

Avis technique

Bonification de la Route verte sur la rue Notre-Dame à Montréal

Rapport final

Version 1

Préparé pour



Une réalisation de



28 mars 2024

Table des matières

1.	Contexte	3
1.1	Limites du mandat	3
2.	Voies cyclables	5
2.1	État de la situation	5
2.2	Améliorations possibles	14
3.	Intersections	20
3.1	Géométrie	20
3.2	Rue Parthenais	22
3.3	Rue D'Iberville	23
3.4	Rue Frontenac	24
3.5	Rue Alphonse-D.- Roy	27
3.6	Rue Davidson et av. Bourbonnière, d'Orléans et Jeanne-d'Arc	29
3.7	Boulevard Pie-IX	33
3.8	Rue Viau	36
3.9	Rue Sainte-Catherine	38
3.10	Rue Dickson	39
3.11	Rue Bossuet	41
3.12	Rue Cadillac	43
3.13	Rue Quesne	44
3.14	Rue De la Longue-Pointe	45
3.15	Sortie du terminal de Pétroles Norcan	46
3.16	Rue Haig	47
3.17	Rue de Boucherville	48
3.18	Rue Curatteau	49
4.	Conclusion et recommandations	50
4.1	Travaux urgents	50
4.2	À court terme	51
4.3	À moyen terme	52
4.4	Prochaines étapes	52

1. Contexte

L'axe 5 de la Route verte longe le fleuve Saint-Laurent à Montréal. À l'est du centre-ville, l'itinéraire longe la rue Notre-Dame, de l'avenue De Lorimier jusqu'au parc de la Promenade Bellerive (rue Liebert) sur approximativement 8,5 km. Cette section est en piste cyclable bidirectionnelle en site propre, c'est-à-dire, séparée de la circulation automobile.

Ce tronçon fait l'objet de plaintes fréquentes concernant la piètre qualité de certains segments de voies cyclables et l'insécurité des intersections. On observe un fort volume de camions lourds sur plusieurs rues croisées et aux entrées du Port de Montréal. Sur les autres rues, c'est le fort mouvement de virage des automobiles qui complexifie la traverse à vélo.

D'autre part, l'aménagement global de ce tronçon de la Route verte est peu invitant.

La présente analyse vise à déterminer les meilleures solutions à ces problèmes, à court et moyen terme. Et, dans le cadre du processus d'amélioration continue de la Route verte, à en améliorer l'environnement global.

L'analyse a été réalisée à partir

- ✓ d'observations sur le terrain le 17 octobre 2023 ;
- ✓ de la carte interactive de la Route verte et des données de Vélo Québec ;
- ✓ de données du MTMD ;
- ✓ de la carte de camionnage de la Ville de Montréal ;
- ✓ de la carte de circuits d'autobus de la STM ;
- ✓ des images satellites et routières à 360° disponibles dans les applications Plans d'Apple et Maps de Google.

Afin d'alléger le texte, la géographie montréalaise a été utilisée et la rue Notre-Dame a été considérée comme un axe est-ouest même si elle est pratiquement nord-sud dans ce secteur. Dans la section sur l'état de la situation, l'orientation réelle a été précisée entre parenthèses.

1.1 Limites du mandat

Vélo Québec présente ici des solutions qui ont fait l'objet d'une analyse rigoureuse. Toutefois, les documents soumis ne sont pas des documents d'ingénierie et ne peuvent être utilisés pour la réalisation de travaux de construction. La portée du présent avis n'inclut pas la conception détaillée, la préparation de plans et devis, ni la réalisation des calculs de faisabilité détaillés requis pour procéder à la construction. Les documents fournis ainsi que la faisabilité des interventions proposées, devront être confirmés lors de la réalisation des plans détaillés par les services du client ou par les firmes qu'il

mandatera, lesquelles devront respecter les dispositions spécifiques des lois et règlements applicables pour la réalisation des travaux projetés.

2. Voies cyclables

L'état de la Route verte entre l'avenue De Lorimier et le parc de la Promenade Bellerive (rue Liebert) est présenté en trois tronçons homogènes à la section 2.1.

La section 2.2 présente les améliorations possibles pour chacun de ces trois tronçons.

2.1 État de la situation

Du boul. René-Lévesque à la rue Sainte-Catherine

À partir de la rue De Lorimier jusqu'au point où la rue Sainte-Catherine rejoint la rue Notre-Dame, la Route verte est constituée d'une piste cyclable bidirectionnelle séparée de la rue Notre-Dame par un trottoir et une zone végétalisée dont la largeur varie d'un mètre à une cinquantaine de mètres.

Ce segment de 4,5 km est entièrement à l'écart de la circulation automobile, ce qui assure aux cyclistes un certain confort. Il est toutefois affecté par le bruit de la circulation très lourde et rapide. La limite de vitesse est fixée à 60 km/h et semble être souvent dépassée, alors que la présence de feux de circulation et de nombreux camions lourds entraîne des freinages et accélérations bruyants. Un talus présent dans certaines sections pourrait diminuer le bruit, mais son effet est grandement limité par son éloignement de la rue Notre-Dame et par sa faible hauteur. Son retrait de la voie de circulation automobile rend son éclairage inconstant et sous-standard. Ce sous-éclairage peut être un frein à l'utilisation du vélo comme moyen de déplacement puisqu'il peut provoquer un sentiment d'insécurité. Un passage particulièrement insécurisant est celui entre l'avenue d'Orléans et le boulevard Pie-IX qui passe derrière un immeuble qui semble abandonné et un terrain vacant. L'amélioration de l'éclairage peut apporter un meilleur confort.

La chaussée du sentier est asphaltée et en bon état dans l'ensemble. Elle mesure 3,0 m de largeur, ce qui est un peu étroit, d'autant plus qu'il s'agit dans les faits d'un sentier polyvalent partagé avec les piétons, qui ne disposent pas de sentier parallèle.



Figure 1 La largeur de 3,0 m est minimale pour une piste à deux sens de circulation Photo Vélo Québec

Les liens avec les rues qui bordent la piste du côté nord ne répondent pas aux besoins des usagers. Ils sont souvent trop étroits et ne constituent pas le cheminement le plus direct et naturel du sentier à la rue et inversement. Dans plusieurs cas, des sentiers informels ont été créés par le passage répété des cyclistes et des piétons, comme l'illustre la photo ci-dessous.



Figure 2 Sentier informel vers la rue Fullum

Photo Vélo Québec

Selon les observations effectuées de 14h à 18h le 17 octobre, les usagers comprennent :

- ✓ Une majorité de cyclistes.
- ✓ Un nombre important de vélos électriques.
- ✓ Quelques trottinettes électriques, planches à roulettes, patineurs et trottinettes non motorisées.
- ✓ Une part importante de piétons.

La majorité des usagers semblent effectuer des déplacements utilitaires si on en juge par leurs vêtements et accessoires : mallettes, sacs à dos, etc. Ils sont joints par quelques joggeurs et cycloportifs.

Par ailleurs, le trottoir du côté nord de la rue Notre-Dame a une dimension sous standard pour border une rue de ce type et est donc quasi désert, la vaste majorité des piétons préférant l'inconfort occasionnel de la cohabitation avec les cyclistes à la proximité des voies de circulation rapide.



Figure 3 Utilisateurs de la « piste cyclable » de la rue Notre-Dame

Photos Vélo Québec

De la rue Sainte-Catherine à la rue Dickson (approximativement 730 m)

À l'est (nord-nord-est géographique) du croisement des rues Sainte-Catherine et Notre-Dame, le sentier est séparé de la chaussée sur les premiers 250 m. Ce segment est semblable à ceux évoqués à la section précédente.

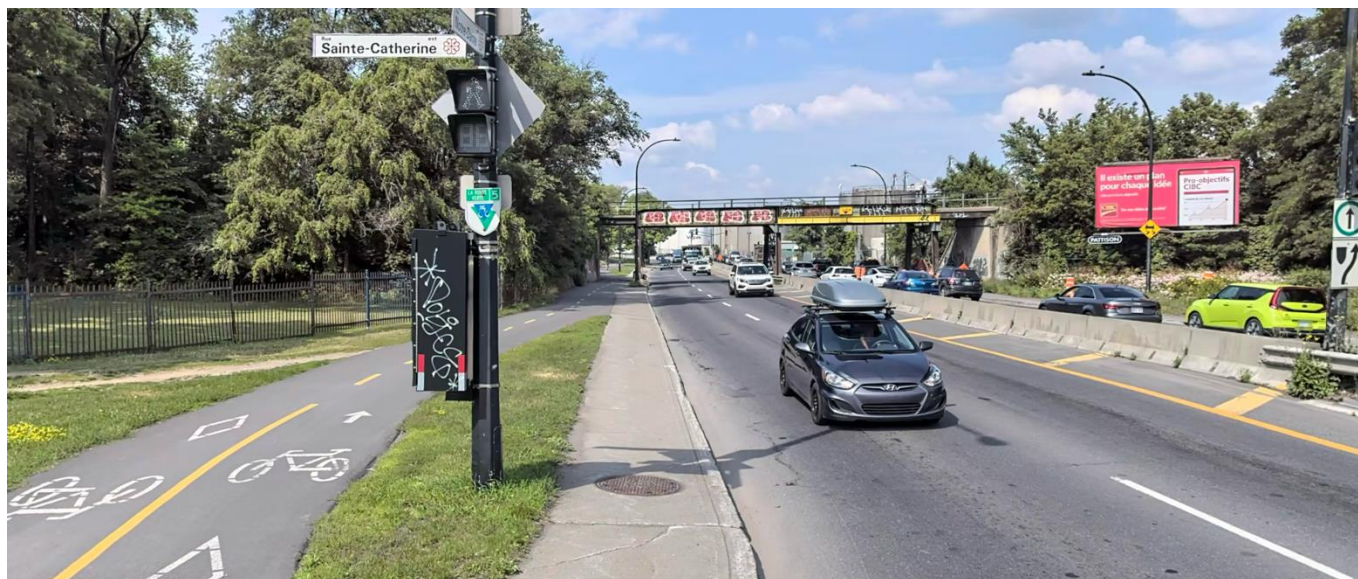


Figure 4 La Route verte à l'est de l'intersection de la rue Sainte-Catherine

Source Apple Inc.

Au passage sous la voie ferrée qui desservait autrefois la Canadian Steel Foundries Limited, le trottoir disparaît et piétons et cyclistes sont forcés de cohabiter sur une quarantaine de mètres.



Figure 5 Passage sous la voie ferrée desservant l'ancienne aciérie



Sources Apple Inc. et Vélo Québec

Par la suite, un segment de 170 m est constitué d'un trottoir de béton de moins de 2,0 m de largeur recouvert d'asphalte. La largeur de ce segment est inférieure à la norme par au moins 1,0 m, compte tenu de la présence de piétons. Et seule la bordure du trottoir sépare piétons et cyclistes des véhicules roulant à vitesse élevée. Cette situation est inconfortable, et peut être cause de collisions graves pour tout cycliste qui, par distraction ou à cause d'une manœuvre d'évitement, se retrouverait face à face avec les véhicules sur la chaussée automobile. De plus, la bordure n'a pas de coupure nette de 150 mm de hauteur et n'agit plus en tant que chasse-roues. Cette bordure réduite combinée à la taille des véhicules routiers ne protège pas les personnes empruntant cette piste.



