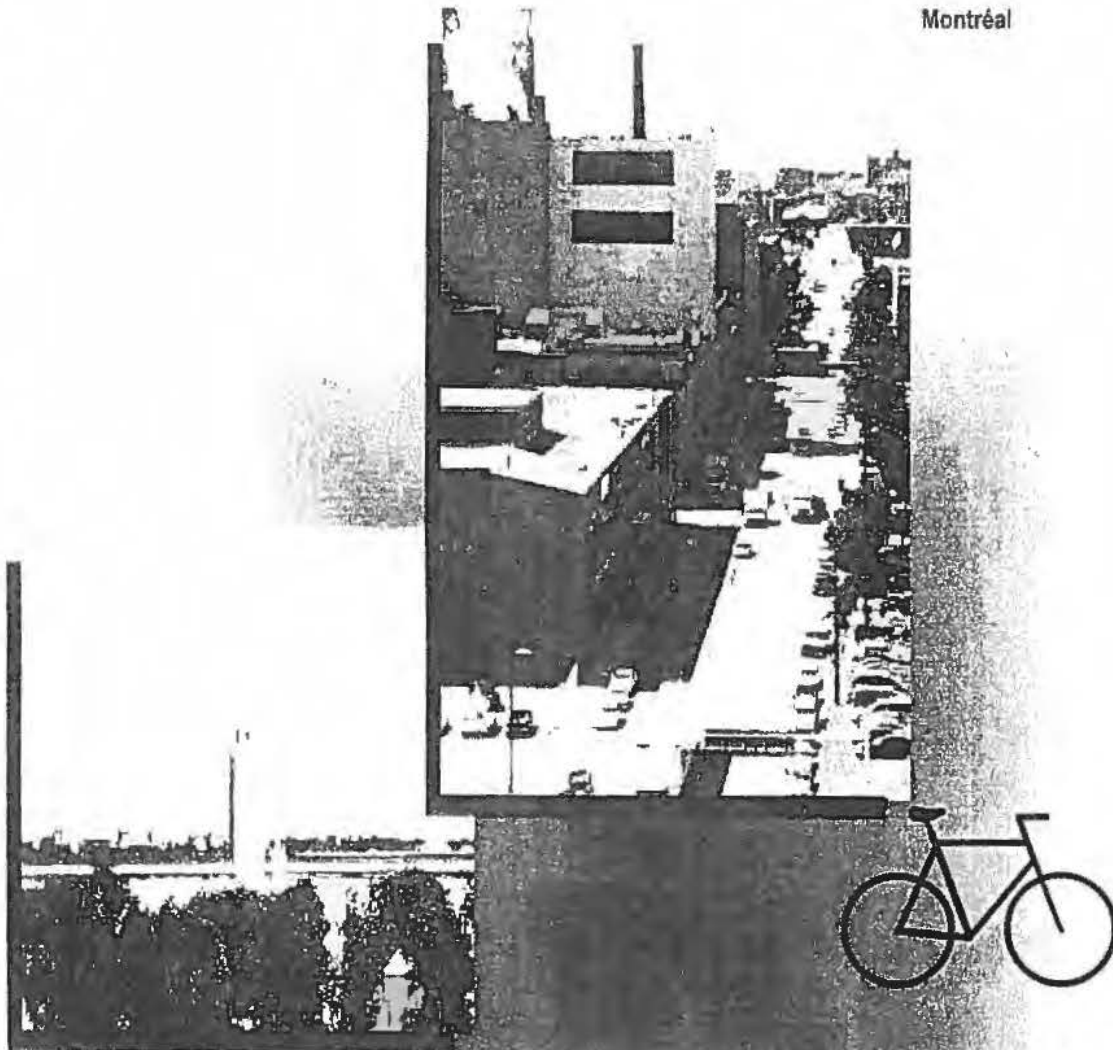




Projet de piste cyclable sur la rue Notre-Dame entre l'avenue de Lorimier et la rue Berri

Analyse de faisabilité

Québec 
Ministère
des Transports

DOCUMENT DE TRAVAIL

Projet Notre-Dame

Document déposé à la demande du MTQ pendant la période de rectification

Séance 6 – 17 janvier 2002, 13 h 00

Projet de piste cyclable sur la rue Notre-Dame entre l'avenue de Lorimier et la rue Berri

Analyse de faisabilité



Août 2000

Table des matières

1. Mandat

2. Méthodologie

2.1 Potentiel et contraintes

2.2 Proposition d'aménagement

3. Description de la zone à l'étude

3.1 Limites de la zone d'étude

3.2 Caractéristiques topographiques

3.3 Utilisation du sol

3.4 Affectation du sol

3.5 Relevés et inventaires

3.5.1 Sens de la circulation

3.5.2 Relevé des intersections

3.5.3 Inventaire de la signalisation

3.5.4 Largeur des voies de circulation

3.5.5 Relevé des entrées privées

3.5.6 Circulation de véhicules lourds aux entrées privées

3.5.7 Inventaire des types de lampadaires

3.6 Histoire et patrimoine

3.7 Potentiel et contraintes

3.7.1 Potentiel

3.7.2 Contraintes

4. Proposition

5. conclusion

6. Annexes

7. Bibliographie

Piste cyclable sur la rue Notre-Dame entre l'avenue de Lorimier et la rue Berri

Analyse de faisabilité

1. Mandat

Ce rapport a pour but de vérifier la faisabilité de la mise en place d'une voie cyclable qui relierait la piste cyclable du projet de «Modernisation de la rue Notre-Dame» et la piste cyclable du Vieux-port de Montréal dans l'axe de la rue Notre-Dame entre l'avenue de Lorimier et la rue Berri.

Les paramètres d'analyse sont :

- une voie cyclable qui répond aux critères d'aménagement et de sécurité du ministère des Transports;
- une voie cyclable qui s'intègre au projet d'itinéraire cyclable de la Route verte.

Piste cyclable sur la rue Notre-Dame entre l'avenue de Lorimier et la rue Berri

Analyse de faisabilité

2. Méthodologie

L'évaluation de la faisabilité d'une piste cyclable dans l'axe de la rue Notre-Dame, entre l'avenue de Lorimier et la rue Berri, est basée sur une approche en trois étapes soit :

- identifier le potentiel et les contraintes du corridor ;
- développer une proposition sur la base des normes du ministère des Transports et des objectifs de la Route verte ;
- conclure sur la faisabilité.

2.1 Potentiel et contraintes

L'identification du potentiel et des contraintes du corridor est basée sur les normes du ministère des Transports du Québec, sur les objectifs de la Route verte ainsi que sur l'inventaire des composantes suivantes :

- les caractéristiques topographiques;
- l'utilisation du sol;
- l'affectation du sol;
- le sens de la circulation;
- les intersections;
- la signalisation;
- la largeur des voies de circulation;
- les entrées privées;
- la circulation de véhicules lourds aux entrées privées;
- les types de lampadaires;
- l'histoire et le patrimoine.

2.2 Proposition d'aménagement

Le développement d'une proposition d'aménagement, comportant une ou plusieurs variantes, est basé sur les normes du ministère des Transports du Québec. De plus, la proposition est développée afin d'assurer son intégration à la Route verte.

Piste cyclable sur la rue Notre-Dame entre l'avenue de Lorimier et la rue Berri

Analyse de faisabilité

Les normes de conception et d'aménagement cyclable du ministère des Transports sont présentées dans le volume intitulé «Conception routière (tome 1)¹» édité par Les publications du Québec.

Vélo Québec a également publié en 1992 un guide technique intitulé «Guide technique d'aménagement des voies cyclables, planification – design – réalisation²».

Le cadre de mise en œuvre de la Route verte est présenté dans le document intitulé «Guide de réalisation de la Route verte» publié conjointement par Vélo Québec et le ministère des Transports du Québec.

Le guide, sur le plan de l'aménagement physique du réseau cyclable, s'appuie sur les normes du ministère des Transports du Québec cité précédemment.

Rappelons que la Route verte a pour but d'établir un itinéraire balisé selon des normes précises et de consolider un réseau cyclable de 3500 km à travers le Québec pour relier plusieurs régions et équipements régionaux. La Route verte a également pour but d'encourager le tourisme au Québec.

Finalement, les tronçons de la Route verte sont balisés à l'aide du pictogramme illustré ci-dessous.



I-135

Figure 1

1 MINISTÈRE DU TRANSPORT. *Conception routière*, tome 1, chapitre 15, 26p

2 VÉLO QUÉBEC. *Guide technique d'aménagement des voies cyclables, planification design réalisation*, Montréal : Regroupement Loisir Québec, 2^E édition, 1992, 189p.

