RUE DE MARSEILLE.....	12
3.6	INTERSECTION SOULIGNY ET JONCTION AVEC LA VOIE RAPIDE.....	13
4	RACCORDEMENTS	15
4.1	AXE RUE SAINT-DONAT / BOULEVARD LAPOINTE.....	15
4.2	AXE AVENUE SOULIGNY.....	15
4.3	CROISEMENT DE L'AVENUE SOULIGNY ET DE LA VOIE DE DESSERTE CURATTEAU	16
4.4	PROLONGEMENT DE LA RUE DE CONTRECŒUR JUSQU'À LA VOIE POLYVALENTE JEAN-DESPREZ / RUE ROBITAILLE ET PARC CARLOS D'ALCANTARA.....	16
4.5	CONNEXION DU FUTUR PROLONGEMENT DE CONTRECŒUR- JEAN-DESPREZ AVEC LA RUE ROBITAILLE ..	17
5	NOUVELLES INFRASTRUCTURES CYCLABLES	18
5.1	PROJET D'OPTIMISATION DE L'AUTOROUTE 25.....	18
5.1.1	Piste multifonctionnelle voie de desserte Curatteau	18
5.1.2	Viaduc de la rue Sherbrooke	20
5.2	LIEN MANQUANT FONTENEAU / FONTENEAU & ROI-RENÉ.....	21
5.3	RELIER MERCIER-EST À MONTRÉAL-EST À TRAVERS LA ZONE INDUSTRIELLE/COMMERCIALE	22
5.4	AXE AVENUE LEBRUN – RUE BALDWIN	23
6	LA PROTECTION DE L'USAGER VULNÉRABLE.....	24

7	SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS	25
7.1	À COURT TERME (1 À 3 ANS).....	25
7.2	À MOYEN TERME (3 À 5 ANS).....	27
7.3	À LONG TERME (PLUS DE 5 ANS).....	28
	ANNEXE A.....	29
	TPOLOGIE DES VOIES CYCLABLES À MONTRÉAL	29
	ANNEXE B.....	31
	LE CONCEPT D'INTERSECTION PROTÉGÉE	31
	ANNEXE C	33
	DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU CYCLABLE À PROXIMITÉ DE L'A-25	33

1 PRÉAMBULE

Le réseau cyclable de Mercier-Est s'est certes développé depuis la création de la première piste cyclable sur la rue Notre-Dame en 1985. Toutefois, on constate que les différentes interventions semblent s'ajouter à la pièce sans vision d'ensemble et à long terme, ce qui explique sûrement la discontinuité du réseau cyclable dans Mercier-Est, ainsi que le peu de connectivités de celui-ci avec les quartiers avoisinants. Il faut en finir avec cette absence de vision et envisager un développement structuré et créatif sur un horizon de plusieurs années. Tel est le but de ce document.

De plus, la majorité des voies cyclables créées dans Mercier-Est, comme ailleurs à Montréal sont des chaussées partagées ou, au mieux, des bandes partagées (voir annexe A). Il est également envisagé que les cyclistes puissent circuler sur les voies réservées pour autobus. Bien que cela puisse être utile dans certains cas où aucune autre option n'est envisageable, le Collectif en Environnement Mercier-Est (CEM-E) plaide en faveur de pistes cyclables en site propre et de sentiers polyvalents ainsi que des pistes cyclables protégées.

Les propositions énoncées dans ce document constituent la plateforme du CEM-E quant au développement du réseau cyclable de Mercier-Est. La plupart d'entre elles sont issues du rapport «*Un réseau cyclable efficace et sécuritaire pour Mercier-Est et sa périphérie - Une proposition qui intègre réseau de transport actif et requalification urbaine, paysagère et écologique de sites problématiques*» de M. Daniel Chartier, architecte paysagiste et résident de Mercier-Est. Contrairement au présent rapport qui préfère se concentrer sur le réseau cyclable comme tel, le document de M. Chartier développe également plusieurs propositions dans une approche urbanistique, intégrant les opportunités de développement urbain ainsi que les réseaux de milieux naturels, de transport actif et collectif.

Le présent document ne prétend pas énumérer toutes les mises à niveau, raccordements et réalisations de pistes cyclables mais se concentre sur celles qui nous apparaissent les plus nécessaires et urgentes. Le CEM-E souhaite vivement que les autorités municipales tiennent compte des propositions émises dans ce rapport et que celles-ci puissent être discutées et débattues dans le cadre d'éventuelles consultations publiques avant leur réalisation sur le terrain.

2 CONTEXTE URBAIN ET ÉVALUATION SOMMAIRE DU RÉSEAU CYCLABLE DE MERCIER-EST

Depuis un demi-siècle, divers gestes urbanistiques posés de façon quasi-ininterrompue entre Anjou et Mercier-Est ont créé des frontières, lesquelles empêchent non seulement une circulation automobile fluide entre ces deux entités en dehors de quelques artères anciennes, mais augmentent la difficulté et le temps de déplacement des piétons et des cyclistes.

Le quartier Mercier-Est et la partie sud-est d'Anjou sont enclavés. À l'est, une zone industrielle s'étend du fleuve jusqu'à la voie ferrée au nord du boulevard Henri-Bourassa. Au nord de l'enclave résidentielle Mercier-Est/Anjou Sud-Est se dresse l'autoroute 40 avec deux viaducs franchissant cet obstacle. À l'ouest se trouve l'autoroute 25 avec cinq voies de connexions par les rues Notre-Dame, Souigny, Hochelaga, Sherbrooke et Yves-Prévost. Évidemment, le fleuve Saint-Laurent et le port de Montréal constituent une frontière infranchissable au sud de Mercier-Est.

La traversée sécuritaire et conviviale de ces obstacles, tant pour les cyclistes que pour les piétons, doit devenir un objectif majeur, non seulement pour les arrondissements Mercier-Hochelaga-Maisonneuve et Anjou, mais aussi pour la Ville de Montréal et pour l'Agglomération de Montréal.

2.1 UN RÉSEAU CYCLABLE PEU DÉVELOPPÉ

La carte ci-dessous montre mieux que des pages de texte le sous-développement du réseau cyclable de Mercier-Est, en comparaison de ceux de Rosemont -La Petite Patrie et Ville-Marie.



