

**Service des infrastructures, transport et environnement**

Direction du transport - planification et grands projets  
700, rue Saint-Antoine Est, bur. 1.104  
Montréal (Québec)  
H2Y 1C6

Le 7 juin 2005

Madame Anne-Lyne Boutin  
Coordonnatrice du secrétariat de la commission  
Bureau d'audiences publiques  
sur l'environnement  
Gouvernement du Québec  
Edifice Laurier-Gouin  
575, rue Saint-Amable, 2<sup>ième</sup> étage  
Québec (Québec)  
G1R 6A6

Objet : *Audiences publiques du projet de prolongement de l'autoroute A-25 entre  
l'autoroute A-440 et le boulevard Henri-Bourassa – Questions  
complémentaires des participants retenues par la commission (nos 1 à  
10)*

---

Madame,

Tel que demandé, nous vous faisons parvenir les réponses aux questions des participants que vous nous avez transmises.

Veillez agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le directeur,

Marc Blanchet

c.c. MM. Yves Provost, directeur général adjoint, SITE  
Jean Bertrand, Chef de division – Division transport

## **Réponses aux questions complémentaires des participants retenues par la commission adressées à la Ville de Montréal (10 questions)**

### **Question 1**

La Ville de Montréal a soutenu, lors de la séance du jeudi 18 mai en soirée, que le boulevard Pie-IX était un bon exemple d'une artère où l'on avait retiré de la capacité. Or, la voie réservée n'est justement plus en service, selon ma compréhension, en raison de la volonté de situer la voie réservée en sens inverse de la circulation parce que cela permet d'éviter de réduire la capacité de circulation pour les automobiles.

Est-ce que la volonté de maintenir la capacité automobile sur le boulevard Pie-IX n'est pas une des raisons principales de la voie réservée en sens inverse? Et est-ce que cette volonté de maintenir la voie réservée en sens inverse de la circulation n'est pas l'obstacle principal à la remise en service de la voie réservée?

(NB. Je préférerais ne pas avoir pour réponse qu'on ne peut pas réduire la capacité sur Pie-IX parce que cela provoquerait des débordements dans les rues résidentielles – ce qui est une réponse qui postule qu'on ne peut dissuader, par des aménagements pertinents, les usagers des artères de ne pas emprunter ces rues. Ce qui est aussi un postulat qui est contredit dans beaucoup de villes où l'on a décidé de protéger les rues résidentielles des débordements par des aménagements d'apaisement de la circulation).

### ***Réponse :***

La voie réservée sur Pie-IX, lorsqu'elle était en fonction, était aménagée à sens inverse de la direction de pointe. Elle occupait une voie de circulation utilisant une partie de la capacité routière. Il est important de noter que sur le boulevard Pie-IX, les débits de circulation en direction inverse de la pointe sont très importants et la présence de la voie réservée modifie l'offre routière à la baisse dans cette direction.

Deux circuits d'autobus empruntent le boulevard Pie-IX, un seul circuit utilise la voie réservée au centre avec un nombre restreint d'arrêt (service express). L'autre circuit circule en rive droite et a une fonction plus locale avec des arrêts plus fréquents. La réduction de la capacité sur le boulevard entraînerait une congestion encore plus importante et par le fait même augmenterait le temps de parcours des autobus circulant dans les voies non-réservées. Plusieurs concepts de voie réservée ont été analysés pour le boulevard Pie-IX, (en rive, au centre, en sens inverse, etc.) et le concept actuel semble toujours être le plus efficace, le circuit express n'étant pas ralenti par le circuit local.

Une voie réservée sur le boulevard Pie-IX dans le sens normal de la circulation n'est préconisée ni par la STM, ni par l'AMT, ni par la Ville de Montréal, car celle-ci ne pourrait fournir une vitesse commerciale suffisante pour satisfaire les besoins de ce corridor majeur de transport en commun. Seule une voie réservée pour des autobus, comportant un nombre d'arrêts limités et n'obligeant pas ces autobus à dépasser les autobus des circuits locaux, peut fournir cette performance. C'est seulement à contresens de la circulation qu'il est possible d'aménager une telle voie réservée.

Pour ce qui est de la réouverture de la voie réservée Pie-IX, l'AMT réalise présentement une étude et les résultats seront divulgués prochainement.

De nombreux commerces sont localisés le long du boulevard Pie-IX et cet axe joue un rôle majeur dans ce secteur de la Ville. La diminution de l'offre routière et l'augmentation de la congestion qui s'en suivrait pourraient avoir des impacts négatifs importants sur l'activité économique de cette partie du territoire montréalais.

Finalement, personne ne peut nier le fait que la diminution de la capacité sur une artère et, sur le boulevard Pie-IX en particulier, entraînerait une pression supplémentaire sur le réseau de rue local. Les artères ont comme rôle de canaliser la circulation en provenance des rues locales et des collectrices. Elles sont conçues et aménagées en conséquence.

