
**Projet d'amélioration des infrastructures
de transport terrestre
près de l'Aéroport Montréal-Trudeau**

Mémoire de Vélo Québec



7 Octobre 2005

1. Présentation de Vélo Québec

Fondé en 1967, Vélo Québec est une association sans but lucratif. Sa mission vise à encourager et à faciliter la pratique libre et sécuritaire de la bicyclette à des fins de loisir, de tourisme et de transport.

Depuis 38 ans, Vélo Québec contribue à l'émergence d'une véritable culture vélo chez les Montréalais et les Montréalaises avec l'objectif d'offrir une meilleure qualité de vie.

Sa grande réalisation, la Route verte, se fait avec le soutien du ministère des Transports du Québec et la collaboration de plusieurs de centaines de municipalités au Québec. Cet itinéraire cyclable traverse le Québec sur plus de 4300 kilomètres.

Les publications suivantes témoignent de l'expertise technique acquise au fil des ans dans les domaines de l'aménagement du réseau cyclable :

- Guide technique d'aménagement des voies cyclables (Technical Handbook of Bikeway Design), 3^e édition – 2003 ;
- Formations techniques offertes aux professionnels ;
- L'état du vélo au Québec en 2000 (Bicycling in Québec in 2000) ;
- Plan d'accessibilité et de mobilité à vélo au centre-ville de Montréal réalisé en partenariat avec la Ville de Montréal – 2005 ;
- Organisation de conférences, de colloques et de rencontres techniques sur la Route verte.

2. Intervention de Vélo Québec

Vélo Québec est heureuse de prendre part à la présente consultation et de pouvoir commenter le projet d'amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'Aéroport Montréal-Trudeau. À notre avis, il est important que le projet de réfection de l'échangeur Dorval améliore les conditions de circulation locale. Dans notre intervention, nous mettons l'accent sur les aménagements pour les personnes qui choisissent la marche ou le vélo comme moyen de transport. Cet enjeu est essentiel à tout projet moderne de réfection routière.

Nous appuyons également toutes les mesures qui favorisent le transport en commun, notamment le raccordement par train de l'aéroport vers le centre-ville.

Ce projet doit tenir compte des orientations prises au cours des dernières années par différentes autorités publiques en matière d'urbanisme et de transport.

Pensons notamment :

- À l'adhésion du Canada au protocole de Kyoto sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) ;
- Au *Plan d'urbanisme* de la Ville de Montréal, qui « reconnaît le vélo comme un mode de transport à part entière pour tous les types de déplacements: travail, étude, magasinage, loisirs » et « encourage les déplacements à pied et à vélo en lien avec une approche urbanistique sensible aux exigences d'un environnement sain. » (2004, pp. 55 et 33) ;
- Au *Plan de transport* de la Ville de Montréal, en cours d'élaboration, qui propose de « réduire la dépendance à l'automobile en misant sur un usage accru du transport en commun et des transports actifs » et « avoir un système de transport conçu de façon à améliorer la qualité de l'environnement, et la qualité de vie des citoyens, notamment dans les domaines de la santé et de la sécurité. » (Portrait et diagnostic, 2005, pp. 4 et 5)
- À la Politique sur le vélo du Ministère des Transports du Québec, qui « entend prendre en considération les besoins des cyclistes, [...] à l'étape de la conception, de la construction et de l'entretien de son réseau routier, et inciter les municipalités et les MRC à faire de même pour leur propre réseau. » (1995, p. 16)
- À la *Politique environnementale* d'Aéroports de Montréal¹ qui « considère comme faisant partie de sa responsabilité d'entreprise d'intégrer pleinement les considérations environnementales dans toutes les facettes de ses activités. »

3. Principes pour mieux intégrer le transport actif dans le projet

Le rapport du promoteur tient compte seulement en partie des besoins des piétons et des cyclistes. Pourtant, la zone aéroportuaire constitue un pôle de transport et d'emploi important. Les nouvelles infrastructures de transport doivent permettre aux cyclistes et aux piétons d'avoir accès à chacun des édifices et équipements de ce secteur, notamment l'aérogare, la gare VIA, la gare de l'AMT, le terminus de la STM et les édifices du boulevard Albert-De-Niverville.

¹ Politique environnementale d'Aéroports de Montréal
«http://www.admtl.com/uploadedFiles/environment/poli_enviro.pdf»

À cet effet, le parcours doit minimiser les distances à parcourir et le temps d'attente aux feux de circulation et aux croisements de rues. Aussi, l'accès doit répondre autant aux voyageurs utilisant l'avion, le train ou l'autobus qu'aux 26 000 travailleurs se rendant à leur lieu de travail et aux 17 000 habitants de Dorval.