Carte 1 - Le réseau cyclable de la Ville de Montréal entre la rue Saint-Laurent et Montréal-Est

2.2 UN RÉSEAU CYCLABLE DISCONTINU

Ci-dessous une carte montrant l'ensemble du réseau cyclable de Mercier-Est et de l'arrondissement d'Anjou. Les pistes cyclables et les voies cyclables (voir annexe A) sont respectivement indiquées en rouge et en bleu.

On constate une différence majeure entre Mercier-Est au sud et l'arrondissement d'Anjou au Nord. Dans Mercier-Est, il manque de façon claire des liens est-ouest ainsi que des liens nord-sud principalement aux deux extrémités.

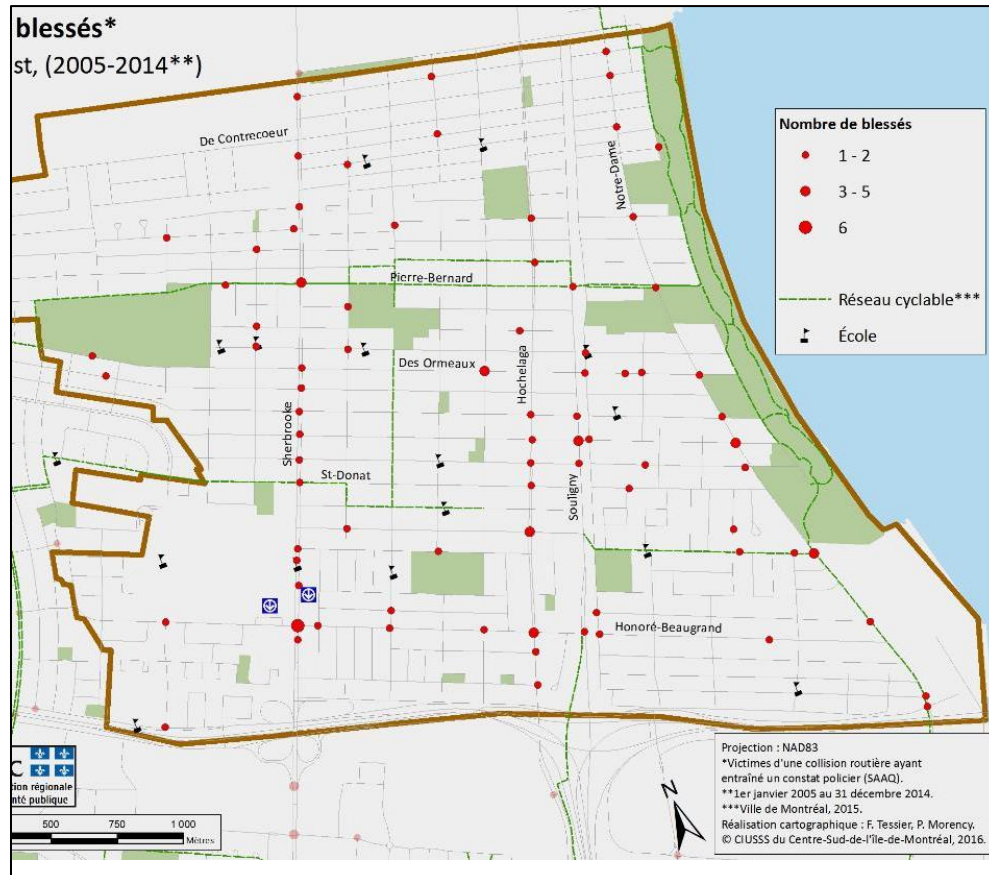
Une mise à niveau majeure est requise.



Carte 2 - Le réseau cyclable de Mercier-Est

2.3 DES INTERSECTIONS DANGEREUSES

Voici la carte de la *Direction régionale de santé publique* montrant les accidents avec blessures, subis par les cyclistes entre 2005 et 2014.



Carte 3 - Accidents avec blessures impliquant des cyclistes entre 2005 et 2014

Les lignes vertes sur la carte indiquent le réseau cyclable. Il devient intéressant de se questionner sur la relation entre ce réseau et les lieux des accidents. En effet, les intersections problématiques ne le sont pas seulement pour les cyclistes, mais également pour les piétons et les automobilistes. Pour cette raison, le CEM-E croit que les intersections problématiques du quartier devraient faire l'objet d'études et de recherche de solutions. Ces solutions devraient être visionnaires pour être efficaces. Les professionnels œuvrant dans le domaine du design urbain doivent s'inspirer de concepts modernes comme celui, par exemple des « intersections protégées » pour cyclistes et piétons (voir annexe B). Les décideurs doivent tenir compte de ces nouveaux concepts dans la planification du développement du réseau cyclable.

3 PROJETS SOUHAITÉS DE MISE À NIVEAU DU RÉSEAU

3.1 PISTE CYCLABLE NOTRE-DAME ENTRE DE BOUCHERVILLE ET L'ENTRÉE OUEST DU PARC DE LA PROMENADE-BELLERIVE

Lors de la soirée d'information concernant les travaux d'optimisation de l'autoroute 25, le représentant du Port de Montréal a confirmé que l'entrée du port se fera par la rue de Boucherville et que la sortie empruntera désormais la rue Curatteau. Les travaux sont déjà commencés. Il faut s'assurer que ces derniers couvrent également l'élimination de la bretelle d'accès et des obstacles que constituent les feux de signalisation et le panneau du Port de Montréal.

Une photo vaut mille mots...ou maux ?

Ces obstacles se situent sur la piste cyclable désignée comme Route Verte no 5.



