

Le 29 avril 2003

Monsieur Mario St-Jean, O.U.Q.
Directeur, Aménagement urbain
Arrondissement Dorval / Île-Dorval
Ville de Montréal
60, avenue Martin
Dorval (Québec) H9S 3R4

Objet : Mise à jour – Plan directeur du réseau cyclable
Complément à l'étude
VERSION FINALE
N/Réf. : L01735B G:\INGEL_DOSSIER\L01735B\0000RAPPORT\Complément2.doc

Monsieur,

À votre demande, nous avons examiné la possibilité d'implanter une bande cyclable unidirectionnelle sur l'itinéraire du scénario retenu de même que les aménagements nécessaires. La figure 1.1 présente le parcours emprunté par le scénario retenu du plan directeur du réseau cyclable.

Pour des raisons de sécurité, selon la dernière édition du Guide technique d'aménagements de voies cyclables¹, la bande cyclable bidirectionnelle est à proscrire. En effet, la circulation à contresens des véhicules et des cyclistes occasionne d'importants conflits qui réduisent la sécurité des cyclistes. La bande cyclable unidirectionnelle offre de nombreux avantages; en effet, elle :

- Limite au minimum les conflits aux intersections entre cyclistes, piétons et véhicules et augmente le sentiment de sécurité des cyclistes lors de la traverse d'intersections;
- Augmente la visibilité des cyclistes pour les automobilistes;
- Évite que le cycliste soit coincé entre des cyclistes et des automobilistes à contresens;
- Ne requiert pas le déplacement des voies de circulation actuelles ni l'effacement du marquage actuel;
- Requiert peu ou pas de barrières physiques entre la bande cyclable et la voie de circulation.

.../2

¹ Guide technique d'aménagement des voies cyclables, 3^e édition, 2003.

Il est recommandé d'aménager une bande cyclable unidirectionnelle d'une largeur de 1,5 mètre à même la chaussée à droite des voies de circulation automobile. En annexe A, un schéma démontre les dimensions requises pour une bande cyclable unidirectionnelle sur rue sans stationnement.

Suite à l'analyse du scénario retenu, il est proposé d'implanter une bande cyclable unidirectionnelle sur presque tout le trajet à l'exception de la portion du parcours entre le lien avec la piste cyclable de l'arrondissement Lachine et l'intersection des avenues Dawson / Martin.

Il est à noter qu'à travers les parcs de Dorval, soit Parc du Millénaire, Parc St-Charles, Parc Walters, Parc Pine Beach, Parc Valois et Parc Surrey (au Nord de l'avenue Parkfield), la piste cyclable est en site propre et demeure bidirectionnelle. L'annexe B présente un schéma d'une piste cyclable en site propre.

Une attention spéciale quant au positionnement du corridor cyclable et à la sécurité des cyclistes doit être portée à l'intersection Chemin Bord-du-Lac et avenue Martin. Notamment, le désaxement des approches Nord et Sud de l'avenue Martin et la présence de la traverse piétonne rend difficile l'implantation du corridor cyclable. En tenant compte de l'étroitesse du Chemin Bord-du-Lac, de l'achalandage véhiculaire à cette intersection et de la visibilité restreinte, il sera nécessaire de valider le mode de gestion de l'intersection et le positionnement optimal de la traverse (piétonne et cyclable). Cette validation a un impact sur le choix entre l'unidirectionnalité ou la bidirectionnalité de la bande cyclable au Nord de Chemin Bord-du-Lac. Toutefois, pour fin d'estimation, l'option de bande cyclable bidirectionnelle sur tout le tronçon de l'avenue Martin a été retenue. Il serait souhaitable de faire traverser les cyclistes dans l'axe actuel de la traverse piétonne. Pour des raisons de sécurité et de cohabitation avec le piéton, il est pertinent d'obliger les cyclistes à traverser l'intersection à pied.