3 VÉLO QUÉBEC. *Guide de réalisation de la Route verte*, Montréal : publications Québec, 1^{re} édition, 1997, 92p.

3. Description de la zone d'étude

3.1 Limites de la zone d'étude

La zone d'étude est illustrée à la figure 2. Cette zone comprend la rue Notre-Dame et l'ensemble des propriétés riveraines entre l'avenue de Lorimier et la rue Berri soit un tronçon de 1013 mètres.

La zone d'étude comprend également la rue Berri «section haute» entre la rue Notre-Dame et la rue de la Commune, soit un tronçon de 101 mètres.

La zone d'étude comprend ainsi l'ensemble du corridor situé entre la limite est de la piste cyclable projetée «chemin du Roy» situé face à la prison du Pied du courant et la limite ouest de la piste cyclable du Vieux-port de Montréal.

Limites de la zone d'étude

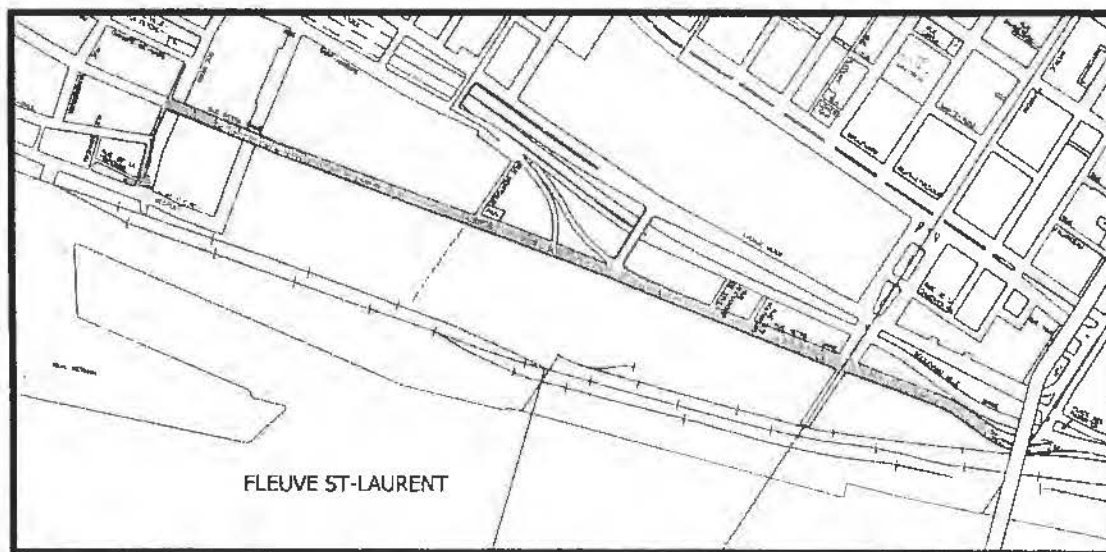


Figure 2

(1) La rue Berri se divise en deux paliers entre les rues Champs-de-Mars et de la Commune. Le palier inférieur passe sous la rue Notre-Dame; elle est appelée ici, la rue Berri «section basse». Le palier supérieur, qui croise la rue Notre-Dame; est appelée ici la rue Berri «section haute».

Piste cyclable sur la rue Notre-Dame entre l'avenue de Lorimier et la rue Berri

Analyse de faisabilité

3.2 Caractéristiques topographiques

Le corridor est constitué de trois tronçons distincts, soit :

- la rue Notre-Dame entre l'avenue de Lorimier et la rue Montcalm (tronçon no 1);
- la rue Notre-Dame entre la rue Montcalm et la rue Berri (tronçon no 2);
- la rue Berri entre la rue Notre-Dame et la rue de la Commune (tronçon no 3).

Le tronçon no 1 est plat (voir annexe 2 photo A7). Le tronçon no 2 est partiellement plat, sauf à proximité de la rue Montcalm, où l'on peut observer une légère pente (voir annexe 2 photos A8 et A9). Le tronçon no 3 comporte deux pentes relativement fortes (voir annexe 2 photo A10). Sur ce tronçon, soit sur la rue Berri, la pente est respectivement de 5,8p.cent entre la rue de la Commune et la rue Saint-Paul, et de 5,1p.cent entre la rue Saint-Paul et la rue Notre-Dame.

3.3 Utilisation du sol

Toutes les propriétés ayant une façade sur la rue Notre-Dame entre l'avenue de Lorimier et la rue Berri, ainsi que sur la rue Berri «section haute», ont fait l'objet d'un inventaire de l'utilisation du sol. Cet inventaire est illustré à la figure 3 aux pages 8 et 9.

Du côté sud de la rue Notre-Dame, d'est en ouest, on retrouve :

- un stationnement de 175 véhicules;
- deux commerces (Mini et Maxi entreposage et le groupe Sync);
- une industrie (la compagnie Molson);
- un stationnement pour 20 véhicules (celui-ci est enclavé entre trois murs de bâtiments de production de la compagnie Molson);
- des terrains vagues (ils sont réservés pour le développement du projet Faubourg Québec, un projet d'habitations de forte densité);
- des habitations de forte densité (phase réalisée du projet Faubourg Québec);
- l'école du Cirque du Soleil.

Piste cyclable sur la rue Notre-Dame entre l'avenue de Lorimier et la rue Berri

Analyse de faisabilité

Du côté nord de la rue Notre-Dame d'est en ouest on retrouve :

- un stationnement de 60 véhicules;
- un espace vert;
- un stationnement de 100 véhicules;
- les bureaux administratifs de la compagnie Molson;
- un stationnement de 120 véhicules;
- un stationnement pour les remorques de camions;
- un stationnement de 100 véhicules;
- un stationnement de 40 véhicules;
- la Direction Générale Amériques (Cirque du Soleil);
- des terrains vagues du projet Faubourg Québec;
- les bureaux de la ville de Montréal.

Du côté ouest de la rue Berri on retrouve :

- la piste cyclable Berri. (Celle-ci emprunte la rue Berri «section basse»).

Du côté ouest de la rue Berri on retrouve :

- la maison Sir-George-Étienne Cartier;
- un espace vert;
- un stationnement de dix véhicules;
- des habitations de forte densité;
- deux commerces de restauration : (l'heure du lunch et resto-pub le tug).

3.4 Affectation du sol

De façon générale, les activités industrielles sont privilégiées au plan d'affectation du sol dans la moitié est de la zone d'étude. L'habitation est privilégiée en mixité avec les activités commerciales d'appoints et équipements collectifs dans la moitié ouest de la zone d'étude. L'utilisation du sol semble conforme à l'affectation du sol. L'affectation du sol prévu au plan d'urbanisme de Montréal est illustrée à la figure 4 aux pages 10 et 11.