Bretelle d'accès au Port maintenant inutile

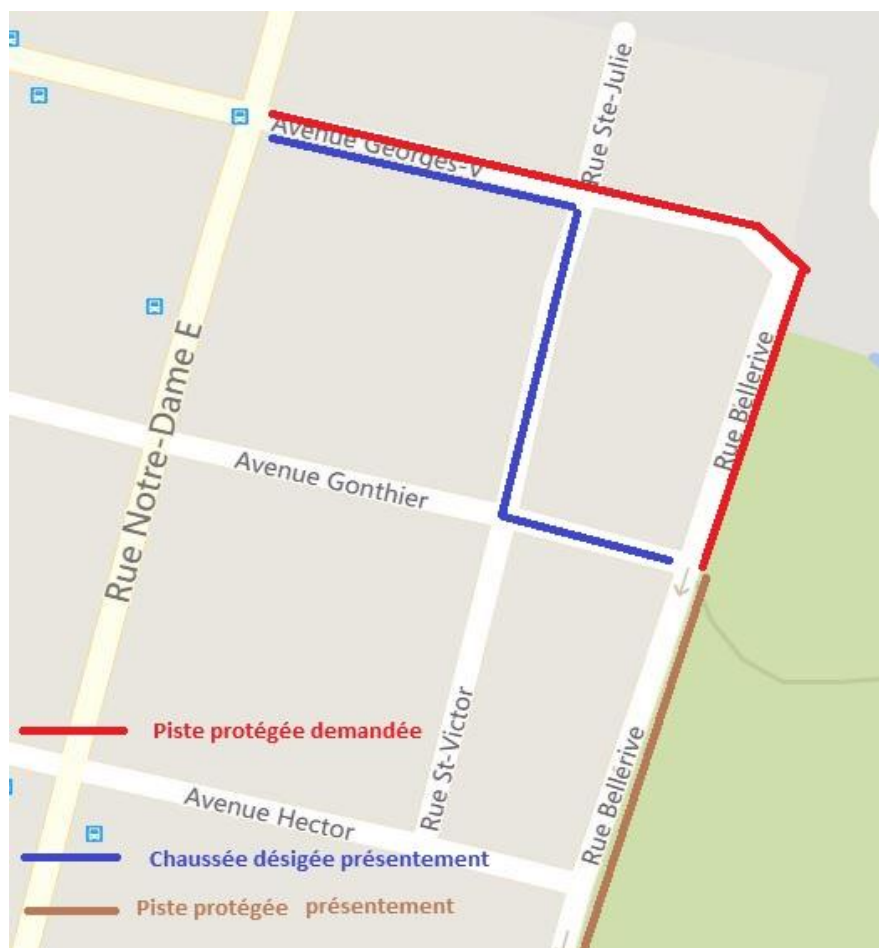


Recommandation 1 :

- Éliminer la bretelle d'accès au Port de Montréal via la rue de Boucherville
- Déplacer les obstacles de la Route Verte no 5 situés au coin de la rue de Boucherville et de la rue Notre-Dame hors de la piste cyclable ou modifier la localisation de la piste cyclable.

3.2 PARTIE EST DE LA PISTE DU PARC DE LA PROMENADE-BELLERIVE

La piste cyclable fait actuellement un détour inutile par l'avenue Gonthier et la rue Saint-Victor, dont les chaussées sont détériorées, au lieu d'emprunter la rue Bellerive jusqu'à l'extrémité est du parc. Cela est une conséquence de travaux réalisés il y a plusieurs années. La piste cyclable, alors déplacée pour ne pas nuire à ces travaux, n'a jamais été remise à sa localisation originelle.



Recommandation 2 :

Prolonger la voie cyclable sur la rue Bellerive jusqu'à la rue Georges-V et ensuite jusqu'à la rue Notre-Dame.

3.3 PISTE CYCLABLE DE LA RUE BELLERIVE

Entre 1987 et 1995, l'aménagement du parc de la Promenade-Bellerive a grandement bonifié l'offre cyclable, grâce à la création de deux tracés cyclables parallèles : un tracé de loisir à l'intérieur du parc et un autre de transit en bordure de la rue Bellerive.

Cependant, la localisation actuelle de la piste cyclable en bordure de la rue occasionne des problèmes de coexistence entre cyclistes et automobilistes notamment à cause des risques élevés d'emportierage.



Recommandation 3 :

Ajouter une zone tampon entre l'allée de voitures stationnées et la piste cyclable sur la rue Bellerive. Implanter éventuellement une bande séparatrice paysagée de façon à créer une véritable piste cyclable sur ce tronçon.



3.4 INTERSECTION LIÉBERT / NOTRE-DAME

L'intersection Liébert / Notre-Dame, jonction de deux infrastructures cyclables, apparaît comme un lieu dangereux selon l'étude de la Direction de la santé publique. En effet, même si les travaux prévus en cours de réalisation sur la rue Notre-Dame devaient améliorer la géométrie de l'intersection, d'autres mesures devraient être prises pour sécuriser cette traversée.

Recommandation 4 :

Installer des feux réservés pour piétons et cycliste à l'intersection Liébert / Notre-Dame.

3.5 RUE DE MARSEILLE

La rue de Marseille est, pour une portion, une chaussée désignée selon le plan des pistes cyclables de Montréal. Cette chaussée désignée relie la piste Saint-Donat et Pierre-Bernard. De récents travaux d'asphaltage ont été effectués sur la portion centrale de la chaussée excluant celle qu'occupent les voitures stationnées. Ce type de travaux, réalisés également à d'autres endroits dans l'arrondissement, constitue un risque élevé pour les cyclistes qui doivent circuler à cheval sur deux chaussées de hauteur différente. En effet, un cycliste qui s'aventure sur la portion à l'ouest de la rue Pierre-Tétéreault va vite réaliser que le fait de circuler à droite de la chaussée pourrait être dangereux pour sa personne vu la présence de joints longitudinaux entre l'ancienne et la nouvelle chaussée.

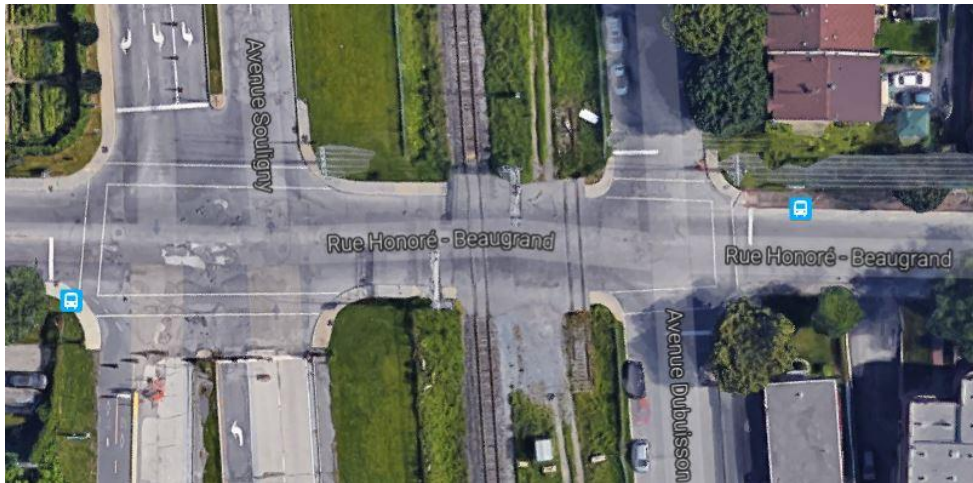


Recommandation 5 :

Compléter la réfection de la chaussée de la rue de Marseille et éviter que d'autres travaux d'asphaltage partiel comme ceux décrits ci-dessus soient désormais réalisés.