Notre intervention s'appuie sur deux principes : le raccordement aux réseaux piétonnier et cyclable locaux, et le maintien de l'accès à vélo et à pied pendant la durée des travaux.

3.1 Raccordement aux réseaux piétonnier et cyclable locaux

Les aménagements cyclables et piétonniers prévus doivent donner accès aux édifices et équipements des deux côtés des rues qu'ils longent. Ils doivent aussi se raccorder à des aménagements existants du réseau de rues locales. Ils ne peuvent pas s'interrompre en cul-de-sac, que ce soit à mi-chemin entre deux intersections ou en un point à partir duquel il n'y a pas de cheminement sécuritaire. Cette considération fait partie des balises d'aménagement du Plan d'urbanisme de Montréal qui concernent les abords de l'aéroport : « *S'assurer que l'amélioration des accès routiers, cyclables, piétons et en transport collectif augmente la fluidité et facilite l'orientation spatiale* » (Avril 2004, p. 215).

3.2 Maintien de l'accès à vélo et à pied pendant la durée des travaux

Les travaux s'échelonnent sur au moins 4 ans. Il s'avère primordial de maintenir des cheminements cyclables et piétonniers sécuritaires durant cette période. À cet effet, un passage dénivelé pourrait être réalisé dans l'axe du boulevard Fénélon dès la première année des travaux. Étant à l'écart de la zone des travaux, il offrirait un accès sécuritaire et direct au boulevard Albert-De-Niverville et à l'aérogare et pourrait être raccordé à des cheminements temporaires vers le terminus de la STM et les gares de l'AMT et de VIA.

4. Recommandations spécifiques

Les recommandations suivantes visent la meilleure intégration possible des cheminements piétons et cyclistes dans le projet. Elles s'appuient sur les principes énoncés à la section précédente de notre mémoire.

4.1 Signalisation

L'absence de noms ou de numérotations pour désigner les rues et les bretelles de l'échangeur rend ardue la lecture de la carte et la formulation de recommandations. Elle souligne avec éloquence le défi de s'orienter sur les voies locales du réseau proposé, dont l'échelle est celle de l'échangeur autoroutier. Une signalisation d'acheminement spécifique aux cyclistes et aux piétons est donc essentielle. Elle permettra à ceux qui empruntent pour la première fois ces voies de s'y retrouver et leur évitera de longs détours.

Nous recommandons

- D'implanter une signalisation d'acheminement spécifique aux cyclistes et une autre spécifique aux piétons dès le début des travaux.
- De modifier ces deux signalisations au besoin, au fur et à mesure de la réalisation des travaux.

4.2 Cheminements proposés

Les cheminements cyclables et piétonniers proposés sont longs, autant en distance (ex. la boucle autour de l'Hôtel Best-Western) qu'en temps (intersections que l'on doit traverser en 3 ou 4 étapes, en attendant à chaque fois le feu vert).

Nous recommandons

- De repenser les tracés pour minimiser :
 - la longueur des parcours cyclables et piétonniers pendant et après la période des travaux.
 - les croisements d'intersections en plusieurs étapes et ceux de bretelles sans feu de circulation.
- D'évaluer la possibilité d'un cheminement par le boulevard Fénélon qui pourrait être raccordé à l'avenue Cardinal, au nord des voies ferrées, via un passage dénivelé (passerelle ou tunnel). Ce cheminement éviterait de faire passer les usagers par un grand nombre d'intersections. Il pourrait desservir l'aérogare et la future gare de VIA par le boulevard Albert-De-Niverville, la gare de l'AMT par l'avenue Cardinal et le terminus de la STM par une piste au sud des voies ferrées.

4.3 Terminus STM

Dans les documents déposés par le promoteur, le terminus de la STM n'est pas desservi par une voie cyclable. Pour y parvenir, les cyclistes doivent emprunter les bretelles routières.

Nous recommandons

- D'évaluer la possibilité d'aménager une piste cyclo-pédestre entre l'avenue Dorval et le terminus, en passant du côté ouest du stationnement incitatif et du côté sud du viaduc raccordant le stationnement incitatif au terminus.
- D'éliminer la bretelle de virage menant de la voie de service sud de l'autoroute 20 à l'avenue Dorval. Les croisements auto-vélo et auto-piéton se feront alors à une intersection munie de feux de circulation et la vitesse des automobilistes tournant sur l'avenue Dorval sera réduite.
- De maintenir au terminus de la STM un stationnement à vélo temporaire pendant la durée des travaux et de réaménager ensuite un stationnement permanent, de préférence couvert.