Figure 6 La Route verte le long des terrains de l'ancienne Canadian Steel Foundries Limited Photo Vélo Québec

Sur les 280 m suivants, l'aménagement est un trottoir de béton de 3,0 m de largeur bordant directement la chaussée automobile. Bien qu'un peu plus confortable à cause de sa largeur, le manque de zone tampon de ce segment ne respecte pas les normes de séparation par rapport aux véhicules. De plus, la signalisation déficiente crée des situations où les cyclistes ne savent pas s'ils sont sur une piste ou sur un trottoir et s'ils ont la permission d'y circuler dans les deux sens.



Figure 7 La Route verte à l'ouest de la rue Dickson

Source Apple Inc.



Figure 8 - Absence d'indication de la poursuite de la piste sur un trottoir - Rue Notre-Dame et entrée du 5378
source Google

De la rue Dickson au parc de la Promenade-Bellerive (rue Liebert)

À l'est (nord-nord-est géographique) de la rue Dickson, la Route verte revient du côté du Port de Montréal. Sur 2,5 km, l'aménagement est constitué tantôt d'un trottoir de béton de 3,5 m de largeur, tantôt d'une piste cyclable asphaltée de 3,0 m de largeur avec bordure de béton de 0,5 m de largeur.

Le terre-plein de béton surmonté de lampadaires au centre de la chaussée et les arbres de part et d'autre de la rue donnent un caractère plus urbain et moins autoroutier à cette section de la rue Notre-Dame. La signalisation sur ce segment est irrégulière et non uniforme.

Quelques arrêts d'autobus donnent directement dans la piste de la Route verte et ne sont pas conformes aux principes en accessibilité universelle.

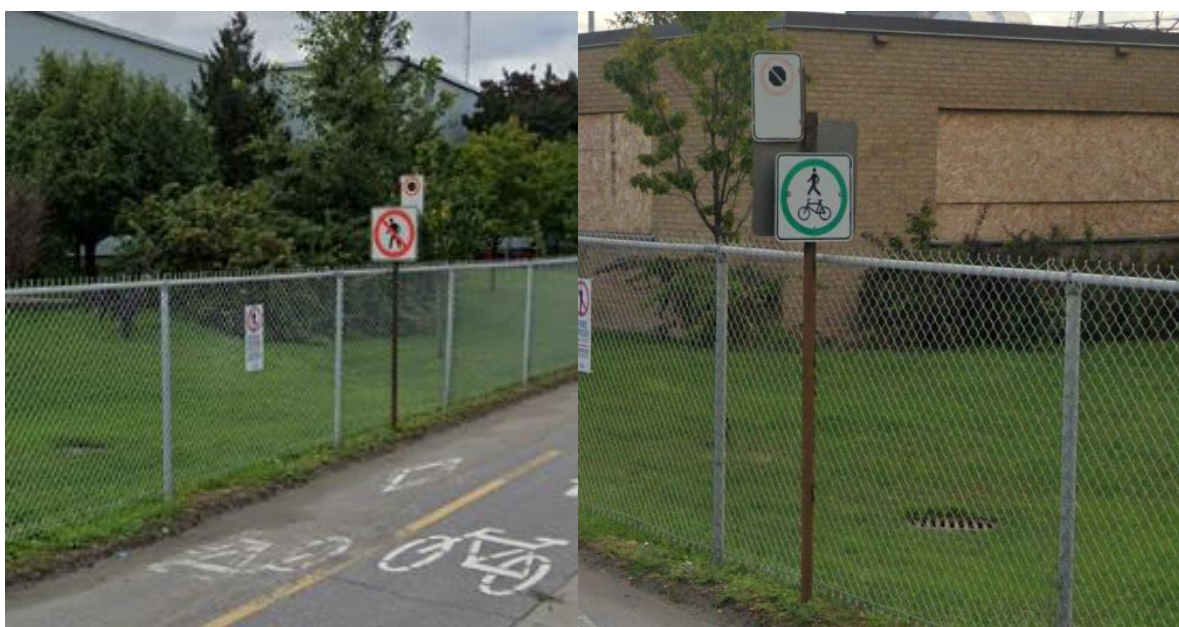


Figure 9 Les deux côtés d'un même panneau - exemple d'incohérence de la signalisation

Source Google



Figure 10 La rue Notre-Dame à l'est (nord-nord-est) de la rue Clarence-Gagnon

Source Apple Inc.

À l'est (nord-nord-est géographique) de la rue de Boucherville, l'aménagement est constitué d'une piste cyclable bordée d'arbres de part et d'autre. Un trottoir de béton longe la chaussée.



Figure 11 La Route verte à l'intersection de la rue Curateau

Source Apple Inc.

2.2 Améliorations possibles

Cette section de la Route verte est composée de voies cyclables qui ont été aménagées il y a plus de 30 ans pour la plupart. Elles sont restées inchangées en attente d'un éventuel réaménagement de la rue Notre-Dame, qui a fait l'objet de nombreux projets au fil des décennies, sans jamais aboutir.

La construction récente d'une voie d'accès au Port de Montréal pour les camions, avec pont d'étagement au-dessus de la rue Notre-Dame, est un premier jalon d'une requalification urbaine de cet axe.



Figure 12 Voie d'accès au Port de Montréal

Photo Vélo Québec

Du boul. René-Lévesque à la rue Sainte-Catherine

Ce segment, qui constitue un maillon important de la Route verte sur le territoire montréalais, a également un très fort potentiel pour les déplacements utilitaires et récréatifs. Il permet un accès rapide et direct au centre-ville pour les citoyens des quartiers Hochelaga et Maisonneuve, qui sont par exemple à moins de 8 km de l'UQÀM et de l'université McGill. Ces trajets se font en une trentaine de minutes ou moins à vélo, compte tenu du nombre restreint d'intersections.

Les principales améliorations à y apporter concernent la voie cyclable elle-même, l'aménagement paysager, les raccordements au quartier et la signalisation. La présence d'une zone verte dont la largeur excède généralement 30 mètres entre la rue Notre-Dame et les quartiers au nord a été tenue en compte. Actuellement, la piste cyclable, les arbres, les talus paysagés sont concentrés dans une bande d'une dizaine de mètres, alors qu'une plaine gazonnée d'une vingtaine de mètres borde la rue Notre-Dame.

Cette section pourrait être réaménagée avec du sud au nord :

- ✓ Un talus antibruit au plus près de la chaussée de la rue Notre-Dame pour en maximiser l'efficacité.
- ✓ Une piste cyclable de 4,0 m de largeur, pour faciliter les dépassements, avec raccords à toutes les rues nord-sud du secteur.
- ✓ Des arbustes, arbres, jeux et autres aménagements de parc.
- ✓ Un sentier piéton le plus près possible des zones d'habitation, pour servir de lien entre les rues et avec le parc linéaire.



Figure 13 La Route verte à Montmagny comporte une piste cyclable et un sentier piéton

Photo M. Jolicoeur

Si un tel projet s'avère trop ambitieux pour être réalisé à court terme, il faudrait minimalement confirmer sa fonction de sentier polyvalent. Pour plus de conseils sur l'aménagement d'un sentier polyvalent et la cohabitation entre les piétons et les cyclistes, se référer à la fiche technique [Cohabitation des piétons et des cyclistes sur les sentiers polyvalents](#) produit par Vélo Québec.

Minimalement agir sur :

- ✓ Remplacer toute la signalisation pour tenir compte de la présence des piétons :
 - Ajouter des pictogrammes de piétons sur la chaussée en plus de ceux de vélo.
 - Ajouter des panneaux pour favoriser le partage du sentier et le respect des piétons



Figure 14 Signalisation incitant à la cohabitation
Grands parcs de Montréal Photo Marc Jolicoeur

- ✓ Réaménager tous les points d'accès avec les rues en bordure du parc, pour que les raccordements aux trottoirs aient au moins 2,0 m de largeur et 3,0 m pour les raccordements aux voies cyclables ou aux rues. Ajouter du marquage pour les cyclistes sur la rue. Dans la photo qui suit, seul un sentier informel prolonge le trottoir et il n'y a pas de marquage de la bande cyclable vers le sentier, seulement du sentier vers l'autre bande cyclable.

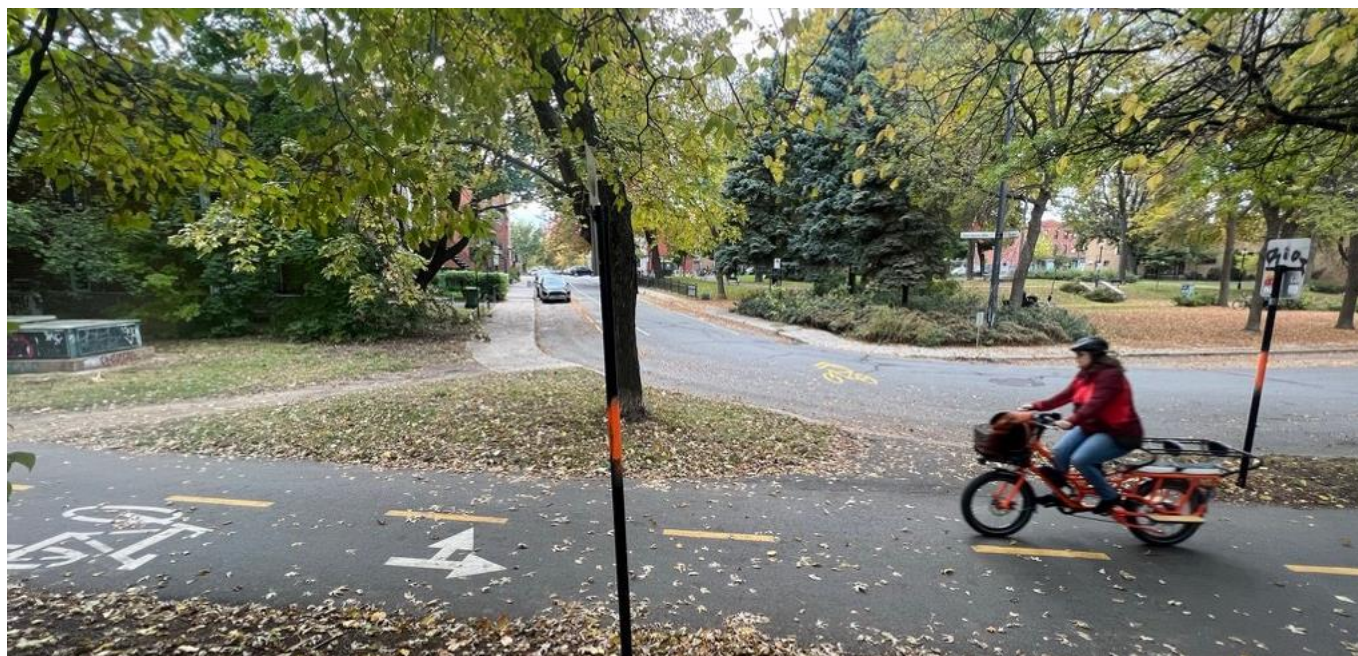


Figure 15 Sentier informel et raccordement officiel à la rue Dézéry

Photo Vélo Québec



Figure 16 Raccordement à la rue Saint-Clément

Photo Vélo Québec

Le raccordement avec la piste cyclable de la rue Saint-Clément est bien fait. Cependant l'interruption du trottoir et le marquage destiné uniquement aux cyclistes donnent l'impression que les piétons ne sont pas admis dans le parc à partir de cette rue.

À défaut de sentiers séparés dans l'axe de la rue Notre-Dame, le sentier existant doit être signalisé comme accessible aux piétons et aux cyclistes. Les raccordements vers le trottoir et la rue peuvent être combinés, mais il serait préférable de les séparer dès maintenant, en vue de l'éventuel aménagement d'un sentier piéton et d'une piste cyclable séparée. Par exemple ici, on pourrait aménager un sentier piéton dans le prolongement du trottoir, à la gauche de la section de piste cyclable.