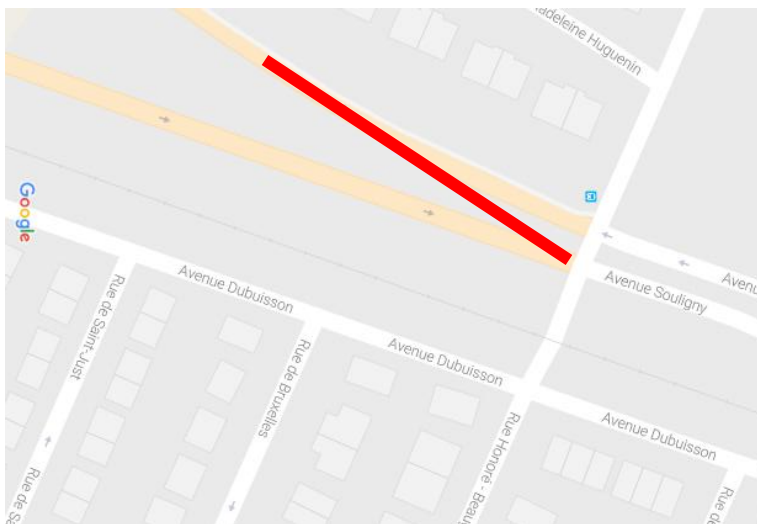
3.6 INTERSECTION SOULIGNY ET JONCTION AVEC LA VOIE RAPIDE

Cette intersection communément appelée Souigny est une des plus problématiques du quartier Mercier-est tant pour les piétons, les cyclistes et les automobilistes car la rue Honoré-Beaugrand doit traverser la rue Souigny (et son terre-plein), la voie ferrée du CN (et son très large terre-plein) ainsi que la rue Dubuisson.



Vue aérienne de l'intersection Souigny

Un des problèmes constatés est la vitesse excessive des véhicules à l'entrée du quartier résidentiel. Il est impératif de donner un signal clair aux automobilistes de ralentir et une façon de le faire serait la jonction des deux voies doubles en une seule comme montré ci-dessous.



Jonction des deux voies doubles de l'autoroute Souigny

Selon nos informations, des plans seraient complétés depuis plus de cinq ans. Ils devraient donc être disponibles à la Ville de Montréal ou à l'arrondissement et faire l'objet d'une consultation publique. Comme pour l'accès à l'autoroute 25 à la hauteur de Sherbrooke, le CEM-E craint que la sécurité des cyclistes et des piétons n'ait pas été suffisamment prise en compte par la Ville de Montréal.

Recommandation 6 :

Présenter les plans de l'intersection dans le cadre d'une consultation aux citoyens de Mercier-Est dans les plus brefs délais et tenir compte des propositions de ces derniers afin d'améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes.

4 RACCORDEMENTS

4.1 AXE RUE SAINT-DONAT / BOULEVARD LAPOINTE

Le CEM-E comprend les raisons ayant poussé les concepteurs à déplacer les tracés des bandes cyclables de la rue Saint-Donat vers le boulevard Lapointe. En effet, les panneaux d'arrêt sur les rues transversales assurent une plus grande sécurité pour les cyclistes. Le boulevard Lapointe est toutefois suffisamment large pour permettre l'introduction de bandes cyclables au lieu d'une chaussée désignée.

Recommandation 7 :

Sur le boulevard Lapointe jusqu'à l'avenue Souigny, remplacer la chaussée désignée par des bandes cyclables.

4.2 AXE AVENUE SOULIGNY

Lors d'une rencontre avec un citoyen le 22 septembre 2016, il a été mentionné qu'une piste cyclable était projetée par la Ville de Montréal à partir de la piste sur la voie rapide Souigny jusqu'à l'avenue Georges-V. Il est impératif qu'elle soit implantée dans les plus brefs délais compte tenu de la fréquentation élevée des cyclistes sur cet axe. Ce nouveau tronçon permettrait d'intercepter les pistes cyclables nord/sud et d'unir les différents parcs, installations récréatives et scolaires localisés au sud de l'emprise ferroviaire.

Une carte montrant le développement du réseau cyclable incluant l'axe sur l'avenue Souigny est montrée à l'annexe C.

Recommandation 8:

Prolonger la piste cyclable qui s'arrête actuellement à l'angle de la rue Honoré-Beaugrand et de la voie rapide Souigny jusqu'à l'avenue Georges-V.

4.3 CROISEMENT DE L'AVENUE SOULIGNY ET DE LA VOIE DE DESSERTE CURATTEAU

Étant donné que le MTQ prévoit créer une piste multifonctionnelle adjacente à la voie de desserte Curatteau entre les rues Tellier et Hochelaga, il serait opportun pour les utilisateurs de raccorder celle-ci à la piste cyclable sur Souigny (voir le point 5.1.1).

Une carte montrant le développement du réseau cyclable incluant le croisement entre l'avenue Souigny et la rue Curatteau est montrée à l'annexe C.

Recommandation 9 :

Réaliser une jonction entre la future piste cyclable sur la voie de desserte Curatteau et la rue Souigny.

4.4 PROLONGEMENT DE LA RUE DE CONTRECŒUR JUSQU'À LA VOIE POLYVALENTE JEAN-DESPREZ / RUE ROBITAILE ET PARC CARLOS D'ALCANTARA

Dans le PTI 2017-2019 la Ville de Montréal débloque les fonds pour finaliser les aménagements du Faubourg Contrecœur. La réalisation d'une piste cyclable est prévue sur la rue de Contrecœur. Une fois réalisé, ce tronçon nord-sud devrait relier trois grands espaces verts de l'est de Montréal soit les parcs de la Promenade Bellerive, Carlos d'Ancatara et Jean-Després. Certaines questions demeurent toutefois sans réponse comme par exemple :

- La piste cyclable va-t-elle rejoindre la voie polyvalente Jean-Desprez?
- La Ville de Montréal va-t-elle mettre en place la piste au sud de la rue Sherbrooke, tel que prévu?