Sur l'avenue Trush à l'Ouest de l'itinéraire Est-Ouest, le sens unique tel que proposé dans le plan directeur est conservé.

Sur l'itinéraire Nord-Sud, une légère modification au scénario retenu a été effectuée. En effet, le passage sur l'avenue Parkfield emprunte la partie Nord en direction Ouest et partie Sud en direction Est. De plus, le sens unique de la partie Sud de l'avenue Parkfield proposé au plan directeur n'est plus requis.

L'itinéraire illustré à la figure 1.1 comporte des lettres représentant les sections typiques ayant fait l'objet d'analyse. Ces sections types accompagnées de photos montrent la localisation physique de la bande cyclable et sont présentées en annexe C.

L'implantation d'une bande cyclable unidirectionnelle requiert une ligne de séparation de 150 mm à 200 mm de largeur avec des marques sur la chaussée indiquant que la voie est réservée aux cyclistes. De plus, des panneaux de signalisation implantés en bordure de rue ou au-dessus de la chaussée indiquent la présence de la bande cyclable. Des bollards amovibles seront installés aux intersections où il y a un changement de direction de la bande cyclable impliquant une modification de l'alignement des voies de circulation véhiculaires.

Les coûts de réalisation du scénario retenu sont évalués à 526 975 \$. Les taxes et les imprévus sont inclus dans les coûts de réalisation. Le tableau 1.1 présente l'estimation des coûts alors que les détails de l'estimation sont disponibles à l'annexe D.

TABLEAU 1.1 : ESTIMATION DES COÛTS

EXTRÉMITÉ EST	
Boul. St-Joseph	4 808,75 \$
Bord du lac (entre Boylan et Joubert)	10 565,00 \$
Parc du millénaire	31 809,00 \$
Keiller Circle	4 160,00 \$
Sévigny	3 180,00 \$
Ducharme	5 080,00 \$
St-Charles	10 651,00 \$
Parc St-Charles	14 196,50 \$
Martin (entre Dawson et Hotel de Ville)	11 865,00 \$
Sous-Total	96 315,25 \$
Imprévus et travaux divers	24 078,81 \$
Total	120 394,06 \$
T.P.S.	8 427,58 \$
T.V.Q.	9 661,62 \$
Grand Total	138 483,27 \$
EXTRÉMITÉ OUEST	
Dawson (entre Comber et Thorncrest)	1 980,00 \$
Elisabeth (Nord-Sud)	16 797,00 \$
Dawson (entre Thorncrest et Malcom)	6 207,50 \$
Malcom	4 180,00 \$
Parc Pine Beach	35 769,00 \$
Dawson (entre Malcom et Stream)	2 255,00 \$
Stream	7 765,00 \$
Carson	8 875,00 \$
Thrush	4 985,00 \$
Parc Valois	39 130,00 \$
Bord du lac (entre des Sources et de l'Église)	8 476,00 \$
Ave de l'Église	5 005,00 \$
Sous-Total	141 424,50 \$
Imprévus et travaux divers	35 356,13 \$
Total	176 780,63 \$
T.P.S.	12 374,64 \$
T.V.Q.	14 186,65 \$
Grand Total	203 341,91 \$

TABLEAU 1.1 : ESTIMATION DES COÛTS (SUITE)