De la rue Sainte-Catherine à la rue Dickson

La modernisation de ce segment est une priorité absolue, pour mettre fin à l'insécurité et à la laideur auxquelles sont confrontés les piétons et les cyclistes depuis plus de trente ans.

À court terme, un sentier polyvalent pourrait être aménagé à même la bande verte qui longe la rue Notre-Dame et la zone occupée par un stationnement à l'angle de la rue Dickson. Le tout nécessiterait l'acquisition de terrains ou de servitudes auprès des propriétaires privés si la Ville ne dispose pas d'une emprise suffisante le long de la rue Notre-Dame. Ceci solutionnerait de la sorte un problème de sécurité et d'inconfort pour les piétons et les cyclistes, qui se partagent actuellement un trottoir de moins de 2,0 m de largeur à la chaussée en mauvais état.



Figure 17 Segment de la Route verte qui doit être réaménagé en priorité

Source Apple Inc.

À plus long terme, il faut inscrire le réaménagement de la Route verte dans le cadre de tout projet de réaménagement urbain de ce secteur, idéalement en conservant une bande verte d'une cinquantaine de mètres le long de la rue Notre-Dame.

De la rue Dickson au parc de la Promenade-Bellerive (rue Liebert)

Cette section est la seule où la rue Notre-Dame a fait l'objet d'un réaménagement majeur.

À court terme :

- ✓ Abaisser la limite de vitesse à 50 km/h, en phase avec le caractère de la rue.
- ✓ Clarifier l'utilisation du trottoir en piste cyclable bidirectionnelle avec du marquage et de la signalisation écrite (de la rue Dickson à la sortie du terminal des Pétroles Norcan).
- ✓ Assurer l'uniformité de la signalisation

À long terme, une séparation physique plus importante que la bordure de 150 mm de trottoir permettrait de mieux sécuriser les déplacements à vélo sur cette bidirectionnelle aux endroits où il n'y a pas de banquette.

3. Intersections

3.1 Géométrie

Les abords de la plupart des intersections de cette section de la Route verte comportent une géométrie similaire, où la piste cyclable qui est en retrait de la rue Notre-Dame se rabat vers l'intersection avec un angle assez fort. Cette géométrie amène les cyclistes à déborder vers les voies de circulation de la rue Notre-Dame. Les cyclistes qui se dirigent vers l'est sont déportés hors du passage piéton, face aux véhicules qui peuvent tourner à droite. Ces trajectoires qui se croisent alors que les cyclistes sont penchés pour effectuer leur virage sont source d'insécurité. Les cyclistes qui se dirigent vers l'ouest pour leur part apparaissent aux conducteurs de véhicules à la dernière minute.



Figure 18 Cyclistes qui débordent vers les voies de circulation, rue Alphonse-D.-Roy

Photo Vélo Québec

La solution à ce problème consiste à ramener la piste à proximité de la rue Notre-Dame et parallèle à celle-ci sur une vingtaine de mètres avant l'intersection. Au besoin, on forcera les cyclistes à ralentir à l'aide d'une chicane sans barrières constituée de deux virages rapprochés menant à la section parallèle à la rue Notre-Dame.

Advenant l'aménagement d'un sentier piéton parallèle à la piste cyclable, le passage piéton et le passage vélo seraient parallèles, le passage vélo étant le plus près de la rue Notre-Dame.

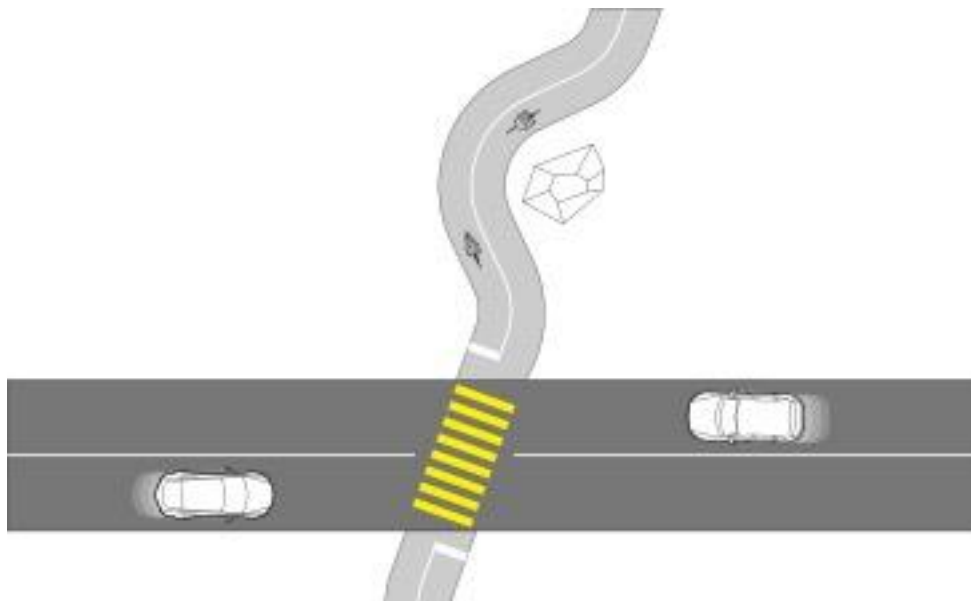


Figure 19 Chicane à l'approche d'un croisement.

©Vélo Québec

Chaussée

Les abords de la plupart des intersections comportent une section de pavés pour alerter les cyclistes. Cette conception très en vogue dans les années 1990 est à la fois peu efficace et source de perte de contrôle lorsque la chaussée de pavés est déformée.

La solution simple à ce problème consiste à conserver une chaussée d'asphalte jusqu'au trottoir lorsque la géométrie des approches sera corrigée comme recommandé au point précédent.

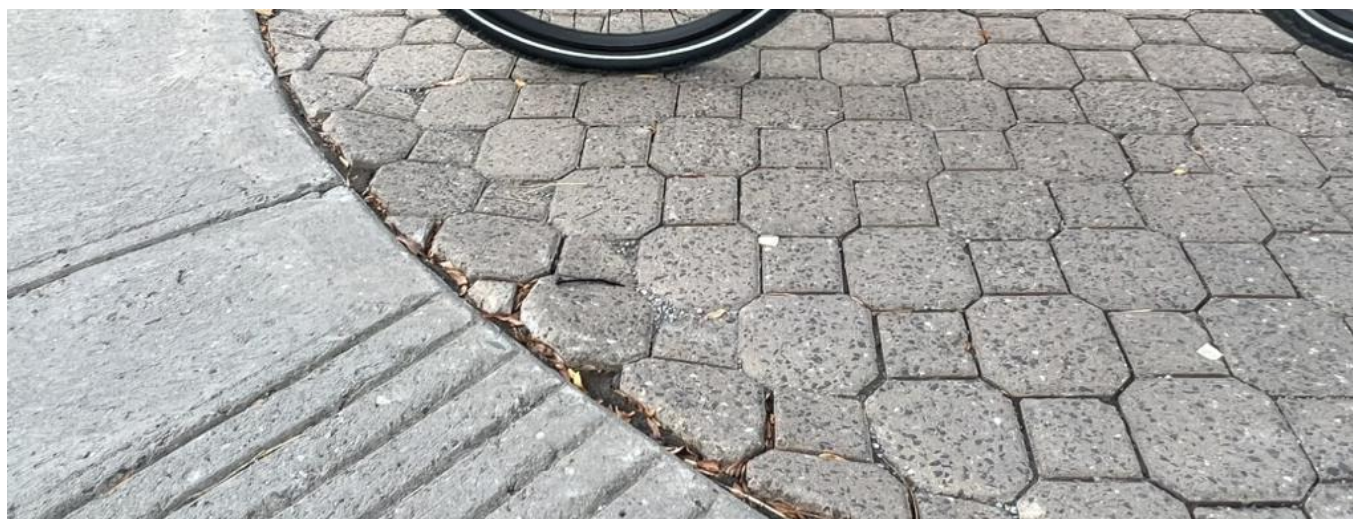


Figure 20 Chaussée de pavés avec déformation en bordure de trottoir

Photo Vélo Québec

3.2 Rue Parthenais

La rue Parthenais comporte une voie de circulation par direction à l'intersection du boulevard René-Lévesque. Le camionnage y est interdit et il n'y a pas de circuit d'autobus. Le stationnement et l'arrêt sont interdits en tout temps des deux côtés aux abords de l'intersection.

Le boulevard René-Lévesque, qui diverge de la rue Notre-Dame à une centaine de mètres à l'est de l'intersection, est à sens unique vers l'ouest et comporte trois voies de circulation. Le stationnement comme l'arrêt y sont interdits en tout temps des deux côtés de part et d'autre de l'intersection.

Le virage à droite du boulevard René-Lévesque vers la rue Parthenais est en conflit avec la trajectoire des cyclistes. Il y a des feux piétons et une phase piétonne semi-protégée systématique à tous les cycles avec une avance flèche. Il n'y a pas de feu vélo. Les cyclistes doivent suivre le feu de circulation routière.



Figure 21 Intersection de la rue Parthenais et du boul. René-Lévesque

Source Apple Inc.

Améliorations possibles

Le marquage de l'intersection est à revoir afin d'y ajouter un passage pour cyclistes entre la ligne d'arrêt et le passage pour piétons.

De plus, comme la rue Parthenais est une rue locale, la priorité pourrait être donnée aux piétons et aux cyclistes en aménageant un trottoir et une piste cyclable traversants, c'est-à-dire qui restent au même

niveau. Les véhicules devraient monter sur cet aménagement, comme ils le font sur un dos-d'âne allongé.

3.3 Rue D'Iberville

La rue D'Iberville est un sens unique vers le sud et comporte 4 voies au croisement de la rue Notre-Dame : deux pour le virage à droite, deux pour le virage à gauche. Le circuit d'autobus 94 D'Iberville ne se rend pas jusqu'à la rue Notre-Dame. Cependant les camions sont permis en tout temps.

Les piétons et les cyclistes qui traversent la rue D'Iberville doivent suivre les indications du feu tricolore de la rue Notre-Dame, puisqu'il n'y a ni feu de piétons ni feu de cyclistes. Ils disposent donc du même temps de feu vert que les automobilistes circulant en direction ouest sur Notre-Dame.



Figure 22 Rue D'Iberville à l'intersection de la rue Notre-Dame

Source Apple Inc.

Améliorations possibles

Lorsque le feu est vert pour les piétons et les cyclistes au croisement de la rue D'Iberville, il n'y a aucun conflit possible avec les véhicules qui sont tous au rouge sur la rue D'Iberville. Malgré sa largeur, cette intersection est donc sécuritaire pour les cyclistes.

Les améliorations possibles concernent les approches de l'intersection.

- ✓ Ramener la chaussée de la piste cyclable parallèle à celle de la rue Notre-Dame et aménager la descente de trottoir dans l'axe de la piste plutôt qu'à 45° avec la rue comme c'est le cas en ce moment faciliterait la traversée de la rue à vélo.
- ✓ Supprimer la section de pavés à l'approche de l'intersection.
- ✓ Ajouter des feux piétons avec décompte numérique.

- ✓ Revoir le marquage afin d'y ajouter un passage pour cyclistes entre la ligne d'arrêt et le passage pour piétons.

Pour les piétons, l'ajout d'un îlot refuge entre les voies de virage à gauche et les voies de virage à droite permettrait une traversée plus courte en cas où des personnes à mobilité réduite sous-estimerait leur temps de traverser. Ceci impliquerait toutefois un réaménagement important de l'intersection, à moins de sacrifier une des voies.