Recommandation 10:

Développer l'axe cyclable nord-sud déjà projeté par la Ville de Montréal à partir du parc de la Promenade-Bellerive :

- Rue Hector, de la rue Bellerive à la rue Sherbrooke
- Rue de Contrecœur, de la rue de Marseille à la rue Anne-Courtemanche
- De l'intersection rue de Contrecœur / rue Anne-Courtemanche à la voie polyvalente Jean-Desprez
- De la voie polyvalente Jean-Desprez au viaduc Bourget.

4.5 CONNEXION DU FUTUR PROLONGEMENT DE CONTRECŒUR- JEAN-DESPREZ AVEC LA RUE ROBITAILLE

Tel que prévu par la Ville de Montréal, lorsque le prolongement sera complété, il faudra le relier vers l'est à la rue Robitaille de façon à rejoindre la piste cyclable du boulevard Yves-Prévost. La date de réalisation de ces travaux n'est malheureusement pas encore connue.

Recommandation 11 :

Créer une piste cyclable entre la voie polyvalente Jean-Desprez et la piste cyclable du boulevard Yves-Prévost par la rue Robitaille.

5 NOUVELLES INFRASTRUCTURES CYCLABLES

5.1 PROJET D'OPTIMISATION DE L'AUTOROUTE 25

Le CEM-E ne comprend ni n'endosse le volet cyclable intégré au projet d'optimisation de l'autoroute 25. En dépit du fait qu'il s'agit d'une addition au projet initial, ce volet demeure insuffisant et inacceptable dans la mesure où il ne se connecte pas aux autres voies cyclables du quartier.

5.1.1 Piste multifonctionnelle voie de desserte Curatteau

Le projet de l'optimisation de l'A-25 aurait dû prévoir bien plus que l'intégration d'une piste multifonctionnelle entre les rues Tellier et Hochelaga. En effet, les concepteurs auraient dû planifier un axe nord-sud continu, axe qui manque cruellement dans ce secteur, avec cette optimisation qui ne tient compte que de la circulation des véhicules et aucunement de la mobilité active.

Pour faire la jonction entre la piste cyclable sur la rue Notre-Dame jusqu'à l'allée des infirmières, le CEM-E propose de:

- Utiliser le terrain vague entre les rue Notre-Dame et Lecourt pour y loger une piste cyclable en site propre.
- Utiliser la rue Curatteau comme chaussée partagée entre les rues Lecourt et Lavaltrie
- Intégrer une piste cyclable protégée bidirectionnelle ou des bandes cyclables entre les rues Lavaltrie et Tellier.
- Insérer une voie cyclable au nord de la rue Hochelaga, que ce soit par l'ajout de bandes cyclables ou d'une chaussée partagée.

De plus, de façon à faciliter la connexion de la piste proposée sur l'avenue Souigny avec la piste multifonctionnelle, il faudrait que cette dernière ne soit pas au même niveau que la voie de desserte elle-même mais surélevée. Cela permettrait du même coup de sécuriser et de rendre plus agréable l'utilisation de la piste multifonctionnelle pour ses usagers, tant piétons que cyclistes.

Une carte montrant le développement du réseau cyclable incluant le prolongement de la voie polyvalente est montrée à l'annexe C.

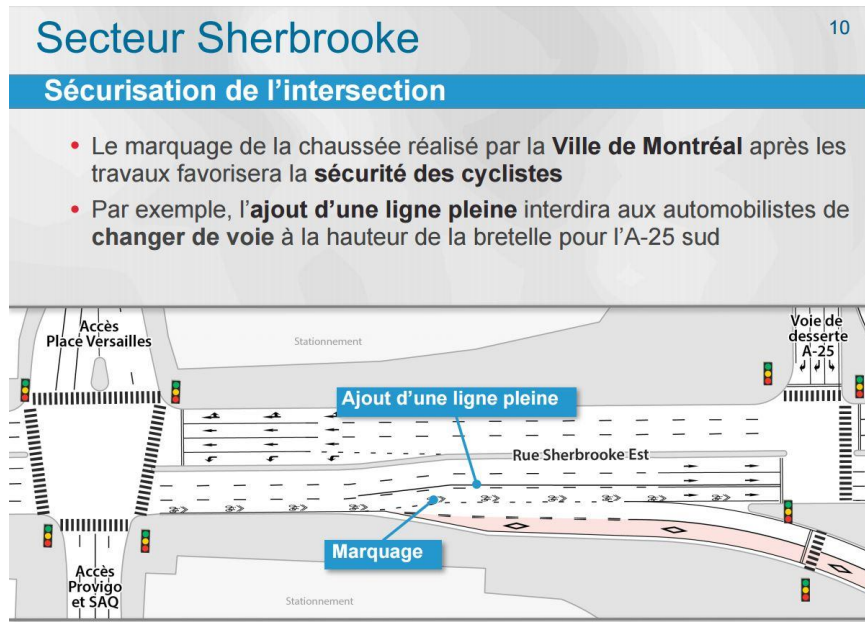
Recommandation 12 :

- Surélever le niveau de la piste multifonctionnelle afin de faciliter son interconnexion avec d'autres pistes cyclables comme celle proposée sur l'avenue Souigny.
- Prolonger la piste multifonctionnelle prévue dans le cadre du projet d'Optimisation de l'autoroute 25 adjacente à la voie de service Curatteau entre la rue Notre-Dame et l'Allée des Infirmières.
- Réaménager l'Allée des infirmières de façon à la rendre conviviale pour tous les usagers.

5.1.2 Viaduc de la rue Sherbrooke

Les cyclistes qui empruntent le viaduc de la rue Sherbrooke l'ont toujours fait avec appréhension en raison du fort volume de circulation et de la vitesse des véhicules.

Il est illusoire de croire que l'ajout d'une ligne pleine sur la chaussée favorisera réellement la sécurité des cyclistes à la hauteur de la bretelle de l'A-25 Sud. Ces derniers se retrouveront quand même coincés entre cinq voies de circulation et nous savons tous pertinemment que de nombreux automobilistes font fi tant des éléments de signalisation que de la sécurité des cyclistes.