Piste cyclable sur la rue Notre-Dame entre l'avenue de Lorimier et la rue Berri

Analyse de faisabilité

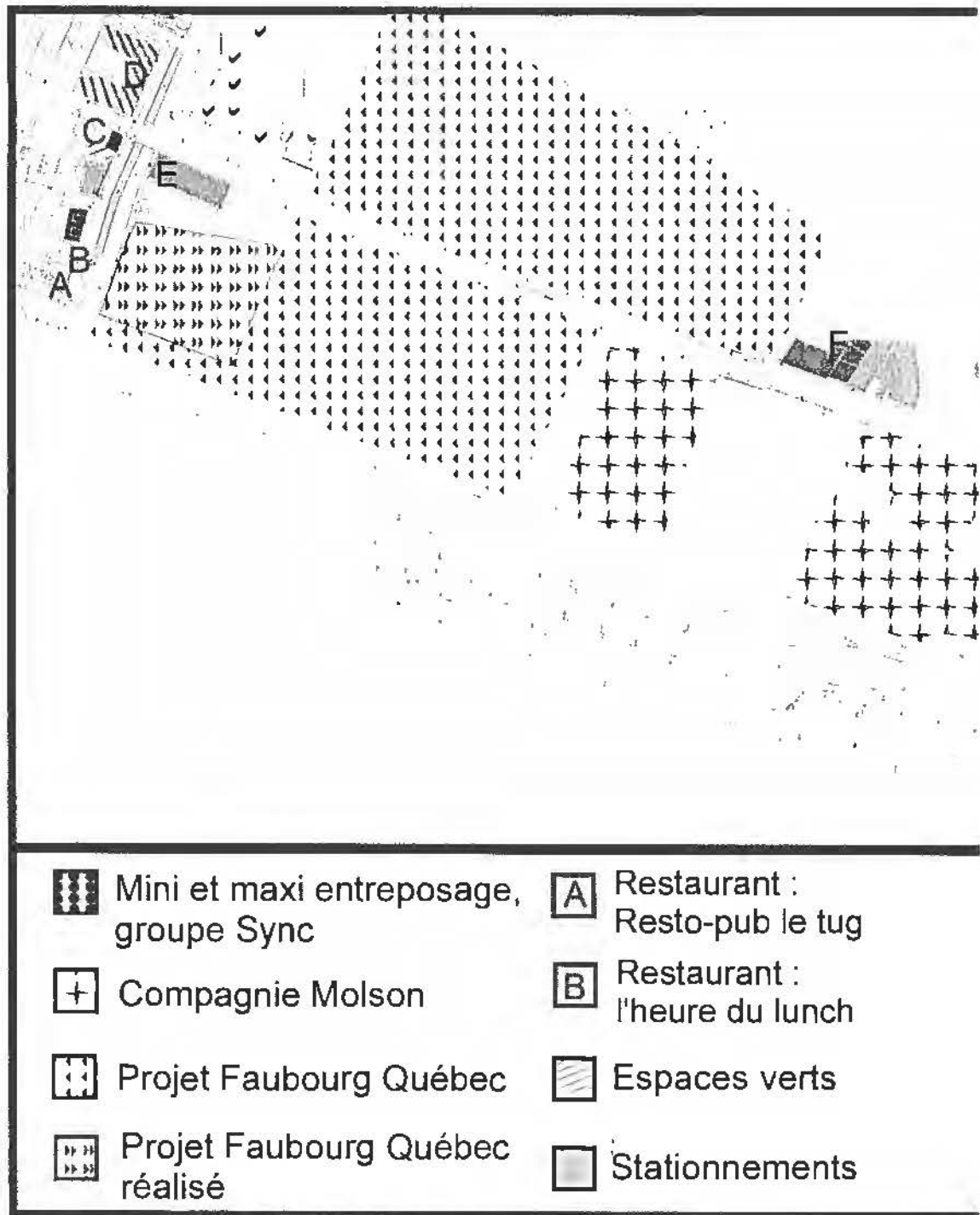
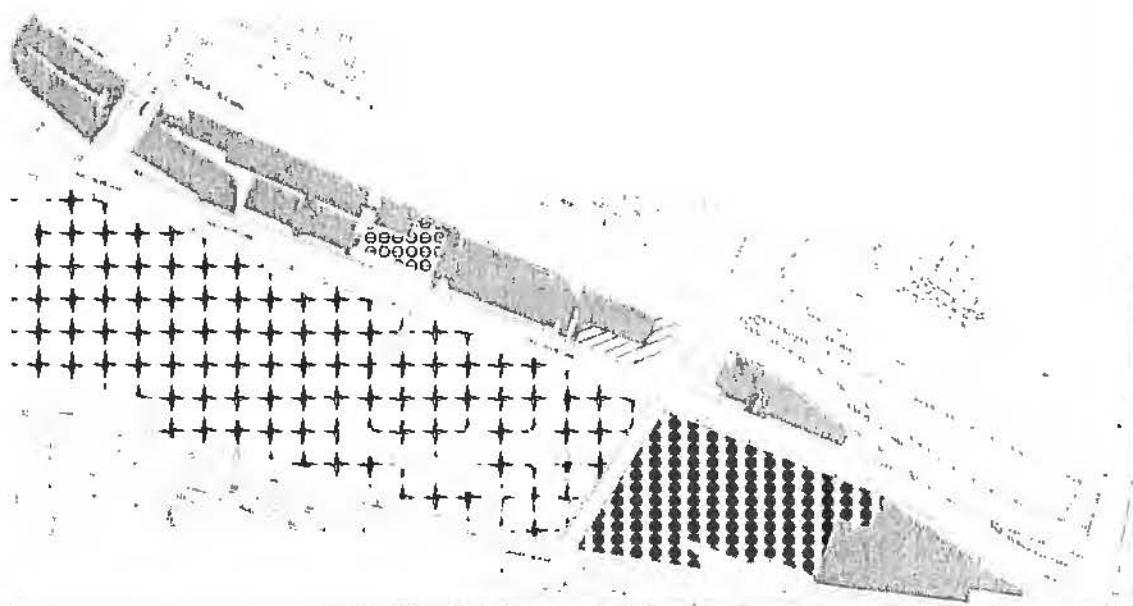


Figure 3 Utilisation du sol

Piste cyclable sur la rue Notre-Dame entre l'avenue de Lorimier et la rue Berri

Analyse de faisabilité



- | | |
|--|--|
| ☒ Musée Sir George Etienne Cartier | ☐ École du cirque du soleil |
| ☐ Habitations haute densité | ☐ Bureaux de la Direction générale Amériques |
| ☐ Habitations haute densité et bureaux | ☐ Bureaux administratifs de la compagnie Molson |
| ☒ Bureaux municipaux | |

**Piste cyclable sur la rue Notre-Dame entre
l'avenue de Lorimier et la rue Berri**
Analyse de faisabilité

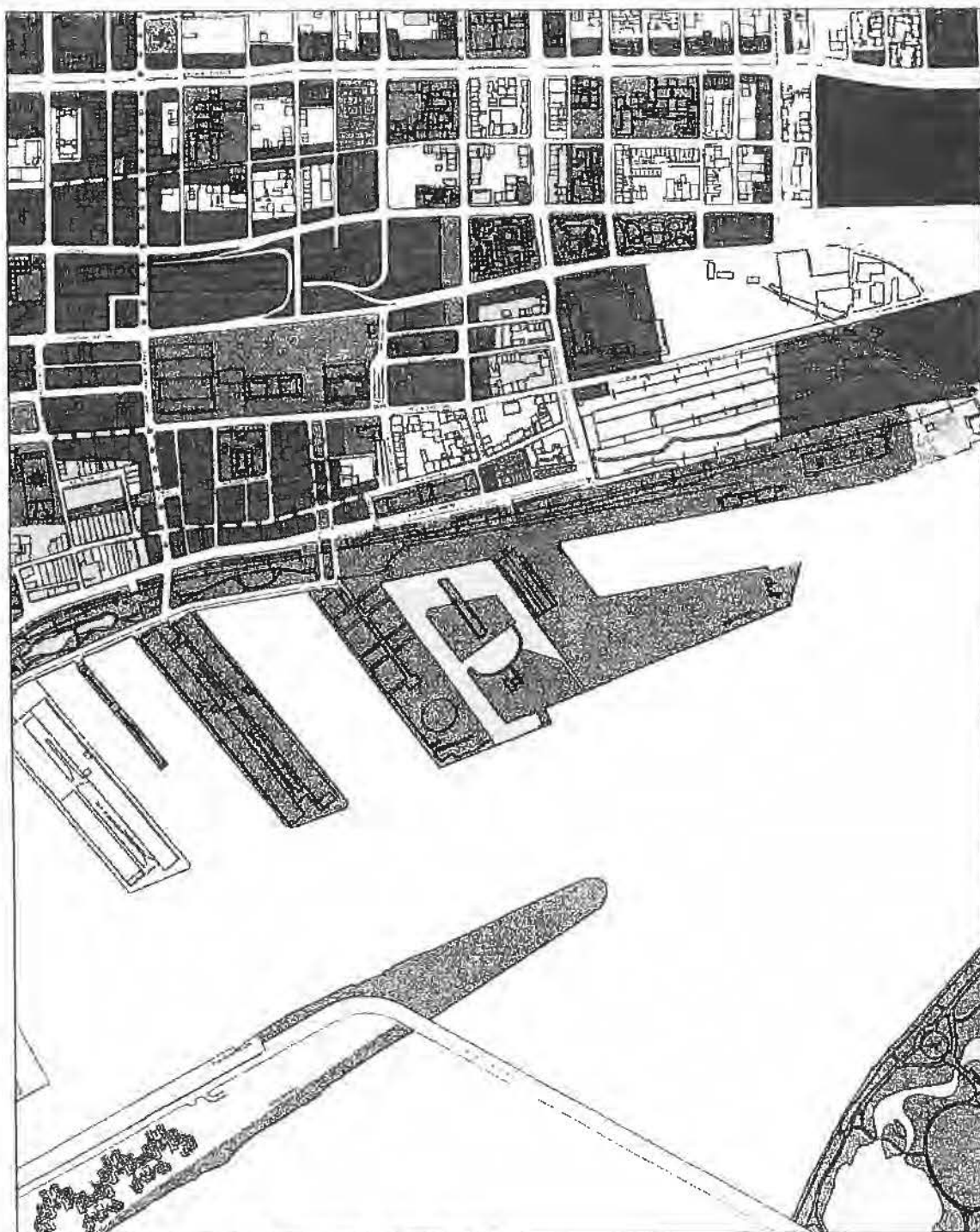
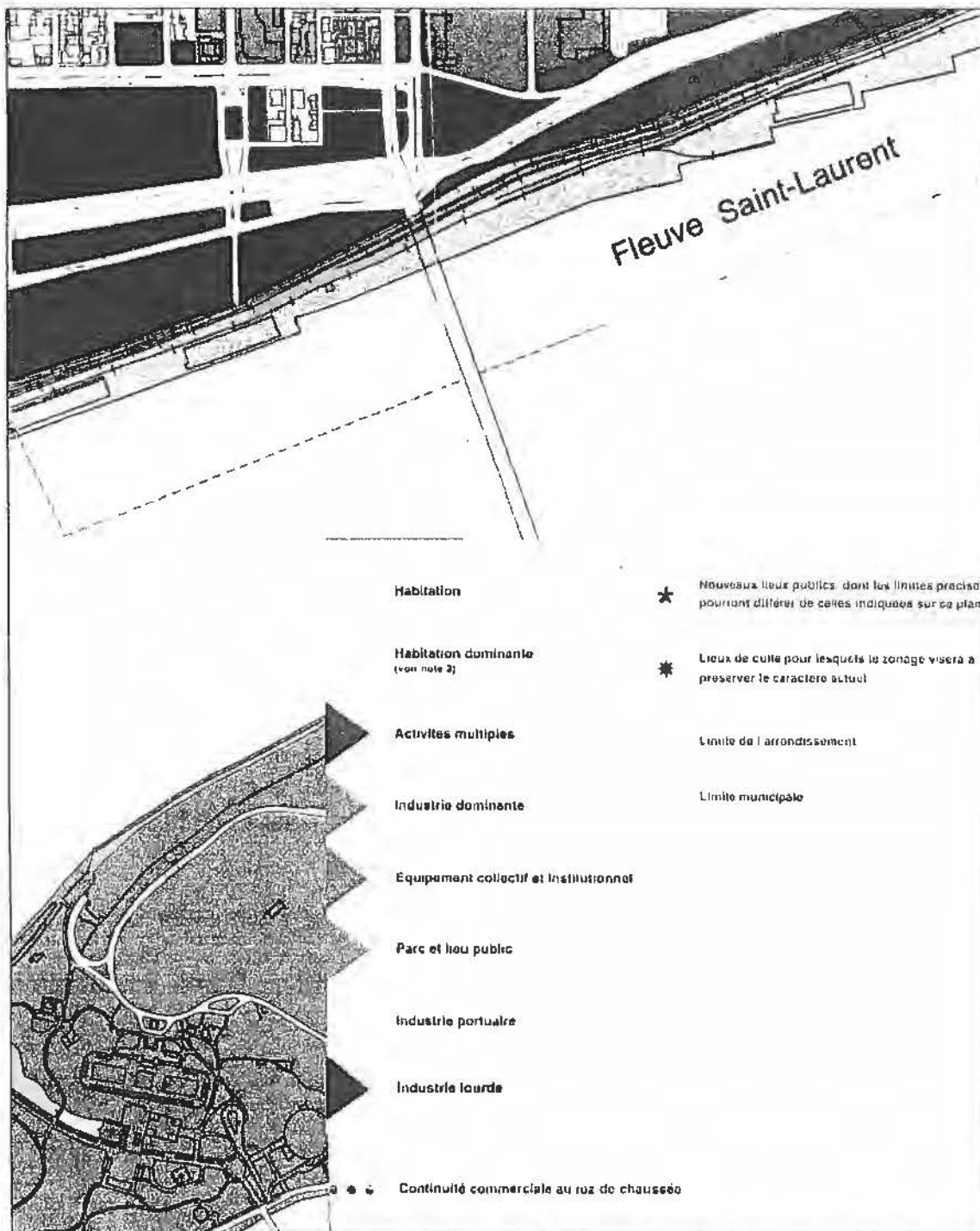