3.4 Rue Frontenac

La rue Frontenac est un sens unique vers le nord et comporte 4 voies au croisement de la rue Notre-Dame :

- ✓ Hors pointe le stationnement est permis des deux côtés et il y a deux voies de circulation.
- ✓ En période de pointe, le stationnement est permis d'un côté et il y a trois voies de circulation.

Il n'y a pas de circuit d'autobus sur cette section de la rue, mais les camions sont permis en tout temps.

La rue Notre-Dame comporte 3 voies par direction, plus deux voies de virage à gauche pour faciliter le virage vers la rue Frontenac, qui se fait uniquement lorsque le feu est rouge en direction ouest sur la rue Notre-Dame. Il est à noter que moins de 150 m à l'est de la rue Frontenac, la rue Notre-Dame comporte uniquement deux voies par direction.

Du côté est de la rue Frontenac, la piste cyclable approche l'intersection à 45°, ce qui amène la trajectoire des cyclistes à déborder vers les voies de la rue Notre-Dame. Et jusqu'à une dizaine de mètres de l'intersection, cyclistes et conducteurs sont masqués les uns des autres par un talus et des arbres.



Figure 23 Intersection des rues Frontenac et Notre-Dame

Source Google Inc.

Les piétons qui traversent la rue Frontenac disposent de 9 secondes de feu vert protégé (flèche verte tout droit pour les véhicules), suivies d'une période variable de plein feu vert où la trajectoire des véhicules virant à droite à partir de la rue Notre-Dame croise leur trajectoire. Les cyclistes doivent suivre les indications du feu tricolore. Ils bénéficient des mêmes 9 secondes de feu vert protégé et ont la même contrainte de croisement de trajectoire avec les véhicules virant vers la rue Frontenac.

Le feu est rouge pour les piétons et les cyclistes lorsqu'il est vert pour les véhicules qui virent à gauche de la rue Notre-Dame vers la rue Frontenac. Il n'y a pas de conflit de trajectoire dans ce cas.

Il y a un bouton-poussoir pour activer une phase piétonne qui permet de traverser la rue Notre-Dame.

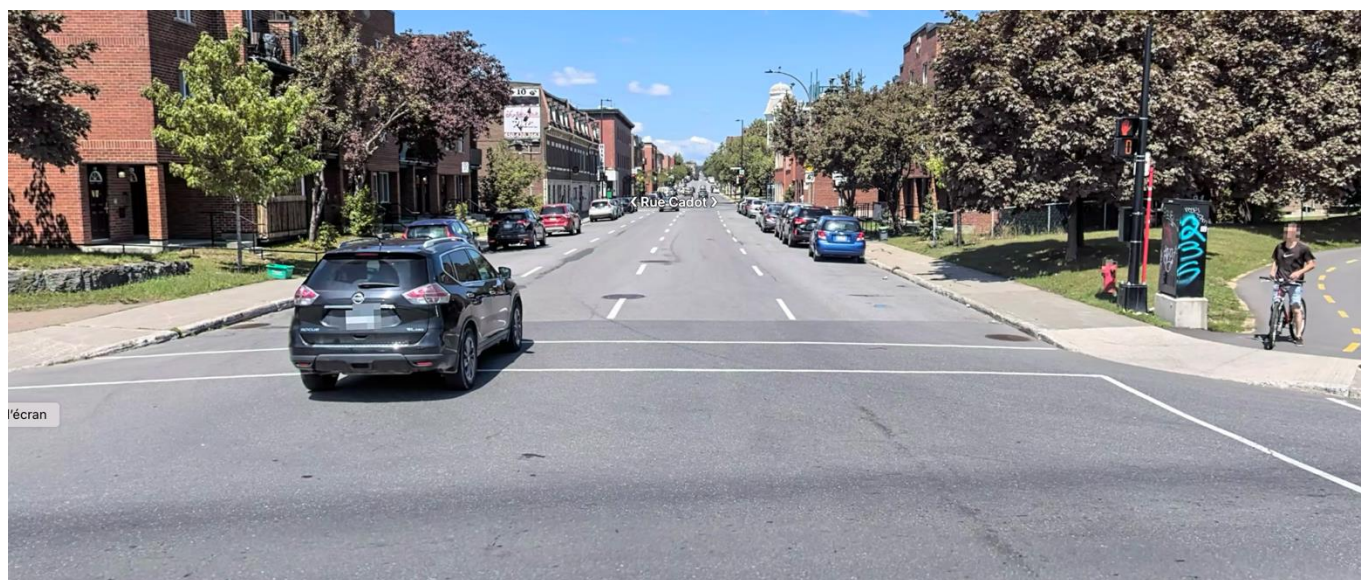


Figure 24 Rue Frontenac à l'intersection de la rue Notre-Dame

Source Apple Inc.

Améliorations possibles

Ajouter des avancées de trottoir diminuerait la longueur du passage pour piétons et cyclistes, sans affecter la capacité de l'intersection.

Les autres améliorations possibles concernent les approches de l'intersection.

- ✓ Ramener la chaussée de la piste cyclable parallèle à celle de la rue Notre-Dame du côté est de l'intersection et aménager la descente de trottoir dans l'axe de la piste plutôt qu'à 45° avec la rue comme c'est le cas en ce moment, pour faciliter la traversée de la rue à vélo.
- ✓ Supprimer la section de pavés à l'approche de l'intersection.
- ✓ Raccourcir le talus pour offrir une meilleure visibilité.
- ✓ Revoir le marquage afin d'y ajouter un passage pour cyclistes juxtaposé au passage pour piétons.

3.5 Rue Alphonse-D.-Roy

La rue Alphonse-D.-Roy dessert un petit secteur industriel au nord de la rue Notre-Dame. Les camions y sont permis en tout temps. La chaussée de 12 m de largeur comporte une seule voie par direction. L'arrêt est interdit des deux côtés de la rue sur 30 m à partir de la rue Notre-Dame. En direction sud cela permet à deux voitures de circuler côte à côte lorsqu'une tourne à droite et l'autre à gauche. À cause de leur largeur, les camions peuvent difficilement en faire autant.

Le rayon de trottoir au quadrant nord-est (nord-ouest géographique) est très grand, et de ce fait le passage piéton a plus de 22 m de longueur, soit 10 m de plus que la largeur de la chaussée en section courante. Ce large rayon permet aux camions provenant de la rue Notre-Dame de tourner à droite à une vitesse plus élevée.

Les piétons qui traversent la rue Alphonse-D.-Roy disposent de 9 secondes de feu vert protégé (flèche verte tout droit pour les véhicules), suivies d'une période variable de plein feu vert où la trajectoire des véhicules virant à droite à partir de la rue Notre-Dame croise leur trajectoire. Les cyclistes doivent suivre les indications du feu tricolore. Ils bénéficient des mêmes 9 secondes de feu vert protégé et ont la même contrainte de croisement de trajectoire avec les véhicules virant vers la rue Alphonse-D.-Roy.

Le feu est rouge pour les piétons et les cyclistes lorsqu'il est vert pour les véhicules qui virent à gauche de la rue Notre-Dame vers la rue Alphonse-D.-Roy. Il n'y a pas de conflit de trajectoire dans ce cas.



Figure 25 Rue Alphonse-D.-Roy à l'intersection de la rue Notre-Dame

Source Apple Inc.

Améliorations possibles

Le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes sont affectés à cette intersection par les véhicules virant à droite à partir de la rue Notre-Dame. Une solution pour améliorer cette situation consisterait à reculer la ligne d'arrêt de la rue Alphonse-D.-Roy et déplacer le passage des piétons et des cyclistes à une douzaine de mètres en amont de la rue Notre-Dame, ce qui

- ✓ diminuerait la longueur du passage à moins de 15 m contre 22 actuellement;
- ✓ éviterait la trajectoire en courbe des cyclistes, qui les amène presque face à face avec les véhicules dans la voie de droite sur la rue Notre-Dame;
- ✓ permettrait à un conducteur de s'arrêter pour laisser passer un piéton ou un cycliste sans que son véhicule bloque la voie de droite sur la rue Notre-Dame.

Une chicane constituée de deux virages rapprochés tout juste avant l'intersection (**Erreur! Source du r envoi introuvable.**) diminuerait la vitesse des cyclistes provenant de l'est.

3.6 Rue Davidson et av. Bourbonnière, d'Orléans et Jeanne-d'Arc

Rue Davidson

La rue Davidson est bordée d'édifices résidentiels de 3 étages ou plus. Seul le segment entre les rues Notre-Dame et Sainte-Catherine est à double sens. Au nord elle est à sens unique pour les voitures, mais à double sens pour les cyclistes grâce à une bande cyclable. Les rayons de trottoir sont de l'ordre de 3 m, ce qui limite la vitesse des véhicules en virage.

Les camions y sont interdits sauf pour livraison. La chaussée de 11 m de largeur comporte une seule voie par direction. Le stationnement est permis des deux côtés, sauf à l'approche de la rue Notre-Dame, ce qui permet à deux voitures de circuler côte à côte lorsqu'une tourne à droite et l'autre à gauche.

Les piétons qui traversent la rue Davidson disposent de 9 secondes de feu vert protégé (flèche verte tout droit pour les véhicules), suivies d'une période variable de plein feu vert où la trajectoire des véhicules virant à droite à partir de la rue Notre-Dame croise leur trajectoire. En vertu du panneau P-285 sous le feu piéton, les cyclistes doivent suivre les indications du feu piéton. Ils bénéficient donc des mêmes 9 secondes de feu vert protégé et ont la même contrainte de croisement de trajectoire avec les véhicules virant vers la rue Davidson.

Le feu est rouge pour les piétons et les cyclistes lorsqu'il est vert pour les véhicules qui virent à gauche de la rue Notre-Dame vers la rue Davidson. Il n'y a pas de conflit de trajectoire dans ce cas.

Un chemin informel est présent à 30 mètres au nord de l'intersection. L'attrait de ce chemin est qu'il permet aux piétons et cyclistes de traverser en réduisant leur distance et en évitant la contrainte des feux de circulation. Ce chemin n'est pas signalé.



Figure 26 Rue Davidson à l'intersection de la rue Notre-Dame

Source Apple Inc.

Avenue Bourbonnière

L'avenue Bourbonnière était autrefois une rue collectrice à deux voies de circulation à sens unique vers le nord, reliant la rue Notre-Dame et le boulevard Rosemont. Différentes interventions l'ont ramenée au statut de rue locale : mise en place d'une piste cyclable bidirectionnelle du côté ouest, abaissement de la limite de vitesse à 30 km/h, saillies de trottoir à plusieurs intersections. Les camions y sont interdits en tout temps. Au croisement de la rue Notre-Dame, la chaussée comporte l'équivalent de 4 voies de circulation. Toutefois le stationnement est permis des deux côtés de la chaussée, sauf pour une période hebdomadaire de 2h pour le nettoyage.

L'intersection avec la rue Notre-Dame est contrôlée par un feu de circulation. En direction est, une voie de virage à gauche facilite l'accès à l'avenue Bourbonnière.

Le croisement de la piste cyclable est environ 35 m au nord de la rue Notre-Dame et est indiqué par un marquage jaune au sol, avec pictogramme vélo et chevrons dans les deux directions et de la signalisation écrite.

Avenue d'Orléans

L'avenue d'Orléans est une rue locale à sens unique vers le sud à une seule voie de circulation. Les camions y sont interdits en tout temps. Les véhicules qui empruntent ce segment de rue sont forcés de tourner à droite vers le centre-ville à la rue Notre-Dame. Des saillies de trottoir à l'intersection de la rue Sainte-Catherine modèrent la circulation et renforcent le caractère local de la rue.