De plus, comment va-t-on favoriser la sécurité des cyclistes à la hauteur de la bretelle de l'A-25 Nord?



Dès qu'elle a été rendue publique à l'automne 2015, la nouvelle configuration de l'accès à l'autoroute 25 a été dénoncée par de nombreux citoyens ainsi que par des organismes œuvrant dans le domaine du vélo. Malgré une reconnaissance de ce fait par le maire de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, M. Réal Ménard, et d'autres personnes lors de la marche exploratoire et une déclaration à l'effet que toute atteinte à la sécurité des cyclistes dans le cadre de ce projet serait intolérable, aucune modification significative aux plans initiaux n'a été apportée au projet par le MTQ.

Recommandation 13 :

Dans le cadre du projet de l'A-25, le CEM-E exige la révision des plans de façon à assurer une protection appropriée, i.e. une protection physique, aux cyclistes circulant sur le viaduc de la rue Sherbrooke. Il demande aux autorités de l'arrondissement de refuser toute solution qui porterait atteinte à la sécurité des cyclistes.

5.2 LIEN MANQUANT FONTENEAU / FONTENEAU & ROI-RENÉ

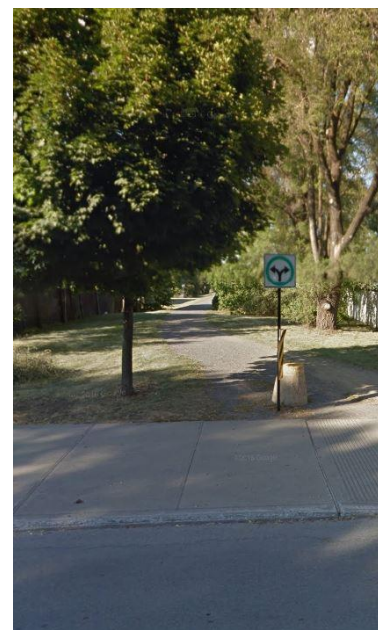
L'axe de la rue Fonteneau dans MHM est intensément utilisé par les élèves de l'école secondaire Anjou et par les citoyens des deux arrondissements contigus pour se rendre au métro Honoré-Beaugrand. Aucune voie piétonne ni cyclable ne relie cette infrastructure scolaire au territoire urbain plus à l'ouest. Jeunes et moins jeunes doivent continuellement se tracer un sentier dans la neige ou la boue.

Ce secteur inclut aussi des terrains sportifs aménagés par la commission scolaire de la Pointe-de-l'Île en vertu d'un bail consenti par l'arrondissement MHM.



←
Place Fonteneau et
Roi-René

Rues Fonteneau et
Honoré-Beaugrand
← →



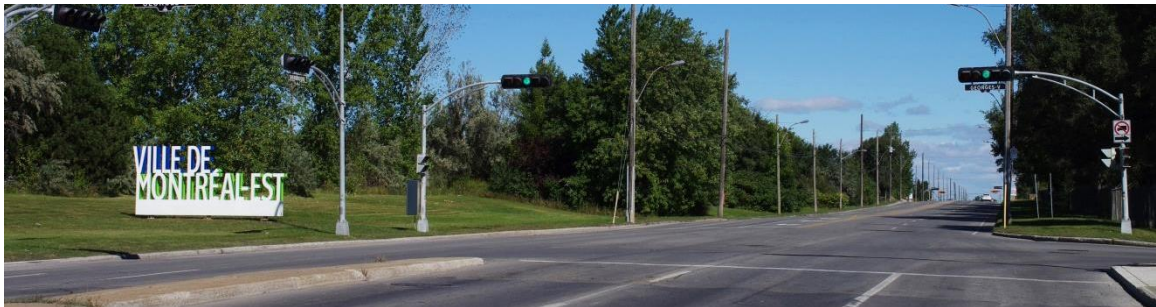
Recommandation 14:

Construire des pistes multifonctionnelles dans le parc Chénier-Beaugrand afin de permettre à tous et toutes de se déplacer facilement et en sécurité.

5.3 RELIER MERCIER-EST À MONTRÉAL-EST À TRAVERS LA ZONE INDUSTRIELLE/COMMERCIALE

Pour l'usager du transport actif circulant au sud de l'A-40 en direction est, le seul tracé sécuritaire est la rue Notre-Dame à l'extrémité sud du quartier.

Le seul autre lien possible est la rue Sherbrooke. Celle-ci est loin d'être sécuritaire pour les piétons et les cyclistes.



En effet, sur plus de deux kilomètres en ligne droite, la voie est uniquement aménagée pour les voitures et surtout les camions très nombreux. Il n'y a aucun trottoir ni sentier polyvalent.



Le cycliste doit partager la chaussée avec des camions sortant de la carrière ou des usines pétrochimiques, ce qui demande un certain courage et s'avère tout un défi pour les nerfs! Que

ce soit pour les camions ou pour les automobilistes, la limite de vitesse permise de 50 km/heure semble être vue comme une suggestion et non comme une obligation.

Recommandation 15:

Construire un lien de transport actif sur la rue Sherbrooke vers l'est à partir de Georges V. Ce lien devrait être en site propre ou protégé pour la sécurité de tous.

5.4 AXE AVENUE LEBRUN – RUE BALDWIN

Considérant qu'il se trouve une dizaine de rues parallèles entre les axes nord-sud Saint-Donat et Pierre-Bernard et que l'axe Saint-Donat ne permet pas de traverser la voie ferrée, nous proposons un nouvel axe nord-sud, soit deux bandes cyclables (nord-sud et sud-nord) sur la rue Baldwin entre les rues de Grosbois et de Teck puis sur l'avenue Lebrun jusqu'à la rue Bellerive au sud.

Recommandation 16:

Installer deux bandes cyclables sur la rue Baldwin entre les rues de Grosbois et de Teck et sur l'avenue Lebrun entre les rues de Teck et Bellerive.

6 LA PROTECTION DE L'USAGER VULNÉRABLE

Peu importe que les pistes cyclables soient une chaussée désignée, une bande cyclable ou une piste protégée, nous croyons que les principes de protection de l'utilisateur vulnérable devraient être prioritaires. Une de ces protections pourrait être implantée à très faible coût. En effet, le recul des lignes d'arrêt de 3,5 mètres et l'application de l'article 386 du CSR (interdiction de stationnement à moins de cinq mètres d'une intersection) où il y a un croisement entre une piste cyclable et une rue devraient être introduits à court terme.