Figure 4 Affectation du sol

Piste cyclable sur la rue Notre-Dame entre l'avenue de Lorimier et la rue Berri Analyse de faisabilité



source : Carte d'affectation du sol, Plan d'urbanisme de l'arrondissement Ville-Marie
et Plan d'urbanisme de l'arrondissement Plateau Mont-Royal-Centre-sud

Piste cyclable sur la rue Notre-Dame entre l'avenue de Lorimier et la rue Berri

Analyse de faisabilité

3.5 Relevés et inventaires

3.5.1 Sens de la circulation

La rue Notre-Dame est une rue à sens unique, en direction est, entre la rue Berri et l'avenue de Lorimier. La rue Notre-Dame est cependant à double sens entre la sortie de la rue Saint-Antoine et les bureaux administratifs du Cirque du Soleil, soit une distance d'environ 68 mètres. La section à contresens est illustrée à la figure A6, annexe 1.

La rue Notre-Dame comporte deux tronçons à deux voies (tronçons à sens unique en direction est) et deux tronçons à quatre voies, (un tronçon à sens unique en direction est et un tronçon à double sens).

3.5.2 Relevé des intersections

On dénombre dans la zone d'étude un total de six intersections. Les intersections sont identifiées à la figure A7, annexe 1. Les intersections sont :

- l'intersection de la rue Berri et de la rue Notre-Dame (intersection no1);
- l'intersection de la rue Montcalm et de la rue Notre-Dame (intersection no2);
- l'intersection de la rue Saint-antoine et de la rue Notre-Dame (intersection no3);
- l'intersection de la rue Panet et de la rue Notre-Dame (intersection no4);
- l'intersection de l'avenue Papineau et de la rue Notre-Dame (intersection no5);
- l'intersection de la rue Berri «section basse» et de la rue Berri «section haute» (intersection no6).

Les intersections Berri/Notre-Dame (no1) et Montcalm/Notre-Dame (no2) génèrent peu de circulation comparativement aux intersections Saint-Antoine/Notre-Dame (no3), Panet/Notre-Dame (no4) et Papineau/Notre-Dame (no5).

Piste cyclable sur la rue Notre-Dame entre l'avenue de Lorimier et la rue Berri

Analyse de faisabilité

3.5.3 Inventaire de la signalisation

L'ensemble de la signalisation présente dans la zone d'étude, a fait l'objet d'un inventaire visuel.

En matière de signalisation de prescription de vitesse la rue Notre-Dame, dans la zone d'étude, comporte qu'un seul panneau. Ce panneau, situé à la jonction de l'avenue de Lorimier et la rue Notre-Dame, prescrit une vitesse maximale de 70 km.

La rue Notre-Dame comporte également des panneaux d'arrêt obligatoires et des feux de circulation. Les intersections sont illustrées, intersection par intersection (voir annexe 1 figures A10, A11, A12, A13, A14, A15 et A16).

Finalement, la rue Notre-Dame et la rue Berri comportent une signalisation de stationnement.

Rue Notre-Dame entre l'avenue de Lorimier et la rue Montcalm :

- interdit de stationner, le mardi et vendredi du 1 mars au 1 décembre, de 20h à 21h (de l'avenue de Lorimier à la rue Saint-Antoine, coté nord) ;
- interdit de stationner, le lundi et jeudi du 1 mars au 1 décembre, de 20h30 à 21h30 (l'avenue de Lorimier à de l'entrée privée no 1, coté sud) ;
- interdit de stationner, du lundi au vendredi, de 8h à 16h (à partir de l'avenue Papineau vers l'ouest sur une distance d'environ 12 mètres (coté sud));
- interdit de faire un arrêt de l'entrée privée no 1 à la rue Montcalm en tout temps (coté sud et nord).

À noter, la présence de parcomètres près de l'entrée principale de la compagnie Molson.

Rue Notre-Dame entre la rue Montcalm et la rue Berri «section haute» (Viaduc) :

- stationnement autorisé de 9h à 18h pour un maximum de 2 heures du lundi au vendredi sauf détenteurs de permis de la zone 3 (coté nord) ;
- stationnement interdit, dimanche, de 9h à 10h du 1 mars au 1 décembre (coté nord);
- interdit de faire un arrêt sur le viaduc (coté sud).

Piste cyclable sur la rue Notre-Dame entre l'avenue de Lorimier et la rue Berri

Analyse de faisabilité

Rue Berri «section haute» :

- interdiction de faire un arrêt (coté est) ;
- le stationnement sur rue est permis pour les détenteurs de permis de la zone 3 entre 9h et 23 h (coté ouest) ;
- il est aussi interdit de stationner le mardi et vendredi du 1 mars au 1 décembre de 8h à 9h (coté ouest).

3.5.4 Largeur des voies de circulation

La section de la rue Notre-Dame entre l'avenue de Lorimier et la rue Berri n'a pas une largeur d'assiette constante. La largeur d'assiette varie entre 7 et 15 mètres, soit :

- 15 mètres, entre l'avenue de Lorimier et l'entrée no1 des camions (située près du viaduc) ;
- 7 mètres, entre l'entrée des camions près du viaduc et la rue Montcalm ;
- 11 mètres, entre la rue Montcalm et la rue Berri ;
- 7 mètres, entre la rue Notre-Dame et la rue Berri «section basse».