Le croisement de la piste cyclable est environ 40 m au nord de la rue Notre-Dame et est indiqué par un marquage jaune au sol, avec pictogramme vélo et chevrons dans les deux directions et signalisation écrite.

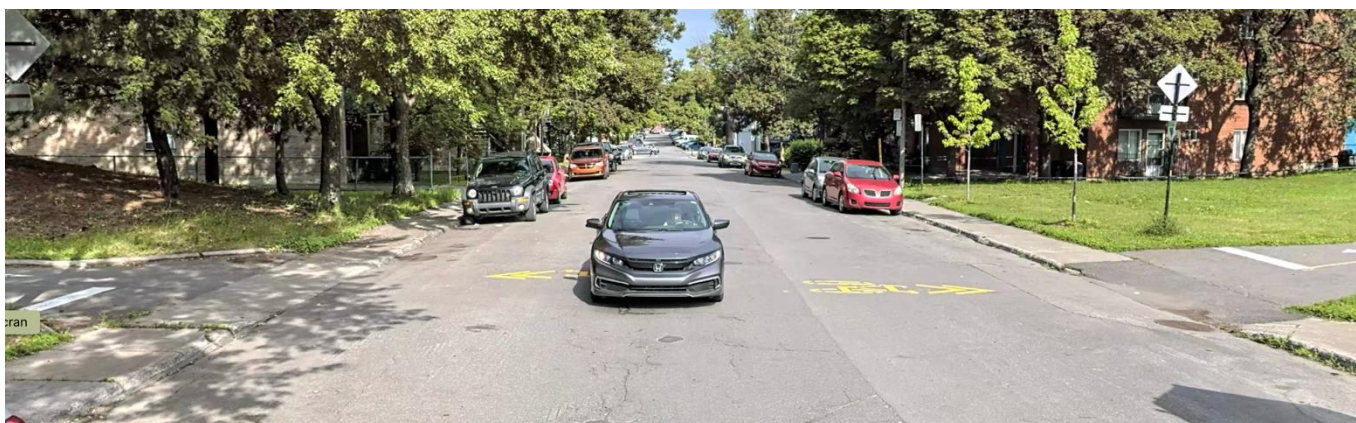


Figure 27 Croisement de la Route verte et de l'avenue d'Orléans
Apple Inc.

Source

Avenue Jeanne-d’Arc

L’avenue Jeanne-d’Arc est une rue locale à deux voies de circulation. Les camions y sont interdits en tout temps. Les véhicules qui empruntent ce segment de rue vers le sud sont forcés de tourner à droite vers le centre-ville à la rue Notre-Dame. À partir de la rue Notre-Dame, seuls les véhicules en direction ouest peuvent accéder à l’avenue Jeanne-d’Arc. Des saillies de trottoir à l’intersection de la rue Sainte-Catherine modèrent la circulation et renforcent le caractère local de la rue.

Le croisement de la piste cyclable est environ 50 m au nord de la rue Notre-Dame et est indiqué par un marquage jaune au sol, avec pictogramme vélo et chevrons dans les deux directions et de la signalisation écrite.



Figure 28 Croisement de la Route verte et de l’avenue Jeanne-d’Arc

Source Apple Inc.

Améliorations possibles

Au croisement de la Route verte et des rues Davidson, Bourbonnière, d'Orléans et Jeanne-d'Arc, le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes seraient grandement améliorés par un aménagement du même type que ceux présents aux croisements de la promenade Luc-Larivée et des avenues Charlemagne et d'Orléans, avec des avancées de trottoirs et un passage surélevé.

Le croisement de la rue Davidson serait éloigné de 30 m par rapport à la rue Notre-Dame, ce qui éliminerait les interactions avec les véhicules en virage et confirmerait le passage informel déjà présent.



Figure 29 Croisement de la promenade Luc-Larivée et de l'avenue Charlemagne

Source Apple Inc.

À court terme, l'aménagement récent sur l'av. Bourbonnière est fonctionnel à défaut d'être esthétique. Sur les avenues d'Orléans et Jeanne-d'Arc, un aménagement plus léger à l'aide de délinéateurs et de bacs à fleurs suffirait (voir l'exemple de l'intersection des rues Chabot et Tillemont plus bas).



Figure 30 Croisement de l'avenue Bourbonnière

Photo Vélo Québec



Figure 31 Saillies de trottoir transitoires à l'intersection des rues Chabot et Tillemont

Source Apple Inc.

3.7 Boulevard Pie-IX

Le boulevard Pie-IX est une artère majeure qui comporte trois voies de circulation par direction au nord de la rue Notre-Dame. C'est une route de camionnage qui dessert une entrée importante du Port de Montréal. C'est également l'axe emprunté par les circuits de bus 139 et 439.

L'intersection du boulevard Pie-IX et de la rue Notre-Dame est optimisée pour la circulation des véhicules, notamment des camions. En direction sud, il y a deux voies pour le virage à droite, un îlot séparateur très étroit et une voie pour le virage à gauche. En direction nord, la chaussée de 11 m de largeur comporte 3 voies. Le terre-plein central fait environ un mètre de largeur.

Les deux artères sont bordées de trottoirs de 1,8 m de largeur. À cause du très grand rayon du trottoir au quadrant nord-ouest (sud-ouest géographique), le passage piéton, que les cyclistes circulant sur la Route verte doivent emprunter, a 30 m de longueur. La rue doit être traversée en un temps, l'îlot séparant les voies sud et le terre-plein central étant trop étroits pour être considéré comme des refuges pour les piétons ou les cyclistes.

Entre l'avenue Jeanne-d'Arc et le boulevard Pie-IX, la piste cyclable passe du côté nord d'un stationnement qui borde la rue Notre-Dame et bifurque vers le sud entre ce même stationnement et le trottoir du boulevard Pie-IX. Les cyclistes doivent faire un virage à 90° pour accéder au passage piéton. À l'est de l'intersection (nord géographique), la piste s'éloigne de la rue Notre-Dame avec un angle de plus de 45°, pour contourner le parc à chiens Wolfred-Nelson.



Figure 32 Boulevard Pie-IX à l'intersection de la rue Notre-Dame

Source Apple Inc.



Figure 33 Intersection du boulevard Pie-IX et de la rue Notre-Dame

Source Apple Inc.

Améliorations possibles

Ramener la chaussée de la piste cyclable parallèle à celle de la rue Notre-Dame du côté est de l'intersection et aménager la descente de trottoir dans l'axe de la piste plutôt qu'à 45° avec la rue comme c'est le cas en ce moment faciliterait la traversée de la rue à vélo. De la sorte,

- ✓ Les cyclistes traversant la rue Pie-IX en direction est n'auraient pas à ralentir avant de quitter la chaussée de la rue
- ✓ Les cyclistes circulant vers l'ouest seraient ralentis à l'approche de l'intersection par les virages à près de 90° requis pour contourner le parc à chiens Wolfred-Nelson.

Aménager au centre de l'intersection un refuge pour les piétons et les cyclistes semblable à celui à l'intersection de la rue Christophe-Colomb et du boul. Henri-Bourassa.

Revoir le marquage afin d'y ajouter un passage pour cyclistes entre la ligne d'arrêt et le passage pour piétons et ainsi signaler la présence de cyclistes.



Figure 34 Refuge pour piétons et cyclistes à l'intersection Christophe-Colomb / Henri-Bourassa Source Apple Inc.

3.8 Rue Viau

Au nord de la rue Notre-Dame, la rue Viau est bordée d'édifices résidentiels de 2 à 3 étages. Les camions sont interdits sauf pour livraison entre les rues Notre-Dame et Ontario. La chaussée de 13,5 m de largeur comporte une seule voie par direction. Le stationnement est permis des deux côtés, sauf à l'approche de la rue Notre-Dame, ce qui permet à deux voitures de circuler côte à côte lorsqu'une tourne à droite et l'autre à gauche. Au sud de l'intersection, la rue Viau devient une entrée pour deux terminaux du Port de Montréal.

À cause des très grands rayons de trottoir de part et d'autre de la rue Viau, le passage piéton, que les cyclistes circulant sur la Route verte doivent emprunter, a 21 m de longueur.

Dans l'axe de la Route verte, les piétons qui traversent la rue Viau disposent de 9 secondes de feu vert protégé (flèche verte tout droit pour les véhicules), suivies d'une période variable (14 à 24 secondes) de plein feu vert où la trajectoire des véhicules virant à droite à partir de la rue Notre-Dame croise leur trajectoire. Les cyclistes doivent suivre les indications du feu tricolore. Ils bénéficient des mêmes 9 secondes de feu vert protégé et ont la même contrainte de croisement de trajectoire avec les véhicules virant vers la rue Viau.



Figure 35 Rue Viau à l'intersection de la rue Notre-Dame

Source Apple Inc.

Améliorations possibles

Ramener la chaussée de la piste cyclable parallèle à celle de la rue Notre-Dame du côté est de l'intersection et aménager la descente de trottoir dans l'axe de la piste plutôt qu'à 45° avec la rue comme c'est le cas en ce moment. De la sorte,

- ✓ Les cyclistes traversant la rue Pie-IX en direction est n'auraient pas à ralentir avant de quitter la chaussée de la rue.

- ✓ Les cyclistes circulant vers l'ouest seraient ralentis à l'approche de l'intersection par les virages serrés requis pour ramener la piste parallèle à la rue Notre-Dame.

Aménager au centre de l'intersection un refuge pour les piétons et les cyclistes semblable à celui à l'intersection de la rue Christophe-Colomb et du boul. Henri-Bourassa (voir Figure 34).

Revoir le marquage afin d'y ajouter un passage pour cyclistes entre la ligne d'arrêt et le passage pour piétons.

3.9 Rue Sainte-Catherine

La rue Sainte-Catherine se rabat vers le sud à l'est de la rue Vimont et forme une intersection en T avec la rue Notre-Dame. Le segment entre la rue Vimont et la rue Notre-Dame est bordé à l'est (nord géographique) par le centre de soins prolongés Grace Dart. Le circuit de bus 34 Sainte-Catherine se termine à cette intersection. Les camions sont interdits sauf pour livraison.

La chaussée de 16 m de largeur comporte deux voies par direction. Le stationnement est interdit des deux côtés. En direction sud, la voie de virage à droite est séparée de la voie de virage à gauche par un îlot. Le passage piéton entre le quadrant nord-ouest (sud-ouest géographique) et l'îlot a 6 m de longueur, alors que celui entre l'îlot et le quadrant nord-est a 15 m de longueur.

Dans l'axe de la Route verte, les piétons qui traversent la rue Sainte-Catherine disposent de 9 secondes de feu vert protégé (flèche verte tout droit pour les véhicules), suivies d'une période variable (14 à 29 secondes) de plein feu vert où la trajectoire des véhicules virant à droite à partir de la rue Notre-Dame croise leur trajectoire. En vertu du panneau P-285 sous le feu piéton, les cyclistes doivent suivre les indications du feu piéton. Ils bénéficient donc des mêmes 9 secondes de feu vert protégé et ont la même contrainte de croisement de trajectoire avec les véhicules virant vers la rue Sainte-Catherine.



Figure 36 Rue Sainte-Catherine à l'intersection de la rue Notre-Dame

Source Apple Inc.

Améliorations possibles

Afin de limiter la longueur des passages pour piétons et cyclistes, l'intersection pourrait être réaménagée en réduisant les rayons actuels de trottoir (15 m et 7 m) à 5 m, en supprimant l'îlot actuel, en conservant une seule voie en direction nord (ouest géographique) et en aménageant la descente de trottoir dans l'axe de la piste. Le marquage pourrait être renforcé par des symboles vélos et chevrons, les cyclistes étant plus nombreux que les piétons à cet endroit.