4.4 Gare de l'AMT

Le cheminement proposé pour accéder à la gare de l'AMT est constitué d'une piste cyclable bidirectionnelle du côté est du prolongement de l'avenue Dorval, qui fait ensuite une boucle autour de l'hôtel Best Western et se prolonge du côté nord de l'avenue Cardinal. Les plans ne précisent pas si l'accès au stationnement vélo de la gare se fera par le cheminement piéton, qui comprend une traversée en quatre temps de l'intersection de l'avenue Cardinal et de la rue à l'est de la gare. L'autre cheminement possible, via l'entrée du stationnement automobile, constitue un détour d'environ 300 mètres.

Nous recommandons

- D'évaluer les possibilités de cheminements cyclables et piétons plus directs, évitant le croisement des entrées de l'hôtel Best Western, la traverse de l'intersection de l'avenue Cardinal et de la rue à l'est de la gare et les escaliers trop difficiles à entretenir en hiver. Parmi les solutions à envisager on note une meilleure accessibilité au tunnel entre le terminus de la STM et la gare de l'AMT (le tunnel existant est fermé en dehors des heures d'opération de la gare; il est interdit d'y circuler à vélo et les cyclistes doivent franchir les portes à chaque extrémité).
- À défaut d'autre solution, éliminer la bretelle de virage à droite au feu de circulation à l'est de l'hôtel Best-Western et faire traverser la piste cyclable du côté sud du viaduc qui enjambe l'avenue Dorval entre l'hôtel et la gare de l'AMT. La piste peut ainsi se raccorder directement à la gare sans traverser l'avenue Cardinal.
- De maintenir à la gare de l'AMT un stationnement à vélo temporaire pendant la durée des travaux et de réaménager ensuite un stationnement permanent, de préférence couvert.

4.5 Aérogare et gare VIA

À partir de l'avenue Cardinal, une piste cyclable bidirectionnelle est proposée du côté ouest de la rue nord-sud qui longe le flanc est du stationnement de l'aérogare. Cette piste s'interrompt à l'intersection de la bretelle est-ouest qui sert de sortie à l'aérogare. À partir de ce point, le cheminement des cyclistes n'est pas précisé.

Entre l'avenue Dorval et l'avenue Cardinal, le cheminement est le même que celui pour se rendre ou revenir de la gare de l'AMT.

Nous recommandons

- D'évaluer la possibilité d'aménager une voie cyclable dans l'axe du boulevard Albert-De-Niverville au lieu du cheminement proposé du côté est du stationnement de l'aérogare. Cette voie peut prendre la forme de bandes cyclables, de pistes au niveau du trottoir ou d'une piste cyclo-pédestre en site propre.
- Si la solution précédente s'avère impraticable, de prolonger la piste cyclable prévue jusqu'à l'aérogare et à la future gare de VIA, en même temps que la construction des autres infrastructures de transport terrestre.
- De maintenir à la gare de VIA un stationnement à vélo temporaire pendant la durée des travaux. Et d'aménager à la future gare VIA un stationnement à vélo, de préférence couvert, pour les employés et les voyageurs.
- D'aménager dès maintenant à l'aérogare un stationnement à vélo, de préférence couvert, pour les employés et les voyageurs.

4.6 Boulevard Albert-De-Niverville

Plusieurs milliers de personnes travaillent dans les édifices du boulevard Albert-De-Niverville, qui n'est desservi par aucune voie cyclable.

Nous recommandons

- De prolonger, minimalement jusqu'au boulevard Albert-De-Niverville, la piste cyclable proposée sur l'avenue Cardinal, mais préférablement jusqu'à la piste de la rue Donegani à Pointe-Claire.

5. Conclusion

Le projet proposé a l'avantage de séparer les circulations locales et autoroutières. Dans la mesure où il intégrera des cheminements piétonniers et cyclistes directs et agréables entre les zones d'emploi, les secteurs résidentiels et les équipements de transport collectif que sont l'aérogare, les gares de VIA et de l'AMT et le terminus de la STM, il favorisera l'utilisation complémentaire de tous ces modes de transport et réduira la dépendance à l'automobile.

Pour créer un environnement favorable à la marche et au vélo, il importe d'aménager les voies locales de façon à y limiter la vitesse de la circulation motorisée à un niveau compatible avec la circulation des piétons et des cyclistes. Il faut, par exemple, éliminer les croisements de cheminements piétonniers ou cyclistes avec des bretelles non contrôlées par des feux de circulation, encore plus si la géométrie de ces voies favorise une vitesse élevée.

À notre avis, le respect de ces conditions est essentiel pour rendre le projet acceptable. Vélo Québec est disposée à aider les promoteurs en ce sens. Ils pourront ainsi respecter leurs engagements en matière de transport durable, notamment ceux du *Plan d'urbanisme* et du *Plan de transport* de la ville de Montréal, de la *Politique vélo* du ministère des Transports du Québec et de la *Politique environnementale* d'Aéroports de Montréal.