Il faut noter que la rue Berri «section haute» n'a que de 7 mètres de large, et ne s'élargit qu'à la jonction de la «section basse» pour atteindre 9 mètres.

3.5.5 Relevé des entrées privées

La rue Notre-Dame comporte 14 entrées privées. Ces entrées privées sont identifiées à la figure A8 annexe 1.

Du coté sud :

- entrée 1 : accès aux quais de chargement principaux et à l'aire de stationnement des camions ;
- entrée 2 : sortie d'urgence seulement (piétons et véhicules d'urgence) ;
- entrée 3 : accès aux quais de chargement secondaires ;

Piste cyclable sur la rue Notre-Dame entre l'avenue de Lorimier et la rue Berri

Analyse de faisabilité

- entrée 4 : accès à un stationnement réservé aux représentants de la compagnie Molson ;
- entrée 5 : entrée principale (travailleurs, visiteurs et réception de marchandise) ;
- entrée 6 : sortie d'urgence seulement (piétons et véhicules d'urgence);
- entrée 7 : accès au stationnement de cité 2000.

Du côté nord

- entrée 8 : accès à un stationnement de la compagnie Molson;
- entrée 9 : accès à un stationnement réservé aux visiteurs de la compagnie Molson;
- entrée 10 : accès à un stationnement de la compagnie Molson;
- entrée 11 : accès à l'aire d'attente des camions (attente de chargement);
- entrée 12: accès à un stationnement de la compagnie Molson (stationnement également desservi par l'entrée J);
- entrée 13 : accès à un stationnement de la compagnie Molson;
- entrée 14 : accès à un stationnement de la compagnie Molson.

3.5.6 Circulation de véhicules lourds aux entrées privées

La rue Notre-Dame n'est achalandée qu'entre la rue Panet et l'avenue de Lorimier, et qu'en période de pointe PM, soit pour les déplacements en direction du Pont Jacques-Cartier et de l'Est de Montréal.

La rue Notre-Dame, sur le même tronçon est également fortement sollicité par les camions générés par les installations de la compagnie Molson. Ces installations comportent deux aires de chargement et de déchargement pour les camions. Ces aires sont identifiées par les numéros 1 et 3 que l'on retrouve à la figure 17 annexe1.

Piste cyclable sur la rue Notre-Dame entre l'avenue de Lorimier et la rue Berri

Analyse de faisabilité

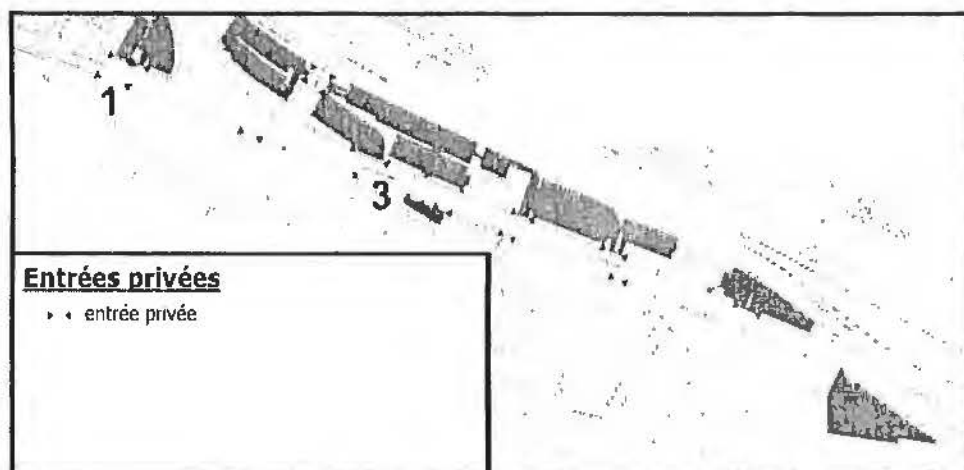


Figure 5 Localisation des entrées no1 et no3



Photo 1 Accès aux quais principaux (Entrée no1)



Photo 2 Accès aux quais secondaires (Entrée no3)

Piste cyclable sur la rue Notre-Dame entre l'avenue de Lorimier et la rue Berri

Analyse de faisabilité

Service local	Entrée no 1		Entrée no 2	
Mouvements de camions: période 24h	minimum	maximum	minimum	maximum
	120	200	75	100
Service longue distance (semi-remorque)				
Mouvements de camions: période 24 h	minimum	maximum	minimum	maximum
	80	100	aucun	aucun

Tableau 1

Mouvements aux entrées de la compagnie Molson
(Source :compagnie Molson en date du 21 juin)

Les camions se distribuent, sur une base journalière, de la façon suivante :

- 40p.cent l'avant-midi
- 35p.cent l'après-midi
- 25p.cent la nuit

Sur la base du nombre maximum de mouvements de camion identifiés par la compagnie Molson, on obtient 160 camions en matinée, 140 camions l'après-midi et 100 camions la nuit aux deux entrées.

Piste cyclable sur la rue Notre-Dame entre l'avenue de Lorimier et la rue Berri

Analyse de faisabilité

3.5.7 Inventaire des types de lampadaires

La zone d'étude comporte quatre types de lampadaires. Ces lampadaires sont illustrés aux photos 3, 4, 5 et 6.



Photo 3

Type de lampadaire situé au nord et au sud de la rue Notre-Dame entre la rue Montcalm et l'avenue de Lorimier.



Photo 4

Type de lampadaire situé du côté nord de la rue Notre-Dame entre la rue Panet et l'avenue Papineau. Ce modèle est également utilisé sur la rue Berri «section basse». Ce type de lampadaire est aussi utilisé avec deux luminaires sur la rue Notre-dame.

Piste cyclable sur la rue Notre-Dame entre l'avenue de Lorimier et la rue Berri

Analyse de faisabilité



Photo 5

Type de lampadaire situé sur le viaduc
de la rue Notre-Dame (coté sud).



Photo 6

Type de lampadaire situé sur la rue
Berri «section haute».

Piste cyclable sur la rue Notre-Dame entre l'avenue de Lorimier et la rue Berri

Analyse de faisabilité

3.6 Histoire et Patrimoine

Le tracé considéré dans le cadre de cette étude emprunte le tracé historique du «chemin du Roy» entre l'avenue de Lorimier et la rue Berri. Rappelons que le «chemin du Roy» fût la première voie de communication mise en place entre Montréal et Québec.

Le tracé à l'étude est situé entre deux pôles historiques majeurs et protégés, soit la prison du Pied-du-courant à l'est et le Vieux-Montréal à l'ouest. Les attraits offerts par le Vieux-Montréal, sont illustrés à la figure A17 annexe 1.

Le tracé de la piste cyclable offre en outre des vues sur plusieurs sites et bâtiments possédant un potentiel historique ou patrimonial. Les composantes d'intérêts sur la rue Notre-Dame (d'est en ouest) sont:

- le parc Bellerive (coté sud);
- la prison Pied-du-courant (coté nord);
- la station de pompage Craig, située près du pilier du pont Jacques-Cartier (coté nord);
- la compagnie Molson (coté sud);
- le parc de la compagnie Molson (coté nord);
- l'îlot des Voltigeurs (coté nord);
- la tour de l'horloge, située sur le quai Victoria (coté sud);
- l'école du Cirque du Soleil anciennement occupé par la gare Dalhousie (coté sud);
- Les bureaux de la ville de Montréal anciennement occupé par la gare Viger (coté nord);
- la maison Sir-George-Étienne Cartier, reconnu comme lieu historique national (coté sud).

3.7 Potentiel et contraintes

3.7.1 Potentiel

La rue Notre-Dame, entre l'avenue de Lorimier et la rue Berri, offre la possibilité de mettre en place une piste cyclable pour les raisons suivantes :

- Le tracé est déjà utilisé par de nombreux cyclistes.