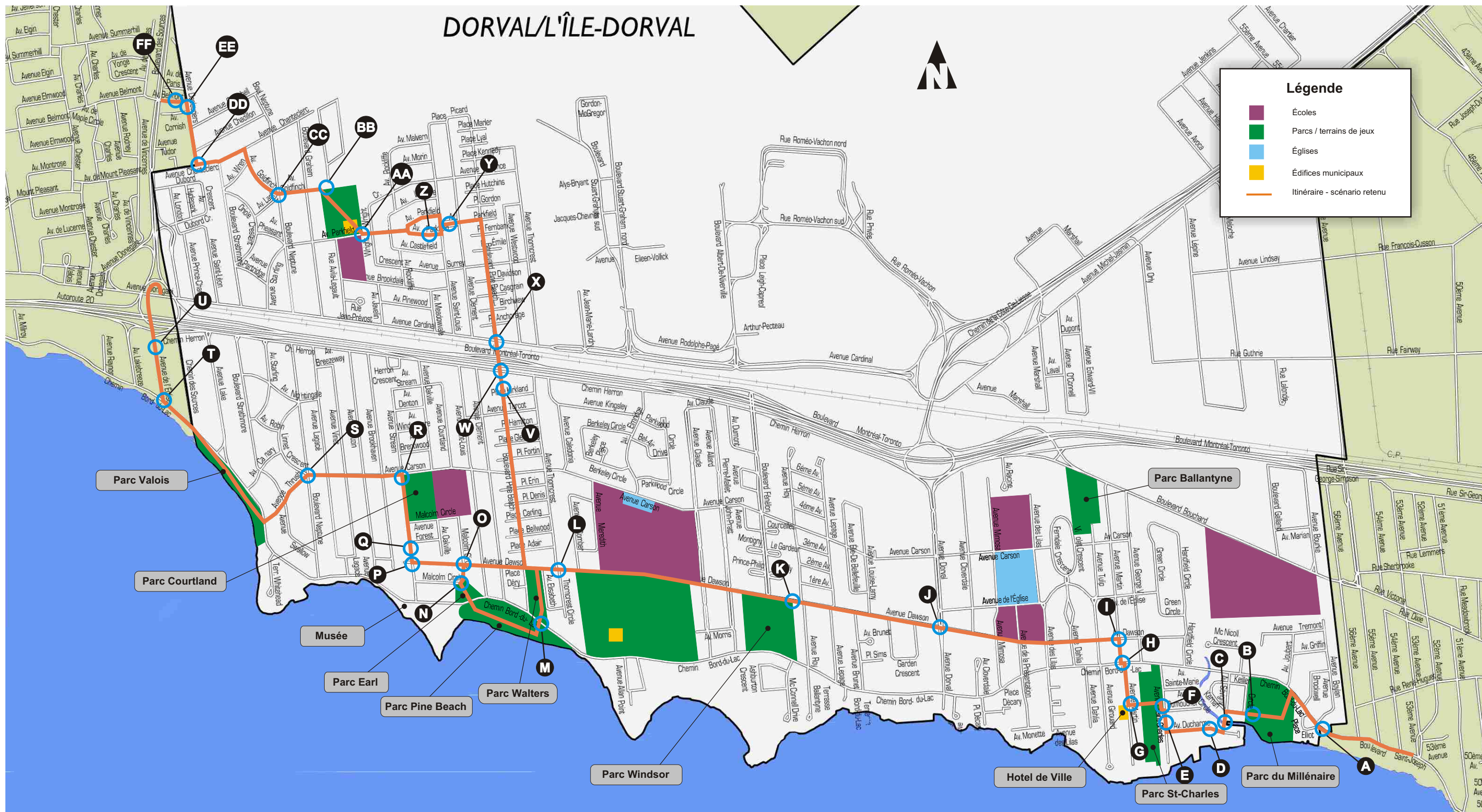
ITINÉRAIRE DAWSON	
Dawson (entre Martin et Roy)	24 875,00 \$
Dawson (entre Roy et Comber)	10 765,00 \$
Sous-Total	35 640,00 \$
Imprévus et travaux divers	8 910,00 \$
Total	44 550,00 \$
T.P.S.	3 118,50 \$
T.V.Q.	3 575,14 \$
Grand Total	51 243,64 \$
ITINÉRAIRE NORD	
Boul. Pine Beach	18 495,00 \$
Belmont à Neptune	23 947,50 \$
Goldfinch de Neptune à Parc	6 440,00 \$
Parc	20 652,50 \$
Parkfield	23 596,25 \$
Sous-Total	93 131,25 \$
Imprévus et travaux divers	23 282,81 \$
Total	116 414,06 \$
T.P.S.	8 148,98 \$
T.V.Q.	9 342,23 \$
Grand Total	133 905,28 \$
SOMMAIRE	
EXTRÉMITÉ EST	96 315,25 \$
EXTRÉMITÉ OUEST	141 424,50 \$
ITINÉRAIRE DAWSON	35 640,00 \$
ITINÉRAIRE NORD	93 131,25 \$
Sous-Total	366 511,00 \$
Imprévus et travaux divers	91 627,75 \$
Total	458 138,75 \$
T.P.S.	32 069,71 \$
T.V.Q.	36 765,63 \$
Grand Total	526 974,10 \$