## **Question 2**

Est-ce que la ville de Montréal a déjà profité de la construction d'une autoroute afin de réduire la capacité d'une artère et empêcher le retour des débordements au retour de la congestion (on estime généralement, sauf au MTQ, que la congestion est de retour dans un cycle de 5 à 8 ans après la mise en service d'une infrastructure)?

### **Réponse :**

Les autoroutes sur l'île de Montréal (A-40, A-15, A-13, A-20, A-520) ont été réalisées il y a de nombreuses années. À cette époque, la pratique faisait en sorte qu'on ne cherchait pas à réduire l'offre routière mais plutôt à l'augmenter.

Avec les années, les besoins et les attentes ont changé. Depuis, les orientations de la Ville en matière de transport se sont précisées et la volonté de réduire la dépendance à l'automobile a été clairement annoncée. Cependant, il n'y a pas eu de construction de nouvelles autoroutes récemment et la Ville n'a jamais eu l'occasion de mettre de l'avant ce type d'intervention.

### Question 3

Le projet Porte Sainte-Marie, situé au pied du pont Jacques-Cartier dans le quartier centre-sud, consistait (il a depuis été abandonné) en un ensemble commercial et résidentiel. Un certain nombre d'unités de logement, donnant sur l'artère Delorimier, devait être réservé à des personnes âgées.

Outre l'ajout de capacité (une voie) sur René-Lévesque Ouest (à l'est de Delorimier), quelles étaient les mesures du service de la circulation pour améliorer la qualité de vie des futurs résidents du développement? Des mesures d'apaisement de la circulation étaient-elles prévues?

#### **Réponse :**

Ce projet n'a jamais été réalisé et les interventions de la Ville n'ont pu être élaborées en détail, mais notons tout de même que quelques mesures avaient déjà été avancées comme une modification aux temps de traversée alloués au piéton dans les carrefours avoisinants pour donner plus de temps à cette nouvelle clientèle.

Également, l'emprise de rue exigée par la Ville était minimale afin de ne pas encourager la vitesse sur cette rue locale. Pour sécuriser la traversée des piétons, en particulier sur les cheminements en direction de la station de métro Papineau, il était prévu que des feux de piétons à décompte numérique soient implantés aux carrefours Ste-Catherine/De Lorimier et René-Lévesque/De Lorimier.

### Question 4

Est-ce que les impératifs de capacité sont ce qui justifie que les zones d'école sur les artères de la Ville de Montréal ne sont pas limitées à 30 kilomètres/heure mais à 50 km/hre?

#### **Réponse :**

En milieu urbain, la vitesse réglementaire au Québec est de 50 km/h et il n'est pas requis d'afficher cette vitesse sauf dans les cas où la vitesse doit être rétablie à 50 km/h après avoir été abaissée à 30 km/h, devant les écoles ou les parcs situés sur les rues locales. D'autre part, il n'est pas approprié d'abaisser la vitesse à moins de 50 km/h sur les artères, en effet les conducteurs de véhicules ne s'attendent pas à être ainsi ralentis sur des rues ayant de telles fonctions et il s'en suit un comportement anarchique où les écarts de vitesse sont élevés et causes d'accidents de circulation. Il est préférable de conserver à ces endroits la vitesse à 50 km/h et de faire respecter cette vitesse au moyen d'interventions policières. Il faut comprendre également que contrairement aux adultes, les

enfants n'ont pas l'habileté nécessaire pour apprécier les écarts de vitesse entre deux véhicules et qu'il est préférable de traiter les débits de circulation en peloton, au moyen des feux de circulation, à des vitesses raisonnables compte tenu du caractère et du statut de la rue.

### **Question 5**

De nombreux citoyens se plaignent des bruits générés par la circulation sur l'artère Henri-Bourassa. Est-ce que les impératifs de capacité expliquent pourquoi la Ville n'a toujours pas pris des mesures pour réduire la capacité sur cette artère pour répondre aux citoyens?

#### ***Réponse :***

Tout d'abord, soulignons que les problèmes de bruit ne sont pas uniquement reliés à la présence de débits de circulation importants mais également aux types de véhicules qui circulent sur le lien routier, en particuliers les plus gros véhicules tels les camions et les autobus. D'autres facteurs influencent aussi le bruit comme l'état de la chaussée et la vitesse de la circulation. De plus, les problèmes de bruit peuvent être identifiés à différents moments de la journée (jour, soir, nuit) et ne sont pas nécessairement reliés aux périodes de pointe. Ainsi, la diminution de la capacité, qui n'aurait une véritable influence sur les débits qu'aux périodes de pointe, ne produirait pas nécessairement l'effet recherché.

Dans le cas du boulevard Henri-Bourassa, il existe peu d'alternative dans le même axe qui permettrait d'accommoder les déplacements qui seraient affectés par une réduction de la capacité, y compris le camionnage et les services de transport en commun. La Ville gère son réseau de façon à canaliser les déplacements sur les axes majeurs comme Henri-Bourassa afin d'éviter le débordement de la circulation dans les rues locales.