De plus, l'arrondissement MHM pourrait aller de l'avant avec ces mesures, sans devoir attendre l'aval de la Ville de Montréal, étant donné que le marquage de la chaussée est de son ressort.

Recommandation 17 :

À toutes les intersections où il y a piste cyclable, sous quelque forme soit-elle :

- Reculer la ligne d'arrêt de 3,5 mètres.
- Faire respecter 5 mètres d'interdiction de stationnement.
- Installer des dos d'ânes lorsque la piste cyclable débouche entre deux arrêts, tel qu'au passage Liébert sur l'avenue Souigny.

7 SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS

7.1 À COURT TERME (1 À 3 ANS)

- **Recommandation 1 :**

- Éliminer la bretelle d'accès au Port de Montréal via la rue de Boucherville
- Déplacer les obstacles de la Route Verte no 5 situés au coin de la rue de Boucherville et de la rue Notre-Dame hors de la piste cyclable ou modifier la localisation de la piste cyclable.

- **Recommandation 2 :**

Prolonger la voie cyclable sur la rue Bellerive jusqu'à la rue Georges-V et ensuite jusqu'à la rue Notre-Dame.

- **Recommandation 3 :**

Ajouter une zone tampon entre l'allée de voitures stationnées et la piste cyclable sur la rue Bellerive. Implanter éventuellement une bande séparatrice paysagée de façon à créer une véritable piste cyclable sur ce tronçon.

- **Recommandation 4 :**

Installer des feux réservés pour piétons et cyclistes à l'intersection Liébert/Notre-Dame.

- **Recommandation 5 :**

Compléter la réfection de la chaussée de la rue de Marseille et éviter que d'autres travaux d'asphaltage partiel comme ceux décrits ci-dessus soient désormais réalisés.

- **Recommandation 6 :**

Présenter les plans de l'intersection dans le cadre d'une consultation aux citoyens de Mercier-Est dans les plus brefs délais et tenir compte des propositions de ces derniers afin d'améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes.

- **Recommandation 7 :**

Sur le boulevard Lapointe jusqu'à l'avenue Souigny, remplacer la chaussée désignée par des bandes cyclables.

- **Recommandation 8:**

Prolonger la piste cyclable qui s'arrête actuellement à l'angle de la rue Honoré-Beaugrand et de la voie rapide Souigny jusqu'à l'avenue Georges-V.

- **Recommandation 12 :**

- Surélever le niveau de la piste multifonctionnelle afin de faciliter son interconnexion avec d'autres pistes cyclables comme celle proposée sur l'avenue Souigny.
- Prolonger la piste multifonctionnelle prévue dans le cadre du projet d'Optimisation de l'autoroute 25 adjacente à la voie de service Curatteau entre la rue Notre-Dame et l'Allée des Infirmières.
- Réaménager l'Allée des infirmières de façon à la rendre conviviale pour tous les usagers.

- **Recommandation 13 :**

Dans le cadre du projet de l'A-25, le CEM-E exige la révision des plans de façon à assurer une protection appropriée, i.e. une protection physique, aux cyclistes circulant sur le viaduc de la rue Sherbrooke. Il demande aux autorités de l'arrondissement de refuser toute solution qui porterait atteinte à la sécurité des cyclistes.

- **Recommandation 16:**

Installer deux bandes cyclables sur la rue Baldwin entre les rues de Grosbois et de Teck et sur l'avenue Lebrun entre les rues de Teck et Bellerive.

- **Recommandation 17 :**

À toutes les intersections où il y a une piste cyclable, sous quelque forme soit-elle :

- Reculer la ligne d'arrêt de 3,5 mètres.
- Faire respecter 5 mètres d'interdiction de stationnement.
- Installer des dos d'ânes lorsque la piste cyclable débouche entre deux arrêts, tel qu'au passage Liébert sur l'avenue Souigny.

7.2 À MOYEN TERME (3 À 5 ANS)

- **Recommandation 10 :**

Développer l'axe cyclable nord-sud déjà projeté par la Ville de Montréal à partir du parc de la Promenade-Bellerive :

- Rue Hector, de la rue Bellerive à la rue Sherbrooke
- Rue de Contrecœur, de la rue de Marseille à la rue Anne-Courtemanche
- De l'intersection rue de Contrecœur / rue Anne-Courtemanche à la voie polyvalente Jean-Desprez
- De la voie polyvalente Jean-Desprez au viaduc Bourget.

- **Recommandation 11 :**

Créer une piste cyclable de la voie polyvalente Jean-Desprez à la piste cyclable du boulevard Yves-Prévost par la rue Robitaille.

- **Recommandation 12 :**

- Surélever le niveau de la piste multifonctionnelle afin de faciliter son interconnexion avec d'autres pistes cyclables comme celle proposée sur l'avenue Souigny.
- Prolonger la piste multifonctionnelle prévue dans le cadre du projet d'Optimisation de l'autoroute 25 adjacente à la voie de service Curatteau entre la rue Notre-Dame et l'Allée des Infirmières.
- Réaménager l'Allée des infirmières de façon à la rendre conviviale pour tous les usagers.

7.3 À LONG TERME (PLUS DE 5 ANS)

- **Recommandation 9 :**

Réaliser une jonction entre la future piste cyclable sur la voie de desserte Curatteau et la rue Souigny

- **Recommandation 14:**

Construire des pistes multifonctionnelles dans le parc Chénier-Beaugrand afin de permettre à tous et toutes de se déplacer facilement et en sécurité.

- **Recommandation 15:**

Construire un lien de transport actif sur la rue Sherbrooke vers l'est à partir de Georges-V. Ce lien devrait être en site propre ou protégé pour la sécurité de tous.

ANNEXE A

TYPOLOGIE DES VOIES CYCLABLES À MONTRÉAL

À Montréal, les voies cyclables se distinguent en fonction du partage de la chaussée avec les véhicules motorisés ou en fonction d'une chaussée exclusive : voie partagée (chaussée désignée), voie adjacente sur la même chaussée (bande cyclable) et piste cyclable (piste cyclable protégée, piste cyclable en site propre et sentier polyvalent).

Chaussée désignée :



La chaussée désignée constitue une voie partagée par les cyclistes et les automobilistes lorsque la circulation motorisée n'est pas trop intense. Souvent, sans aucun aménagement particulier, la chaussée désignée est signalée par un panneau routier ou un marquage au sol.