Espérant le tout conforme à vos attentes, veuillez agréer, Monsieur, nos salutations les meilleures.

Préparé par : _____
Gabrielle Houdayer, ing. jr
Ingénieure de projet

Vérifié par : _____
André Thibeault, urb., M. ing., Associé
Directeur de service
Transport-Circulation

AT/GH/cl



SCÉNARIO RETENU

PLAN DIRECTEUR DU RÉSEAU CYCLABLE
ARRONDISSEMENT DORVAL / L'ÎLE-DORVAL
VILLE DE MONTRÉAL

Figure 1.1

FS1_LAVALLINGE\TRANSPOR\DOSSIER\L01735B\0410FIGUI\FINAL\FIGURE_1-1.CDR

ANNEXE C

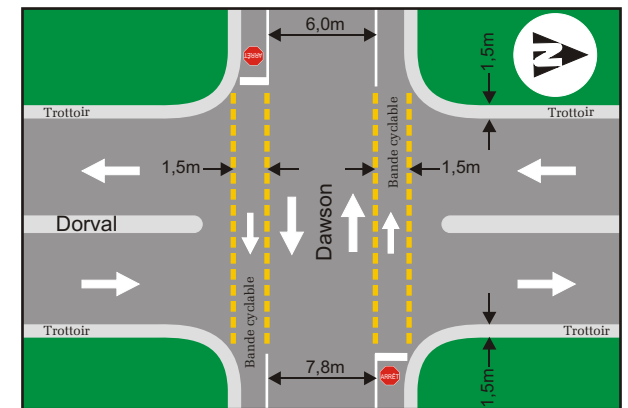
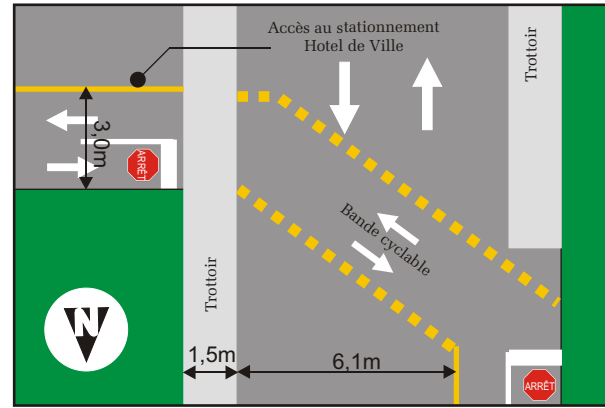
**SECTIONS TYPES ET RELEVÉS PHOTOGRAPHIQUES
ITINÉRAIRE DU SCÉNARIO RETENU**