3.10 Rue Dickson

La rue Dickson est une artère et une route de camionnage dont l'importance a considérablement diminué à l'intersection de la rue Notre-Dame depuis la mise en service d'une voie d'accès au port avec pont d'étagement au-dessus de la rue Notre-Dame (voir Figure 12). Le circuit de bus 22 Notre-Dame passe par la rue Dickson pour rejoindre la station de métro L'Assomption.

L'intersection des rues Dickson et Notre-Dame est optimisée pour la circulation des camions. En direction sud, il y a deux voies pour le virage à droite, un îlot séparateur suffisamment grand pour servir de refuge aux piétons et à un ou deux cyclistes, et une voie pour le virage à gauche. En direction nord, la chaussée de 11 m de largeur comporte 3 voies. Le terre-plein central fait environ un mètre de largeur.

À cette intersection, la Route verte change de côté de la rue Notre-Dame. Les cyclistes qui y circulent doivent traverser du coin nord-ouest (sud-ouest géographique) au coin sud-est (nord-est). Cette manœuvre doit se faire en deux temps : traversée de la rue Notre-Dame, puis de la rue Dickson. Entre ces deux phases, les cyclistes doivent attendre le feu vert sur la chaussée sans espace réservé, ou démonter de vélo et attendre sur le trottoir. Les habitués utilisent plutôt la phase toutes directions pour les piétons pour traverser l'intersection en diagonale. Bien qu'officiellement interdite par le Code de la sécurité routière, cette manœuvre est à la fois nettement plus efficace (traversée en un seul temps, sans attente intermédiaire) et sécuritaire (absence de conflit avec les véhicules).

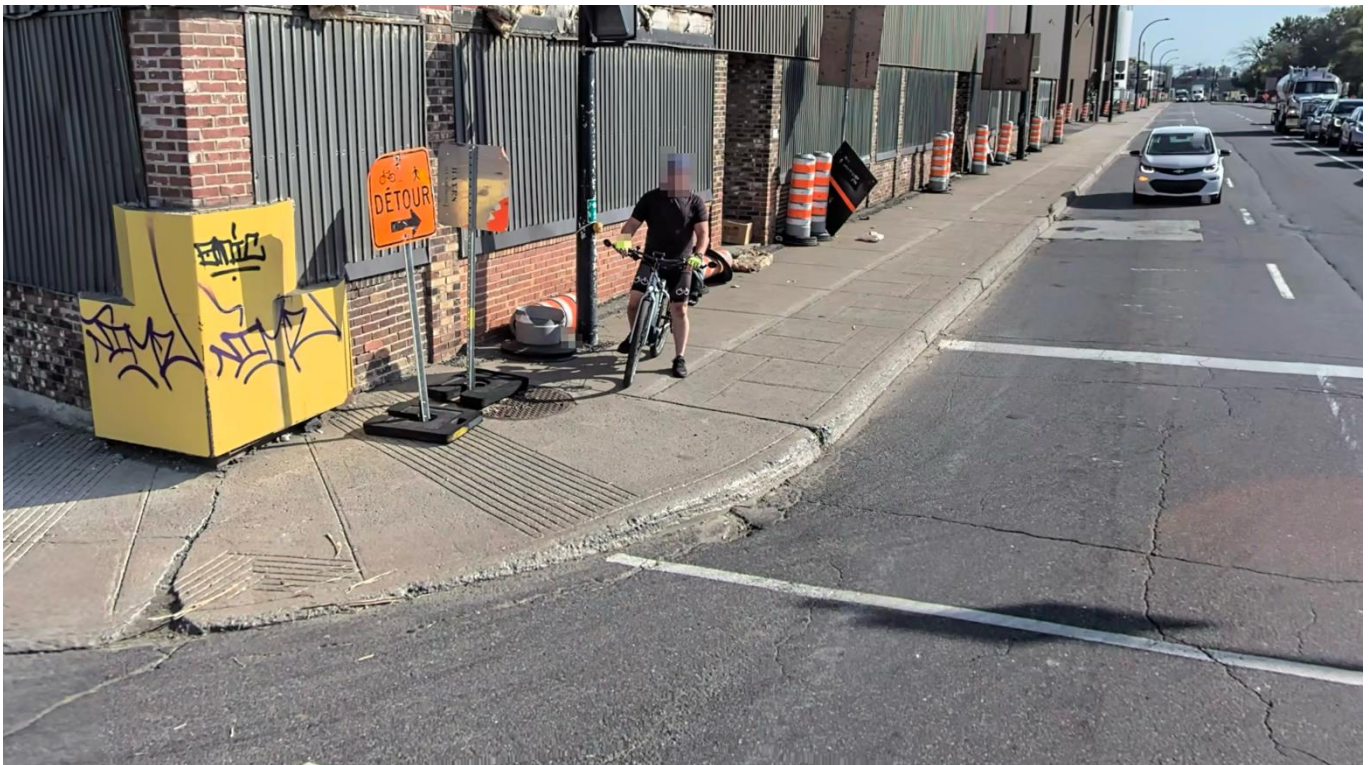


Figure 37 Cycliste attendant le feu vert, à l'intersection des rues Dickson Notre-Dame

Source Apple Inc.



Figure 38 Intersection des rues Dickson et Notre-Dame

Source Apple Inc.

Améliorations possibles

Cette intersection pourrait être reconfigurée pour améliorer la sécurité et le confort des cyclistes. La diminution vraisemblable du débit de camions qui y transitent depuis l'ouverture du nouvel accès au Port permet de remettre en question certaines caractéristiques actuelles : double voie de virage à gauche sur la rue Notre-Dame, double voie de virage à droite et immense rayon de trottoir (± 100 m) sur la rue Dickson en direction sud et présence de 3 voies en direction nord sur la rue Dickson. En réduisant l'espace occupé par ces voies, on pourrait notamment

- ✓ agrandir le refuge actuel.
- ✓ Aménager un refuge pour les cyclistes au quadrant sud-ouest (sud-est géographique), pour faciliter la traversée en deux temps.
- ✓ Ajouter une signalisation et un marquage vert sur la chaussée pour faciliter le repérage de la manœuvre à effectuer.
- ✓ Officialiser la traverse en diagonale pour rejoindre la piste des deux côtés.

3.11 Rue Bossuet

La rue Bossuet donne accès à un stationnement au sud de la rue Notre-Dame (est géographique) comportant environ 200 places réservées aux employés du Port de Montréal et à une entrée secondaire du Port contrôlée par des barrières. Une station-service pour camions occupe le quadrant sud-ouest (sud-est géographique) de l'intersection.

La trajectoire des piétons et des cyclistes qui circulent sur la Route verte est en conflit avec celle des véhicules qui tournent à gauche et à droite de la rue Notre-Dame à la rue Bossuet et de façon encore plus marquée avec la trajectoire des camions qui accèdent à la station-service.

Les piétons qui traversent la rue Bossuet disposent de 9 secondes de feu vert protégé (flèche verte tout droit pour les véhicules), suivies d'une période variable de plein feu vert où la trajectoire des véhicules virant à droite à partir de la rue Notre-Dame croise leur trajectoire. En vertu du panneau P-285 sous le feu piéton, les cyclistes doivent suivre les indications du feu piéton. Ils bénéficient donc des mêmes 9 secondes de feu vert protégé et ont la même contrainte de croisement de trajectoire avec les véhicules virant vers la rue l'accès au stationnement.

Le feu est vert pour les piétons et les cyclistes lorsqu'il est vert pour les véhicules qui virent à gauche de la rue Notre-Dame vers l'accès au stationnement. Il y a donc conflit de trajectoire dans ce cas.



Figure 39 Intersection des rues Bossuet et Notre-Dame

Source Apple Inc.

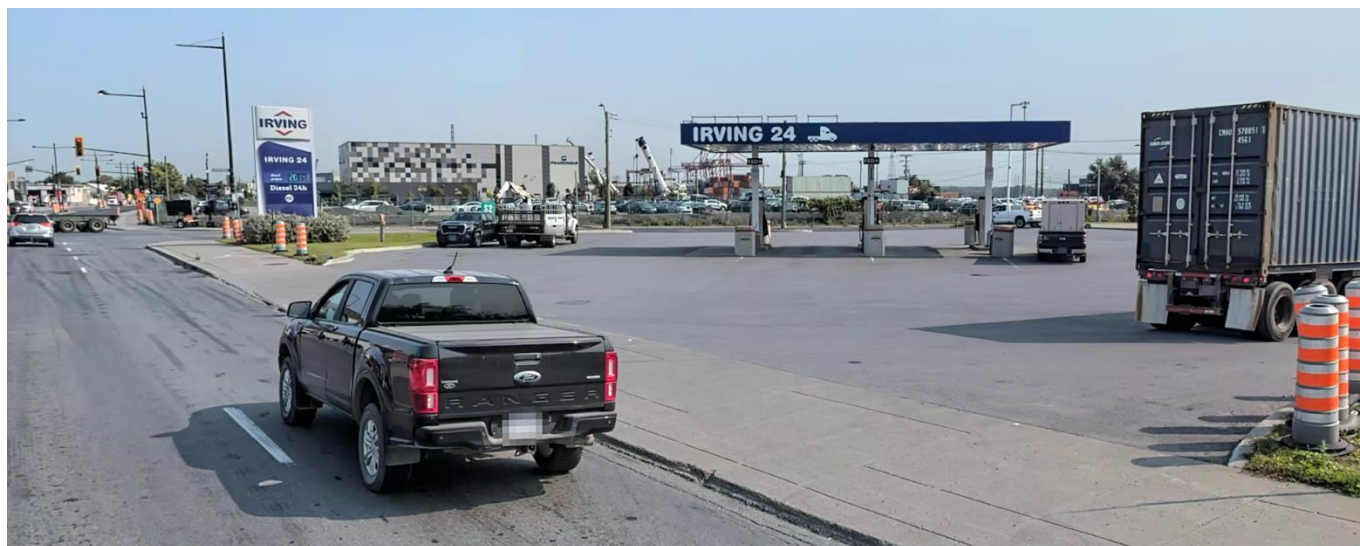


Figure 40 Entrée de la station-service à l'intersection des rues Bossuet et Notre-Dame

Source Apple Inc.

Améliorations possibles

À court terme, il est nécessaire d'améliorer la sécurité à l'entrée de la station-service :

- ✓ Raccourcir l'entrée d'au moins 10 m du côté est (nord géographique), pour minimiser la longueur de la zone de conflit.
- ✓ Effectuer un marquage vert sur la chaussée, quitte à remplacer le revêtement de béton par de l'asphalte, pour rehausser la visibilité de la voie cyclable pour les conducteurs de camions.

À l'intersection de la rue Bossuet, il serait pertinent d'ajouter une interdiction de virage à gauche qui ne possède pas de voie auxiliaire vers l'accès au stationnement (il y a une alternative à la rue Cadillac) et d'augmenter la visibilité du passage pour cyclistes par l'ajout d'un revêtement vert sur la chaussée.

3.12 Rue Cadillac

À l'intersection de la rue Cadillac, il y a une entrée de stationnement du côté sud (est géographique) de la rue Notre-Dame. C'est l'accès à ce stationnement à privilégier pour les conducteurs arrivant de l'est, puisque le virage à gauche se fait à partir d'une voie auxiliaire, alors qu'une telle voie n'est pas aménagée à l'intersection de la rue Bossuet où se situe l'autre entrée du stationnement.