Piste cyclable sur la rue Notre-Dame entre l'avenue de Lorimier et la rue Berri

Analyse de faisabilité

- L'assiette de la rue est suffisamment large pour permettre aux cyclistes et aux automobilistes de partager la chaussée.
- L'aménagement d'une piste cyclable permettrait de sécuriser la circulation cycliste déjà présente face aux entrées privées.
- Le tracé ne comporte aucune dénivellation trop accentuée, les pentes que l'on retrouve dans la zone d'étude sont facilement aménageables.
- La rue Notre-Dame est une voie de circulation routière à sens unique, ce qui réduit les risques de conflits ou de collisions entre les cyclistes et véhicules.
- Le tracé de la piste cyclable est le chemin le plus court entre quatre pistes cyclables majeures, soit la piste cyclable de la rue Berri, la piste cyclable René-Levesque, la piste cyclable du port de Montréal et la piste cyclable de Longueuil (accessible par la navette fluviale).
- Le tracé est une ligne droite entre deux pôles historiques et récréotouristiques majeurs, soit la prison du Pied-du-courant (limite à l'ouest de la Route verte prévue dans le cadre du projet de modernisation de la rue Notre-Dame) et le Vieux-port de Montréal.
- Le tracé est compatible avec les objectifs de la Route verte.
- Le tracé de la piste cyclable offre des paysages intéressants, soit une vue vers le fleuve depuis le parc Bellerive, une vue d'ensemble du centre-ville depuis le viaduc de la rue Notre-Dame et une vue vers le port de Montréal depuis la rue Berri.
- Le tracé compte des espaces de repos et des espaces verts, soit le parc Bellerive, le parc de la compagnie Molson et les belvédères du viaduc de la rue Notre-Dame.
- Le tracé comporte déjà du mobilier urbain, soit des lampadaires, des bancs et une signalisation sur l'ensemble du tracé.

3.7.2 Contraintes

Malgré le potentiel qu'offre le tracé à l'étude, celui-ci pose des contraintes techniques significatives. Ces contraintes ont trait à la sécurité routière, à l'aménagement de la chaussée, à la géométrie des rues Notre-Dame et Berri, et à l'ambiance offerte aux cyclistes.

Piste cyclable sur la rue Notre-Dame entre l'avenue de Lorimier et la rue Berri

Analyse de faisabilité

La sécurité routière

Les portes d'entrepôt, situées près de l'intersection de la rue Papineau et de la rue Notre-Dame, génèrent un grand nombre de piétons au travers de la piste cyclable à l'étude. Ce qui induit un grand nombre de conflits entre cyclistes et piétons (voir photo A34 annexe 2).

De nombreuses entrées privées sont utilisées par des camions. Les camions traversent la piste cyclable à l'étude, ce qui oblige la mise en place d'aménagements particuliers. Les entrées particulières concernées sont les entrées privées no1, no3 et no5 (voir annexe1 figure A8).

La jonction de la rue Berri «section basse» et «section haute» pose un problème de sécurité pour les cyclistes contenu de la forme en angle aigu. Le muret qui sépare la rue Berri «section basse» et «section haute» réduit le champ de vision des cyclistes.

Finalement, la voie de la piste cyclable immédiatement en bordure de la chaussée sera à contresens de la circulation automobile, ce qui exige un aménagement particulier pour assurer la sécurité des cyclistes (collision, confort).

L'aménagement de la chaussée et la géométrie

Le tracé à l'étude est situé à l'emplacement du stationnement sur rue du côté sud de la rue Notre-Dame, ce qui exige de privilégier soit la piste cyclable ou le stationnement sur rue en période estivale.

Le tronçon de la rue Berri se compose de deux pentes, soit une pente de 5,1 p.cent et une deuxième de 5,8 p.cent. Les pentes de plus de 3p.cent exigent un traitement particulier (voir annexe 2 photo A36).

Le tracé comporte de nombreux puisards ce qui réduit le confort et la sécurité des cyclistes. La rue Notre-Dame et la rue Berri «section haute», comportent deux modèles de puisards soit :

- puisards ronds (ce modèle est utilisé sur la rue Notre-Dame entre l'avenue de Lorimier et la rue Montcalm et également sur la rue Berri);
- puisards carrés (ce modèle est utilisé sur le viaduc de la rue Notre-Dame seulement, et est moins dangereux compte tenu du grillage beaucoup plus fin).

Piste cyclable sur la rue Notre-Dame entre l'avenue de Lorimier et la rue Berri

Analyse de faisabilité

La chaussée de la rue Notre-Dame entre la rue Montcalm et l'avenue de Lorimier comporte des fissures et des trous inférieurs à quinze centimètres de diamètre. Quelques fissures sont colmatées avec un enduit. L'état de la chaussée est peu carrossable pour un cycliste (voir annexe 2 photo A35).

Le revêtement de la chaussée est essentiellement constitué d'asphalte. Par contre, le revêtement de la rue Berri «section haute» est constituée de pavé uni. Ce revêtement rend la chaussée peu carrossable pour un cycliste.

L'éclairage est en quantité insuffisante sur la rue Berri ainsi que sur la rue Notre-Dame pour y implanter une piste cyclable.

Le corridor de la rue Notre-Dame comporte peu de verdure. Le peu de verdure observé est situé du côté nord et que sur des tronçons limités (voir annexe 2 photo A37).

L'ambiance des cyclistes

La compagnie Molson laisse échapper de très fortes odeurs de fermentation, lesquelles sont plus concentrées lors d'une journée chaude. Ces odeurs sont perceptibles le long du tracé.

Le tracé est également sujet à des bourrasques de vent comportant de la poussière qui parvient du projet Faubourg Québec (voir annexe 2 photo A38).

Le tracé de la piste cyclable, entre l'avenue de Lorimier et la rue Montcalm, comporte un problème d'animation compte tenu des nombreux murs aveugles et du faible achalandage du secteur. Le manque d'animation peut entraîner un sentiment d'isolement et d'insécurité.

Le tracé de la piste cyclable et le secteur ne compte aucun service d'appoint pour les vélos, comme des ateliers de réparation, un bureau d'informations touristiques et du stationnement pour vélos avec un degré de sécurité élevé.

Piste cyclable sur la rue Notre-Dame entre l'avenue de Lorimier et la rue Berri

Analyse de faisabilité

4. Proposition

L'aménagement d'une piste cyclable est concevable sur la rue Notre-Dame entre l'avenue de Lorimier et la rue Berri, conformément aux normes du ministère des Transports du Québec pour une voie cyclable en centre urbain. Par contre, un seul scénario est possible, soit une piste bidirectionnelle sur tout le trajet (de l'avenue de Lorimier à la rue Berri «section basse»).

La mise en place d'une piste bidirectionnelle exige des améliorations et des aménagements pour rencontrer les normes du ministère des Transports du Québec afin d'améliorer le confort et la sécurité des cyclistes.

Localisation

Afin d'assurer le confort et la sécurité, il est proposé de localiser la piste cyclable du côté sud de la chaussée sur la rue Notre-Dame, entre l'avenue de Lorimier et la rue Berri, ainsi que sur le côté est de la rue Berri «section haute».

Implantation

La piste cyclable doit avoir au minimum 3 mètres de large pour le tronçon situé, entre l'avenue de Lorimier et la rue Berri. Pour le tronçon de la rue Berri, la norme est de 3,4 mètres de large. Cette largeur supplémentaire est exigée pour réduire le degré de difficulté d'une piste cyclable comportant une pente entre 3p.cent et 6p.cent.

La piste cyclable doit comporter une barrière de protection entre la voie cyclable et la voie automobile. Cette barrière peut être composée de bollards, de pieux cylindriques avec charnière ou encore d'une bordure amovible.

Pour permettre l'implantation de la piste cyclable sur les rues Notre-Dame et Berri, il est essentiel de supprimer le stationnement sur rue du côté sud de la rue Notre-Dame et du côté ouest sur la rue Berri durant la période d'utilisation officielle de la piste cyclable.

Piste cyclable sur la rue Notre-Dame entre l'avenue de Lorimier et la rue Berri

Analyse de faisabilité

Signalisation

Toujours afin d'améliorer la sécurité des cyclistes, il serait important d'implanter une nouvelle signalisation le long de la rue Notre-Dame à l'intention des cyclistes et des automobilistes.

Certaines entrées privées demandent une attention particulière. Il faudrait implanter des feux de circulation à l'entrée privée no1. Cette entrée privée, compte un gardien qui actionne une barrière permettant aux camions d'entrer ou de sortir des quais de chargement. Les feux de circulation pourraient être reliés au dispositif de la barrière laquelle pourrait activer les feux de circulation (voir annexe1 figure A8).

Des feux de circulation devraient également être mis en place à l'entrée privée no 3 et aux intersections no5 et no6 (voir annexe1 figure A7).

L'implantation d'arrêt obligatoire serait appropriée pour l'entrée principale. Cette entrée est identifiée par l'entrée no5 (voir annexe1 figure 7).

Chaussée

Il faudrait également prévoir l'implantation d'une signalisation d'information adéquate sur tout le trajet pour diriger les cyclistes en toute sécurité. Cette signalisation est prescrite par les normes du ministère des Transports.

Il est nécessaire de refaire la surface de la chaussée sur la rue Notre-Dame entre l'avenue de Lorimier et la rue Montcalm pour assurer confort et sécurité aux cyclistes.

Il faudrait changer le revêtement de pavé uni, sur la rue Berri «section haute», pour rendre la surface carrossable. La chaussée serait plus confortable et sécuritaire pour les cyclistes.