La Ville n'a pas comme objectif la réduction de la capacité de ses artères. Les modifications au réseau artériel se font suite à des analyses de cas par cas. Par exemple, lors de la mise en place de mesures favorisant le transport en commun, le vélo, les piétons ou pour d'autres activités essentielles à la Ville, il est possible qu'il en résulte une diminution de l'offre routière et de la capacité véhiculaire.

### **Question 6**

Est-ce que des citoyens se plaignent des nuisances associées aux sans cesse croissants volumes de circulation sur d'autres artères à Montréal? Si oui,

comment entend-t-on y répondre? A-t-elle un plan d'intervention, une « philosophie » d'intervention?

**Réponse :**

Dans son Plan de transport, la Ville de Montréal prend nettement position afin de réduire la dépendance à l'automobile et à favoriser le transport en commun et les modes de transport actif. Des actions en faveur de ces modes seront donc préconisées afin de mieux redéfinir le partage de la chaussée.

**Question 7**

Est-ce que la Ville ou un ou des arrondissements ont un plan d'intervention pour réduire les volumes croissants de circulation sur les rues résidentielles (qui sont eux-mêmes le résultat des débordements sur les artères)?

**Réponse :**

Plusieurs arrondissements, aux prises avec ces problèmes, ont déjà implanté des mesures d'apaisement de la circulation sur certaines rues locales résidentielles. Dans son Plan de transport, présentement en élaboration, la Ville de Montréal abordera cette question afin d'élaborer une stratégie en ce sens.

**Question 8**

Est-ce que la Ville a un plan d'apaisement de la circulation automobile?

**Réponse :**

Voir réponse à la question 7

**Question 9**

Est-ce que le problème principal qui nuit à l'accord du MTQ avec la Ville de Montréal sur la rue Notre-Dame est la capacité de l'infrastructure?

**Réponse :**

La capacité n'est pas au coeur des difficultés à convenir d'une entente entre la Ville et le MTQ au sujet du projet de la rue Notre-Dame.

Précisons que les parties conviennent que le projet ne vise pas l'augmentation de la capacité vers le centre-ville. L'objectif recherché est une meilleure fluidité

et de concentrer, sur la rue Notre-Dame, la circulation qui autrement se trouve en transit dans les rues locales avoisinantes. Aussi, dans le but de maintenir le statu quo en matière de capacité routière nette disponible dans le quadrilatère formé par l'autoroute A-25, et les rues Sherbrooke, de Lorimer et Notre-Dame, la Ville de Montréal s'est d'ailleurs engagée, lors de l'annonce au Sommet de Montréal en juin 2002, de prendre les mesures nécessaires pour atteindre cet objectif. L'intention demeure de mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation.

**Question 10 :**

Dans le cadre de la première partie de l'audience publique, un citoyen a adressé une question à la commission concernant le nombre de stationnements existants au centre-ville de Montréal, et plus particulièrement pour les stationnements commerciaux. Serait-il possible de dresser un tableau indiquant le nombre de stationnements disponibles au centre-ville de Montréal (légaux et illégaux) pour les fonctions urbaines suivantes : affaires, commerciales et institutionnelles?

**Réponse :**

Il n'est pas possible de fournir un portrait précis du stationnement au centre-ville. Avec l'objectif d'établir un bilan clair de l'exploitation des terrains de stationnement extérieur, l'arrondissement Ville-Marie a débuté récemment une opération ayant trois objectifs :

- Connaître le statut et établir un bilan de l'ensemble des exploitants des terrains de stationnement extérieur;
- Assurer un respect de la réglementation en termes d'aménagement pour les exploitants ayant le droit d'exploiter de tels établissements;
- Procéder à la fermeture des terrains de stationnements extérieurs exploités illégalement.

Cette étude est en cours et il n'est pas possible d'établir pour l'instant l'échéancier de réalisation. Les travaux portent sur un secteur précis du centre-ville et visent à évaluer l'ampleur de la tâche en vue de préparer un portrait plus global.

Le **Premier plan stratégique de développement durable (PPSDD)** traite du stationnement. Il a fixé à 2 000 le nombre d'unités de stationnement à éliminer d'ici le début 2007.

Selon l'enquête origine-destination 2003, 161 000 véhicules stationnent au centre-ville à chaque jour, en excluant les résidents : 39 000 stationnent dans des places gratuites sur rue; 20 900, dans des places payantes sur rue; 101 000, dans des stationnements hors rue.

Les utilisateurs du stationnement au centre-ville en période de pointe sont à 53% des résidants de Montréal. Plus particulièrement, 30% des utilisateurs proviennent des quartiers centraux. Bien que la part modale du transport en commun soit élevée à destination du centre-ville, l'utilisation de la voiture par les Montréalais pour accéder au centre-ville demeure importante.