RELEVÉ / PHOTO

AMÉNAGEMENT PROPOSÉ

RELEVÉ / PHOTO

AMÉNAGEMENT PROPOSÉ

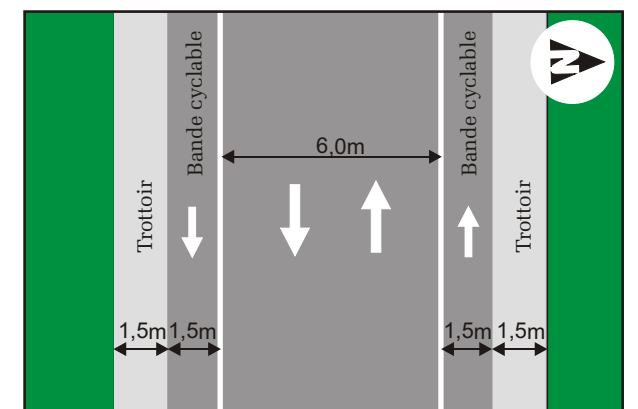
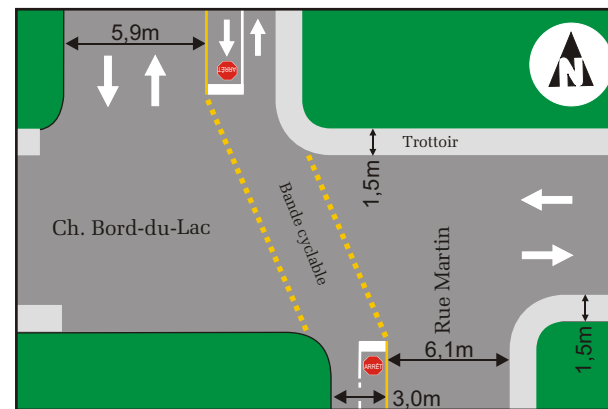


F2-11 (Vue vers le sud)

Av. Martin
(au Sud de Bord-du-Lac)

F2-19 (Vue vers l'ouest)

Av. Dawson
(coin Dorval)

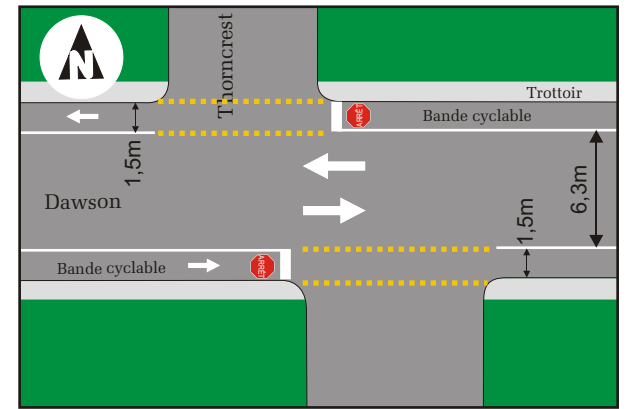
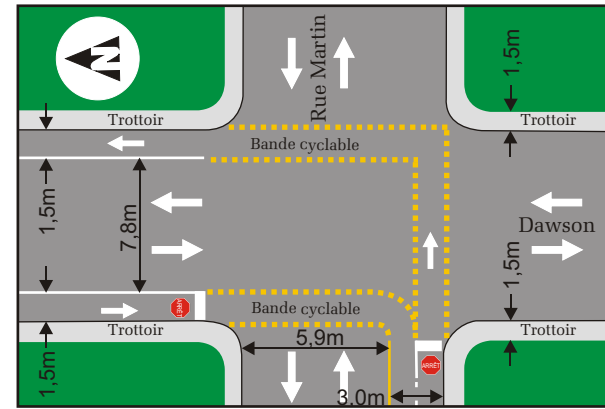


F2-14 (Vue vers le nord)

Intersection
Av. Martin / Chemin Bord-du-Lac

F2-19 (Vue vers l'ouest)

Av. Dawson
(parc Windsor)



F2-15 (Vue vers l'est)

Av. Dawson
(coin Tulip)

F2-22 (Vue vers le nord)

Thorncrest Circle
(coin Dawson)

SCÉNARIO RETENU

PLAN DIRECTEUR DU RÉSEAU CYCLABLE
ARRONDISSEMENT DORVAL / L'ÎLE-DORVAL
VILLE DE MONTRÉAL