Pour atténuer le risque d'accident, il faut changer l'orientation du grillage des puisards ronds. Il faudrait également mettre à niveau les grilles des puisards et la chaussée

Éclairage

Sur le tracé de la piste cyclable, l'éclairage est en quantité insuffisante. Il faudrait augmenter la qualité et l'intensité de l'éclairage. Il serait intéressant d'unifier le type de lampadaire utilisé, actuellement disparate.

Piste cyclable sur la rue Notre-Dame entre l'avenue de Lorimier et la rue Berri

Analyse de faisabilité

Aménagement

La piste requiert l'aménagement d'aires de stationnement pour vélos, une amélioration de son ambiance et de l'esthétique de ces abords afin d'être attrayante.

Le tracé requiert l'installation de stationnement classe 2 (sécurité moyenne) notamment à l'intersection de la rue Berri et de la rue de la Commune, à proximité de petits casse-croûtes. L'aménagement d'une halte routière pour les vélos dans le parc Bellerive est recommandé.

Pour améliorer et animer la façade de la compagnie Molson, il serait approprié de peindre une Fresque géante sur la partie ouest des bâtiments de la compagnie Molson (publicité ou art urbain).

Il faudrait améliorer l'esthétique du stationnement de cité 2000 (stationnement no 1) en privilégiant un meilleur entretien et un aménagement plus sophistiqué.

Finalement, un aménagement paysager, une plantation d'arbres et d'arbustes sur la rue Notre-Dame du côté sud sont recommandés afin d'améliorer la qualité du paysage.

Piste cyclable sur la rue Notre-Dame entre l'avenue de Lorimier et la rue Berri

Analyse de faisabilité

5. Conclusion

Il est concevable d'implanter à peu de frais une piste cyclable sur la rue Notre-Dame, entre l'avenue de Lorimier et la rue Berri, ainsi que sur la rue Berri «section haute» pour relier la piste cyclable de la rue Notre-Dame, prévue dans le projet «Modernisation de la rue Notre-Dame», et la piste du Vieux-port de Montréal.

L'implantation d'une piste cyclable sur la rue Notre-Dame offre un lien direct et court entre deux pôles historiques et récréotouristiques majeurs, ainsi qu'entre plusieurs pistes cyclables majeures. De plus, le tronçon se situe dans un milieu urbain et offre de belles percées visuelles. Il s'agit d'un parcours facile d'accès pour tous les cyclistes.

L'aménagement d'une piste cyclable sur ce tronçon peut-être sécuritaire pour les cyclistes, malgré la circulation présente, à condition de prévoir les aménagements nécessaires.

La mise en place de cette piste cyclable serait peu coûteuse car aucune structure complexe n'est requise, et qu'une grande partie du mobilier urbain est déjà en place. En outre, la piste n'exige aucune modification du patron de la circulation automobile.

Malgré le potentiel du tracé, certaines contraintes demeurent présentes. Les entrées privées, qui desservent les camions de la compagnie Molson, représentent un danger potentiel pour les cyclistes malgré les aménagements suggérés pour améliorer la sécurité. En effet, la traversée d'une entrée représente toujours un danger, peu importe l'aménagement.

Finalement, malgré son potentiel le tronçon à l'étude ne possède pas d'attrait propre. Pour que ce tronçon soit plus qu'un raccordement entre plusieurs points d'intérêts, des aménagements paysagers doivent l'accompagner.

**Piste cyclable sur la rue Notre-Dame entre
l'avenue de Lorimier et la rue Berri**
Analyse de faisabilité

Annexes

**Piste cyclable sur la rue Notre-Dame entre
l'avenue de Lorimier et la rue Berri**
Analyse de faisabilité

Annexe 1

Figures

Piste cyclable sur la rue Notre-Dame entre l'avenue de Lorimier et la rue Berri

Analyse de faisabilité

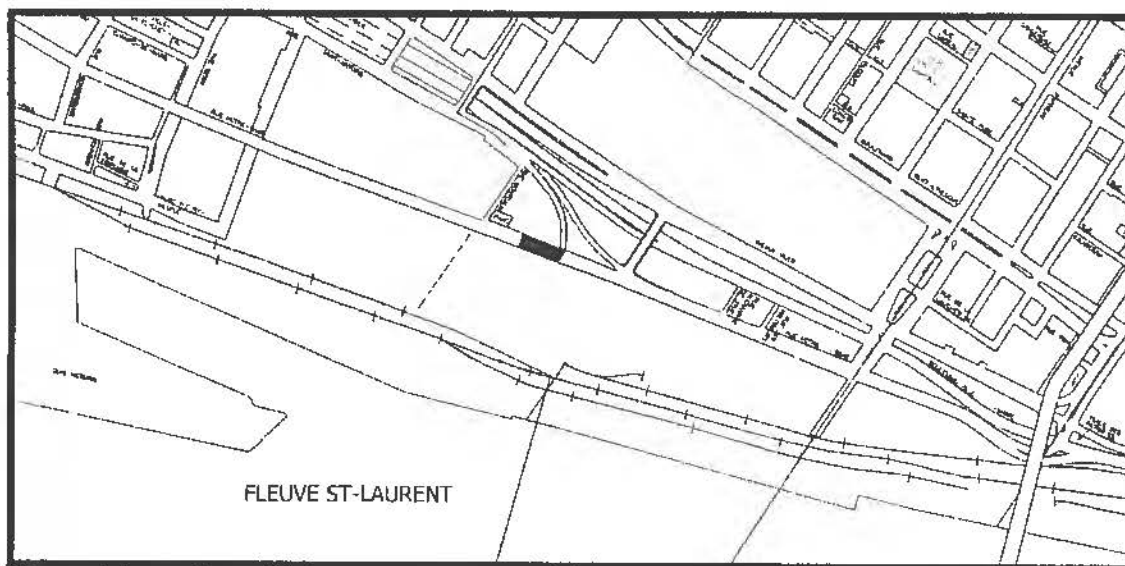


Figure A6 Tronçon à contresens

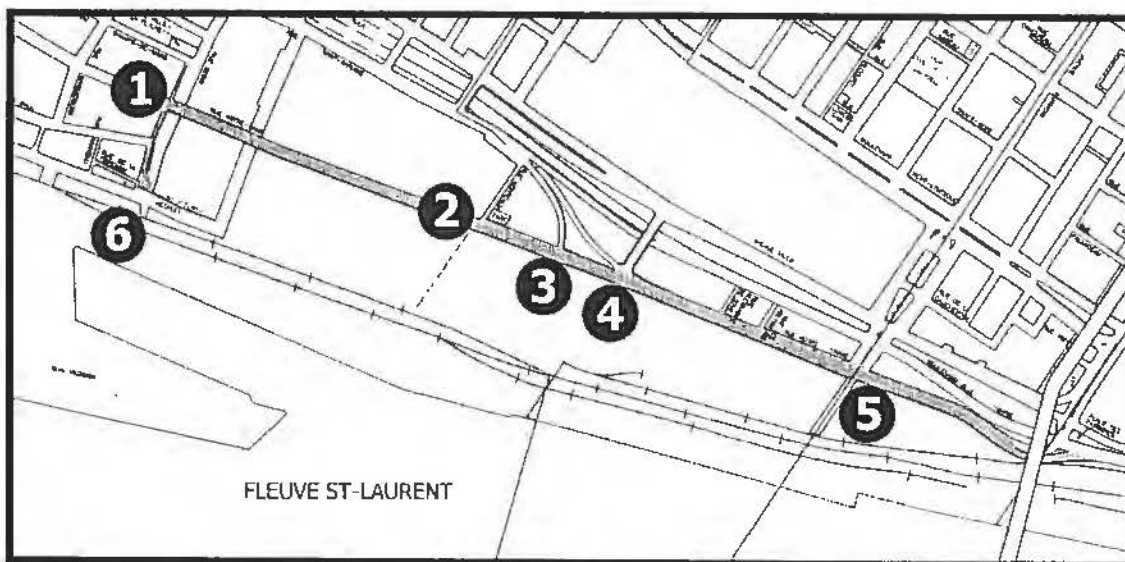


Figure A7 Identification des intersections

Piste cyclable sur la rue Notre-Dame entre l'avenue de Lorimier et la rue Berri Analyse de faisabilité