La trajectoire des piétons et des cyclistes qui circulent sur la Route verte est en conflit uniquement avec celle des véhicules qui tournent à droite de la rue Notre-Dame à la rue Cadillac puisque le virage à gauche est exclusif.

Les piétons ne peuvent traverser l'accès du stationnement puisqu'une signalisation l'interdit. Les cyclistes, eux, peuvent traverser la rue Cadillac et disposent de 9 secondes de feu vert protégé (flèche verte tout droit pour les véhicules), suivies d'une période variable de plein feu vert où la trajectoire des véhicules virant à droite à partir de la rue Notre-Dame croise leur trajectoire.

Le feu est rouge pour les cyclistes lorsqu'il est vert pour les véhicules qui virent à gauche de la rue Notre-Dame vers l'accès au stationnement. Il n'y a donc pas de conflit de trajectoire dans ce cas.

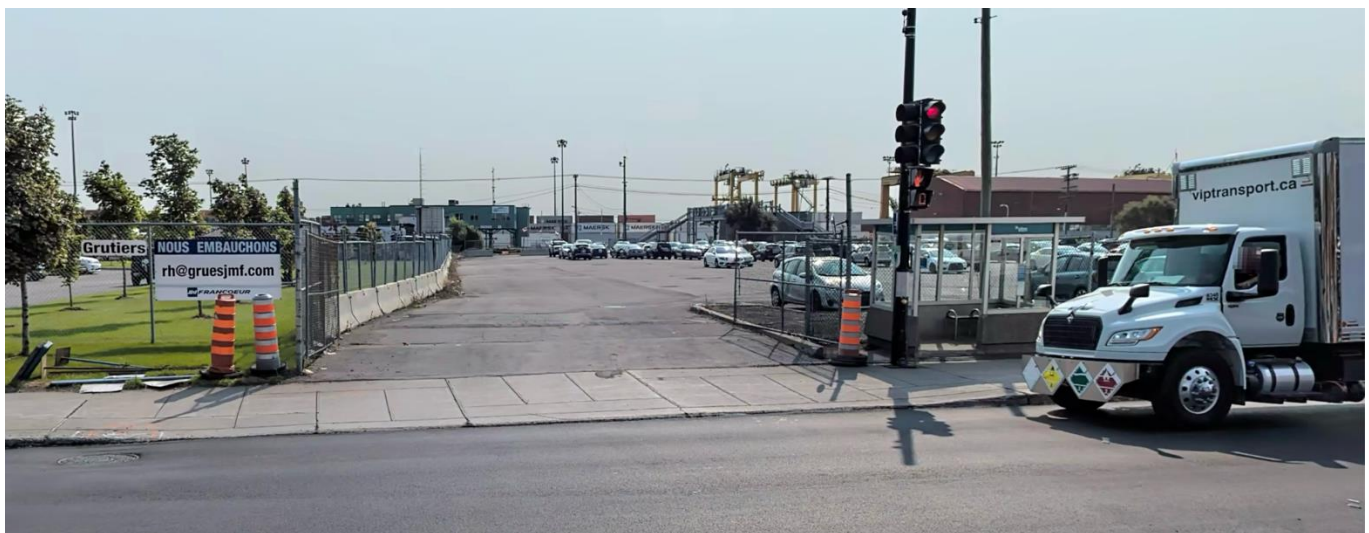


Figure 41 Entrée de stationnement dans l'axe de la rue Cadillac

Source Apple Inc.

Améliorations possibles

La visibilité de la voie cyclable et la priorité des piétons et des cyclistes par rapport aux véhicules qui tournent à gauche à partir de la rue Notre-Dame seraient renforcées en effectuant un marquage vert sur la chaussée, quitte à remplacer le revêtement de béton par de l'asphalte et en y ajoutant de la signalisation écrite. Il pourrait être nécessaire d'interrompre le trottoir et de tourner les rayons afin d'améliorer la compréhension des piétons et cyclistes qu'ils doivent se conformer aux feux de circulation. Il serait aussi pertinent d'évaluer la possibilité de permettre aux piétons de traverser l'accès.

3.13 Rue Quesne

À l'intersection de la rue Quesne, il y a une entrée de stationnement pour camions d'une entreprise de grues du côté sud (est géographique) de la rue Notre-Dame. Cette entrée n'est pas gérée par des feux de circulation. Une voie auxiliaire de virage à gauche est aménagée pour accéder au stationnement à partir de la direction est. Il y a donc conflit entre les piétons et cyclistes et les véhicules qui virent à gauche de la rue Notre-Dame vers l'accès au stationnement. Les risques associés aux mouvements de virages à gauche sont grands en termes de sécurité routière, particulièrement lorsque le mouvement croise une piste cyclable bidirectionnelle.



Figure 42 Entrée face à la rue Quesne

source Google

Améliorations possibles

La visibilité de la voie cyclable et la priorité des piétons et des cyclistes par rapport aux véhicules qui tournent à gauche et à droite à partir de la rue Notre-Dame seraient renforcées en effectuant un marquage vert sur la chaussée, quitte à remplacer le revêtement de béton par de l'asphalte et en y ajoutant de la signalisation écrite.

3.14 Rue De la Longue-Pointe

La rue De la Longue-Pointe donne accès à un terminal de conteneur au sud de la rue Notre-Dame (est géographique) contenant des centaines de conteneurs. Cet accès se voit donc fréquemment emprunté par des camions.

La trajectoire des piétons et des cyclistes qui circulent sur la Route verte est en conflit avec celle des camions qui tournent à gauche et à droite de la rue Notre-Dame à cet accès.

Les piétons qui traversent cet accès ne disposent pas de protection dans le cycle de feux et ont la même contrainte de croisement de trajectoire avec les véhicules virant vers la rue l'accès au stationnement.

Le feu est vert pour les piétons et les cyclistes lorsqu'il est vert pour les véhicules qui virent à gauche (permissif) de la rue Notre-Dame vers l'accès au stationnement. Il y a donc conflit de trajectoire dans ce cas.

Une affiche a été apposée par l'exploitant riverain pour signaler aux cyclistes la sortie de camions avec un petit panneau d'arrêt fait maison.



Figure 43 Entrée face à la rue de la Longue-Pointe

Source Google

Améliorations possibles

Pour améliorer la sécurité, il est proposé d'interrompre le trottoir et de tourner les rayons afin d'améliorer la compréhension des piétons et cyclistes qu'ils doivent se conformer aux feux de circulation. La visibilité de la voie cyclable et la priorité des piétons et des cyclistes par rapport aux véhicules qui tournent à gauche à partir de la rue Notre-Dame seraient renforcées en effectuant un marquage vert sur la chaussée et en y ajoutant de la signalisation écrite. Aussi, étant donné l'accès en virage à gauche et en particulier par des camions, celui-ci devrait se faire sur une phase exclusive.

3.15 Sortie du terminal de Pétroles Norcan

La sortie du terminal de Pétroles Norcan donne accès à la rue Notre-Dame. Cette sortie se voit donc utilisée pas une grande quantité de camions à tous les jours. Elle est contrôlée par des barrières pour empêcher l'entrée.

Il n'y a pas de conflit avec la trajectoire des piétons et des cyclistes qui circulent sur la Route verte puisque les virages en accès vers cette sortie sont interdits et physiquement empêchés par des barrières.

L'approche ouest de la piste cyclable a une visibilité réduite puisqu'un bâtiment occupe l'espace jusqu'à la limite d'emprise, très près de l'arrière-trottoir.



Figure 44 Entrée face à la rue de la Longue-Pointe

Source Google

Améliorations possibles

Pour améliorer la sécurité, il est proposé d'interrompre le trottoir et de tourner les rayons afin d'améliorer la compréhension des piétons et cyclistes qu'ils doivent se conformer aux feux de circulation. La faible visibilité des cyclistes en approche à partir de l'ouest ne permet pas aux camionneurs ni aux cyclistes de s'apercevoir.

3.16 Rue Haig

À l'intersection de la rue Haig, il y a une entrée de stationnement du côté sud (est géographique) de la rue Notre-Dame.

La trajectoire des piétons et des cyclistes qui circulent sur la Route verte est en conflit avec celle des véhicules qui tournent à droite et à gauche de la rue Notre-Dame à la rue Haig puisque le virage à gauche est permissif.

Les cyclistes et les piétons peuvent traverser la rue l'accès et disposent lors d'une période variable de plein feu vert où la trajectoire des véhicules virant à droite et à gauche à partir de la rue Notre-Dame croise leur trajectoire.

Une piste cyclable bidirectionnelle est présente du côté ouest de la rue Haig. Il n'y a pas d'espace pour les cyclistes pour se mettre en attente face à leurs feux pour effectuer la manœuvre de virage. Les cyclistes doivent emprunter l'entrée charretière pour rejoindre la Route verte.



Figure 45 Entrée de stationnement dans l'axe de la rue Haig

Source Google Inc.

Améliorations possibles

Pour améliorer la sécurité, il est proposé d'interrompre le trottoir et de tourner les rayons afin d'améliorer la compréhension des piétons et cyclistes qu'ils doivent se conformer aux feux de circulation. La visibilité de la voie cyclable et la priorité des piétons et des cyclistes par rapport aux véhicules qui tournent à gauche à partir de la rue Notre-Dame seraient renforcées en effectuant un marquage vert sur la chaussée et en y ajoutant de la signalisation écrite. Aussi, étant donné l'accès en virage à gauche, celui-ci devrait se faire sur une phase exclusive.

Offrir une aire d'attente pour les cyclistes qui tentent de rejoindre la piste de la rue Haig.

Revoir l'aménagement de la piste cyclable bidirectionnelle sur rue de la rue Haig qui est non conforme aux normes et qui permet à un autobus de s'y arrêter.

3.17 Rue de Boucherville

La rue de Boucherville est sens unique vers le sud (est géographique). Au sud de la rue Notre-Dame elle devient un accès du Port de Montréal. La voie de raccordement qui permettait aux véhicules sortant du Port d'accéder à la rue Notre-Dame est maintenant fermée par des barrières de béton de type New-Jersey. Les véhicules doivent maintenant sortir à la rue Curatteau.

La trajectoire des piétons et des cyclistes qui circulent sur la Route verte est en conflit avec celle des véhicules qui entrent au Port.

Des boutons piétons sont présents aux approches de la piste cyclable et sur l'îlot, ces boutons appellent la phase piétonne.