Bande cyclable :



La bande cyclable est aménagée à la droite d'une voie de circulation automobile, généralement dans une rue où la vitesse est limitée à 50 km/h ou moins. Elle est délimitée par une ligne de séparation ou un revêtement de couleur, et identifiée par un panneau de circulation ainsi qu'un marquage de voie réservée. Elle est toujours unidirectionnelle. La majorité du temps, les cyclistes y circulent dans le même sens que les automobilistes de la voie adjacente; toutefois certaines bandes cyclables sont aménagées à contresens.

Pour le confort et la sécurité des cyclistes, la circulation automobile est interdite sur la bande cyclable (art. 310 du Code de la sécurité routière). Les automobilistes peuvent toutefois la franchir pour garer leur véhicule.

Les cyclistes peuvent franchir la bande cyclable pour contourner un obstacle ou tourner à gauche. Les bandes cyclables sont ouvertes à longueur d'année et déneigées en hiver, en même temps que le reste de la rue.

Piste cyclable protégée :



La piste cyclable protégée est aménagée en bordure d'une voie véhiculaire et séparée de cette dernière par un aménagement physique, tel que : bollards, aménagements horticoles ou terre-plein de béton.

Piste cyclable en site propre et sentier polyvalent :



La piste cyclable en site propre et le sentier polyvalent sont des voies libres de toute circulation motorisée, aménagées dans des parcs ou des espaces publics. Voie de circulation conçue pour les cyclistes, elle accueille généralement aussi les usagers en patins, en trottinettes ou en fauteuils roulants. Lorsque la voie est aussi conçue pour accueillir les marcheurs, on parle de sentier polyvalent.

Sources :

Spm

Vélo Québec

National Association of City Transportation Officials

ANNEXE B

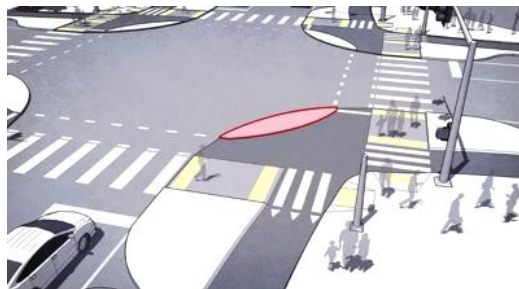
LE CONCEPT D'INTERSECTION PROTÉGÉE

Le concept d'intersection protégée a pour principale fonction d'éviter les collisions entre les véhicules automobiles, les cyclistes et les piétons. De telles intersections, qui existent depuis déjà longtemps aux Pays-Bas, en Allemagne ou en Belgique, viennent à peine de faire leur apparition aux États-Unis.



Il y a quatre éléments pour l'aménagement d'une intersection protégée :

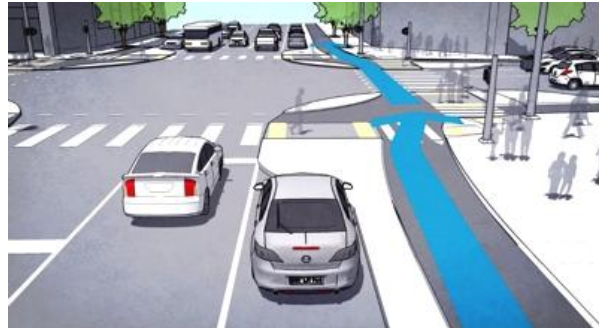
- L'élément clé de l'intersection protégée, c'est l'îlot de coin refuge (traduction libre de *Corner Refuge Island*). Un tel aménagement permet de séparer physiquement les cyclistes des automobilistes. Il offre en outre une bonne protection aux cyclistes lorsqu'ils sont à l'arrêt.



- La ligne d'arrêt avancée des cyclistes et des piétons joue deux rôles principaux. Elle permet d'abord de les rendre parfaitement visibles aux automobilistes placés plus en retrait. De plus, lorsque le feu passe au vert, les cyclistes et les piétons ont une plus petite distance à parcourir pour franchir l'intersection.



- La déviation de la piste cyclable vers la droite est conçue pour placer les cyclistes en retrait de l'intersection. De cette manière, l'automobiliste qui tourne à droite a déjà terminé son virage une fois parvenu à la hauteur de la piste cyclable. Donc, cyclistes aussi bien que piétons se retrouvent face à la voiture, plutôt que dans son angle mort.



- Des feux de circulation dédiés aux vélos et synchronisés avec ceux qui s'adressent aux automobilistes complètent l'aménagement de l'intersection protégée. Différents scénarios sont possibles comme des feux verts devancés en faveur des cyclistes pour leur permettre de franchir l'intersection avant le départ des voitures.



Une [animation vidéo](#) (en anglais) permet de bien comprendre les principes d'aménagement de ces intersections protégées.

Crédits images : Nick Falbo

Sources : Protected Intersections for Bicyclists

Veille Action - 14 octobre 2015

<http://veilleaction.org/fr/la-veille/transport-actif/2946-des-intersections-protégees-pour-la-securite-des-cyclistes-et-des-pietons.html>

Pour plus d'information sur les types d'intersections protégées :

http://altaplanning.com/wp-content/uploads/Evolution-of-the-Protected-Intersection_ALTA-2015.pdf

ANNEXE C

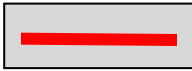
DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU CYCLABLE À PROXIMITÉ DE L'AUTOROUTE 25

Recommandation 8:



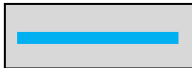
Planter une piste cyclable bidirectionnelle du côté sud de l'avenue Souigny, entre la rue Honoré-Beaugrand et l'avenue Georges-V.

Recommandation 9 :

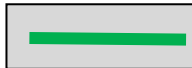


Réaliser une jonction entre la future piste cyclable sur la voie de desserte Curatteau et la rue Souigny

Recommandation 12 :



Surélever le niveau de la piste multifonctionnelle afin de faciliter son interconnexion avec d'autres pistes cyclables comme celle proposée sur l'avenue Souigny.



Prolonger la piste multifonctionnelle prévue dans le cadre du projet d'Optimisation de l'autoroute 25 adjacente à la voie de service Curatteau entre la rue Notre-Dame et l'Allée des Infirmières.