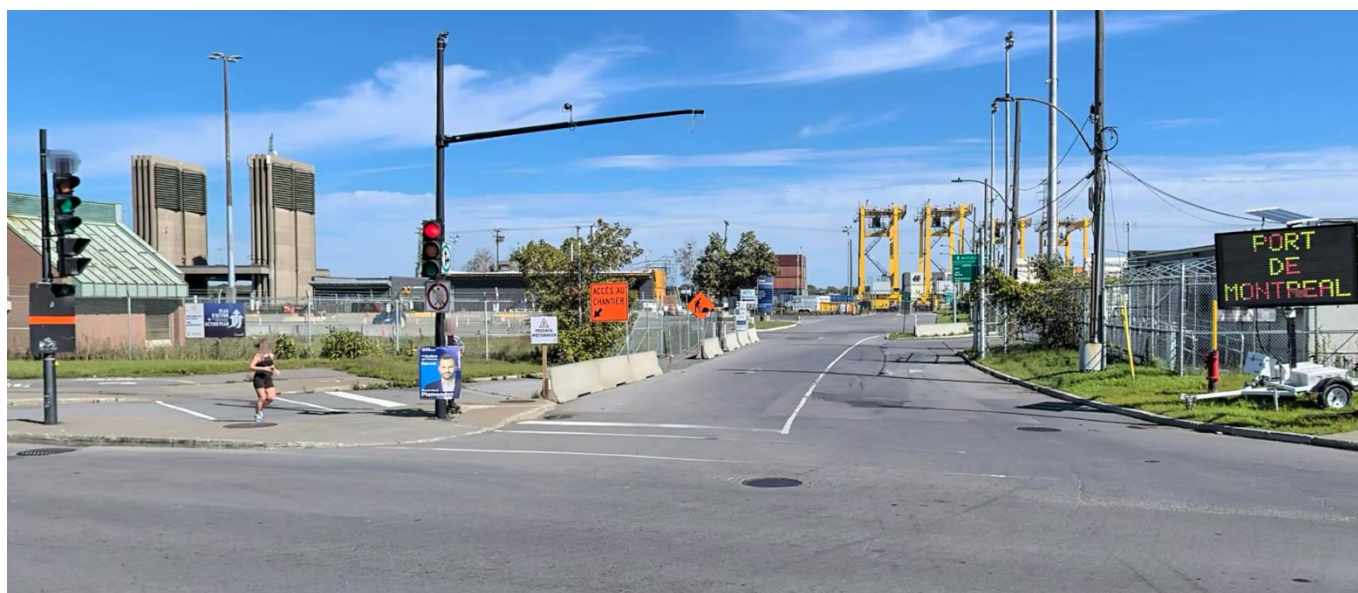


Figure 46 Intersection des rues de Boucherville et Notre-Dame

Source Apple Inc.

Améliorations possibles

À court terme, la visibilité du passage pour cyclistes serait grandement améliorée pour les camionneurs par l'ajout d'un revêtement vert sur la chaussée et mettre en place de la phase piétonne en mode rappel.

À moyen terme, la suppression définitive de la voie de raccordement permettrait de redresser la trajectoire des piétons et des cyclistes à l'approche est (nord géographique) de l'intersection et d'ajouter un peu de verdure.

3.18 Rue Curatteau

Le Port de Montréal dispose d'une sortie dans l'axe de la rue Curatteau, qui donne directement accès à une entrée de l'autoroute 25 en direction nord. Il n'y a aucun conflit entre les piétons et les cyclistes qui circulent sur la Route verte le long de la rue Notre-Dame et les véhicules qui sortent du Port, puisqu'ils disposent de phases de feux de circulation séparées.

Par ailleurs, une courte section de piste cyclable relie la Route verte à la section locale de la rue Curatteau.

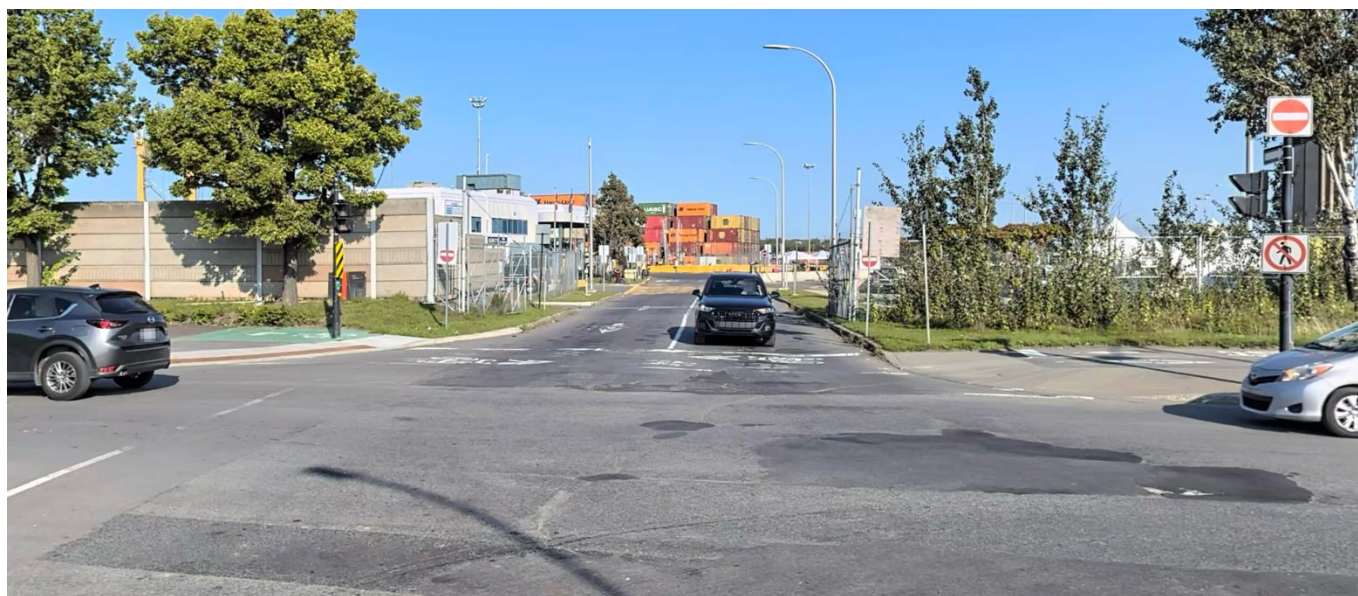


Figure 47 Intersection des rues Curatteau et Notre-Dame

Source Apple Inc.

Améliorations possibles

Le rayon de trottoir au quadrant sud-est (nord-est géographique) pourrait être considérablement réduit pour diminuer la longueur du passage pour piétons et cyclistes. Les restrictions au camionnage à l'est de la rue Curatteau ne justifient pas le rayon actuel, qui vise à accommoder le virage à droite des camions.

4. Conclusion et recommandations

La Route verte est le réseau cyclable national du Québec. Avec ses 5200 kilomètres, c'est le plus grand itinéraire cyclable en Amérique du Nord! Sa réputation dépasse largement nos frontières, ce qui en fait aussi un générateur de retombées économiques grâce aux touristes qu'elle attire ici.

La Route verte relie les régions entre elles, dessert les populations et les grands attraits du territoire. Ce qui en fait aussi un équipement de loisir et un axe de transport pour les citoyens.

La voie cyclable de la rue Notre-Dame doit donc être vue autant comme une porte d'entrée au centre-ville pour les cyclotouristes que comme un axe de transport desservant les arrondissements de Ville-Marie et Hochelaga-Maisonneuve. De ce fait, elle se doit à la fois de respecter un haut niveau de qualité sur le plan technique (largeur de la chaussée, revêtement...), et d'être la plus conviviale et attractive possible. C'est dans ce contexte que les propositions de bonification décrites précédemment ont été pensées. Il est recommandé d'en officialiser son utilisation actuelle en tant que sentier polyvalent et de permettre la circulation des piétons.

Ces recommandations sont regroupées ici en ordre de priorité, en tenant en compte les aspects de sécurité des cyclistes d'une part et d'efficacité et de convivialité de l'itinéraire d'autre part.

La Ville de Montréal et les arrondissements concernés sont admissibles à différents programmes d'aide financière pour la réalisation de ces travaux, notamment le [Programme d'aide aux infrastructures de transport actif \(Véloce III\)](#), dont le volet 2 vise l'amélioration des infrastructures de transport actif (subvention maximale de 1 000 000 \$ / km pour un sentier polyvalent et de 250 000 \$ pour un passage pour piétons ou cyclistes) et le volet 3 subventionne l'entretien de la Route verte jusqu'à un maximum de 1750 \$/km annuellement.

4.1 Travaux urgents

L'aménagement d'un sentier répondant aux normes entre les rues Sainte-Catherine et Dickson est une priorité absolue, pour mettre fin à l'insécurité à laquelle sont confrontés les piétons et les cyclistes sur ce segment. (voir p. 14) L'inaction de la Ville dans ce dossier depuis plus de 30 ans serait difficile à justifier en cas d'accident.

4.2 À court terme

Les travaux suivants pourraient être réalisés au cours des 2 ou 3 prochaines années, pour améliorer la sécurité des cyclistes d'une part et bonifier l'expérience sur la Route verte d'autre part.

Correctifs de sécurité

- ✓ La réfection de l'intersection des rues Dickson et Notre-Dame est requise pour améliorer la sécurité et le confort des piétons et des cyclistes (voir la section 3.10).
- ✓ Le réaménagement temporaire des autres intersections pourrait se faire à l'aide de marquage, de délinéateurs et de blocs de béton.
- ✓ Reculer le talus à l'intersection de la rue Frontenac
- ✓ Tourner les rayons de coins à toutes les intersections contrôlées par des feux de circulation
- ✓ Reprendre les arrêts d'autobus qui donnent dans la piste cyclable afin de les rendre conformes aux critères en accessibilité universelle
- ✓ Modifier la programmation des feux de circulation qui offrent des virages à gauche en éliminant les virages à gauche permissifs en les remplaçant par des virages à gauche exclusifs

Correctifs visant l'efficacité et la convivialité

- ✓ La signalisation de l'ensemble de ce segment pourrait être modifiée pour correspondre à sa fonction réelle de sentier polyvalent, accessible autant aux piétons qu'aux cyclistes.
- ✓ Les raccordements aux rues qui bordent la piste sans la croiser pourraient être mis à niveau, en priorisant les rues dotées de voies cyclables, en gras dans le tableau qui suit. Cette mise à niveau implique d'aménager de courts segments de sentier répondant aux normes et aux lignes de désir des usagers, pour raccorder le sentier principal avec les trottoirs (pour les piétons) et les chaussées (pour les cyclistes).

Fullum	Dufresne	Poupart
Du Havre	Bercy	Moreau
Préfontaine	Dézéry	Darling
Cuvillier	Aylwin	Joliette
Nicolet	Valois	Desjardins
De la Salle	Fafard	Letourneux
Gaboury	William-David	Bennett
Aird	Sicard	Leclaire
Théodore	Saint-Clément	De Ville-Marie
Vimont		

4.3 À moyen terme

À moyen terme, sur un horizon de 5 ans, la section entre les rues Parthenais et Sainte-Catherine pourrait être entièrement réaménagée au profit des piétons, des cyclistes et des résidents des quartiers au nord, en les isolant des nuisances du boulevard Notre-Dame (voir la section 0). L'aménagement proposé comprend du sud au nord :

- ✓ Un talus antibruit au plus près de la chaussée de la rue Notre-Dame pour en maximiser l'efficacité.
- ✓ Une piste cyclable large, pour faciliter les dépassements, avec raccordements à toutes les rues nord-sud du secteur.
- ✓ Des arbustes, arbres, jeux et autres aménagements de parc.
- ✓ Un sentier piéton le plus près possible des zones d'habitation, pour servir de lien entre les rues et avec le parc.
- ✓ Des lampadaires pour améliorer le sentiment de sécurité tout au long du parcours entre l'avenue De Lorimier et la rue Sainte-Catherine.

4.4 Prochaines étapes

- ✓ La Ville de Montréal doit faire l'analyse des interventions proposées par Vélo Québec afin de vérifier leur faisabilité et de faire des choix ;
- ✓ La Ville doit informer Vélo Québec des aménagements ou des interventions retenus;
- ✓ La Ville doit planifier et réaliser les travaux requis en informant Vélo Québec de l'avancement du dossier;
- ✓ Vélo Québec doit fournir à la Ville le plan de balisage et les balises de la Route verte suite aux modifications, si requis;
- ✓ La Ville doit installer les balises de la Route verte sur le tracé retenu et, au besoin, retirer les balises sur l'ancien tracé ;
- ✓ Une fois les travaux requis complétés, la Ville doit informer Vélo Québec qui s'occupera des modifications requises à la base de données officielle de la Route verte qui sert aux outils de promotion et de communication (Site de la Route verte).

Vélo Québec demeure disponible pour discuter du présent avis technique et des prochaines étapes au besoin