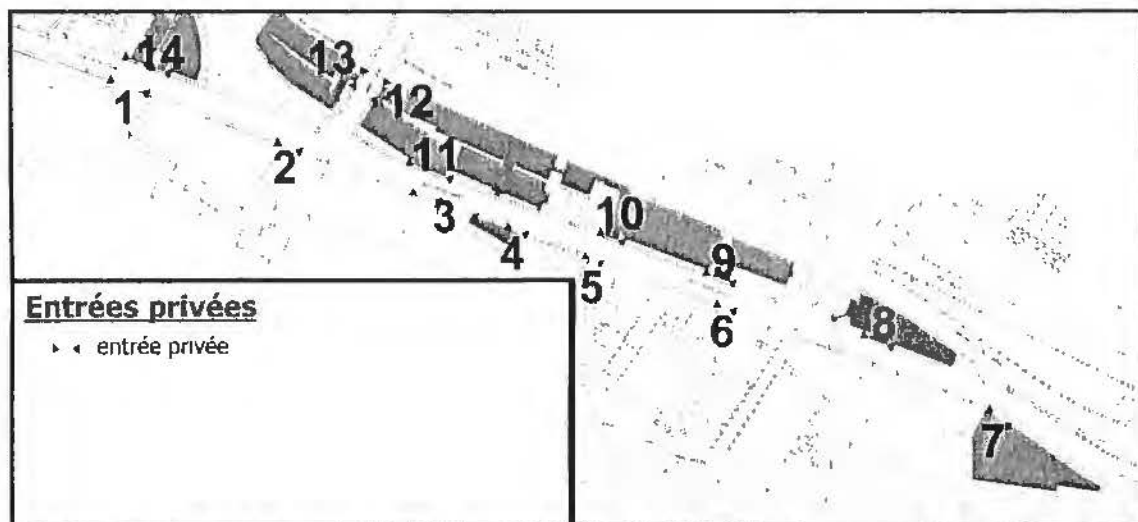


Figure A8 Entrées privées

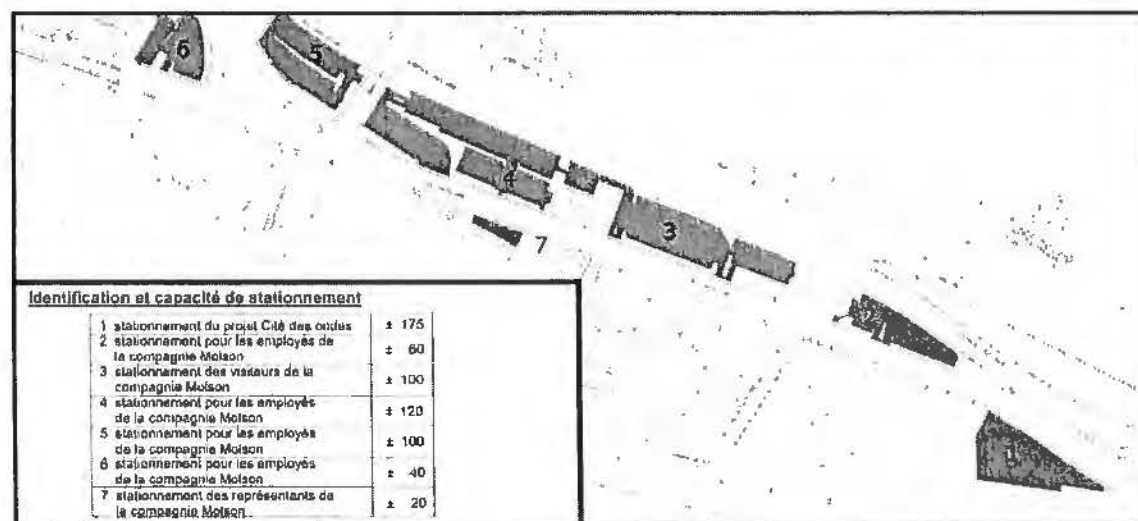


Figure A9 Stationnements

**Piste cyclable sur la rue Notre-Dame entre
l'avenue de Lorimier et la rue Berri**
Analyse de faisabilité

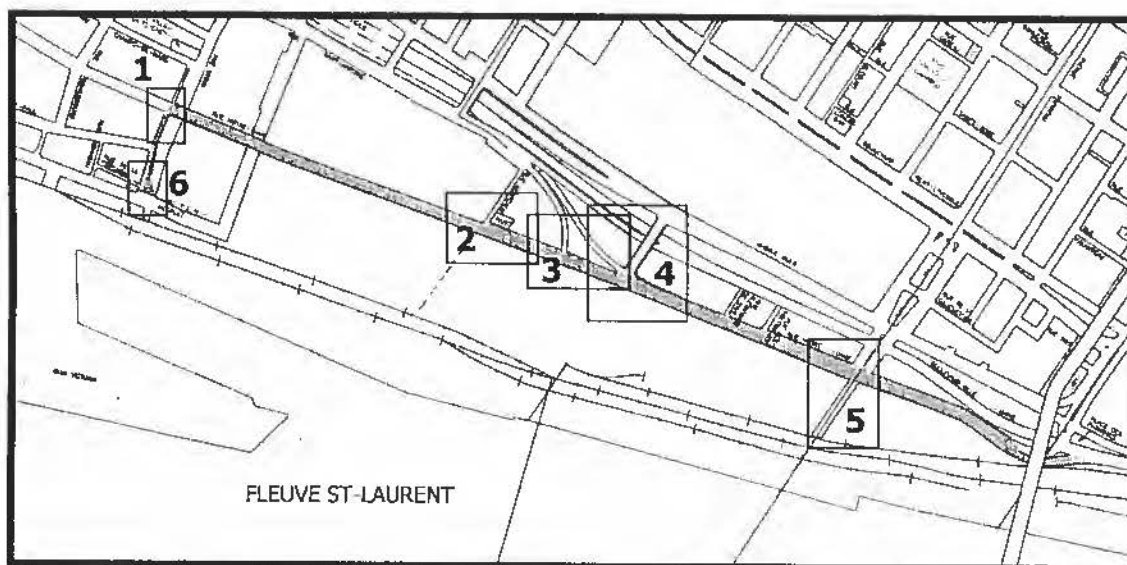


Figure A10 Localisation des figures 11, 12, 13, 14, 15 et 16.

Piste cyclable sur la rue Notre-Dame entre l'avenue de Lorimier et la rue Berri

Analyse de faisabilité

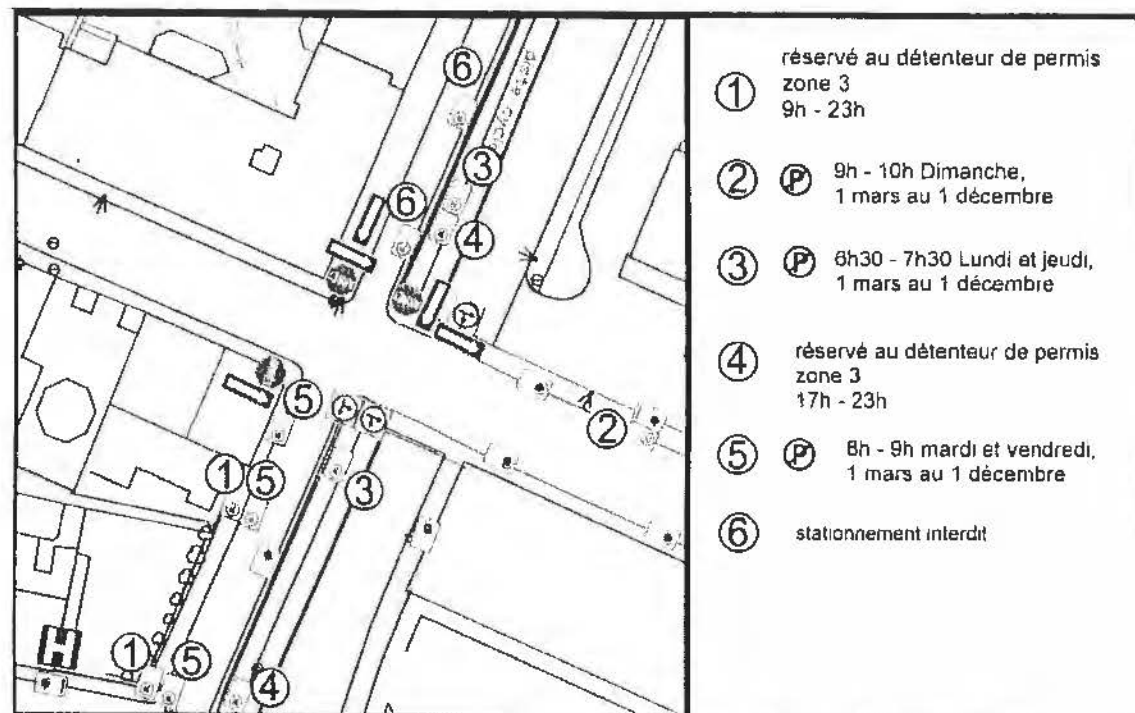


Figure A11 Rue Notre-Dame et rue Berri (intersection 1)

**Piste cyclable sur la rue Notre-Dame entre
l'avenue de Lorimier et la rue Berri**
Analyse de faisabilité

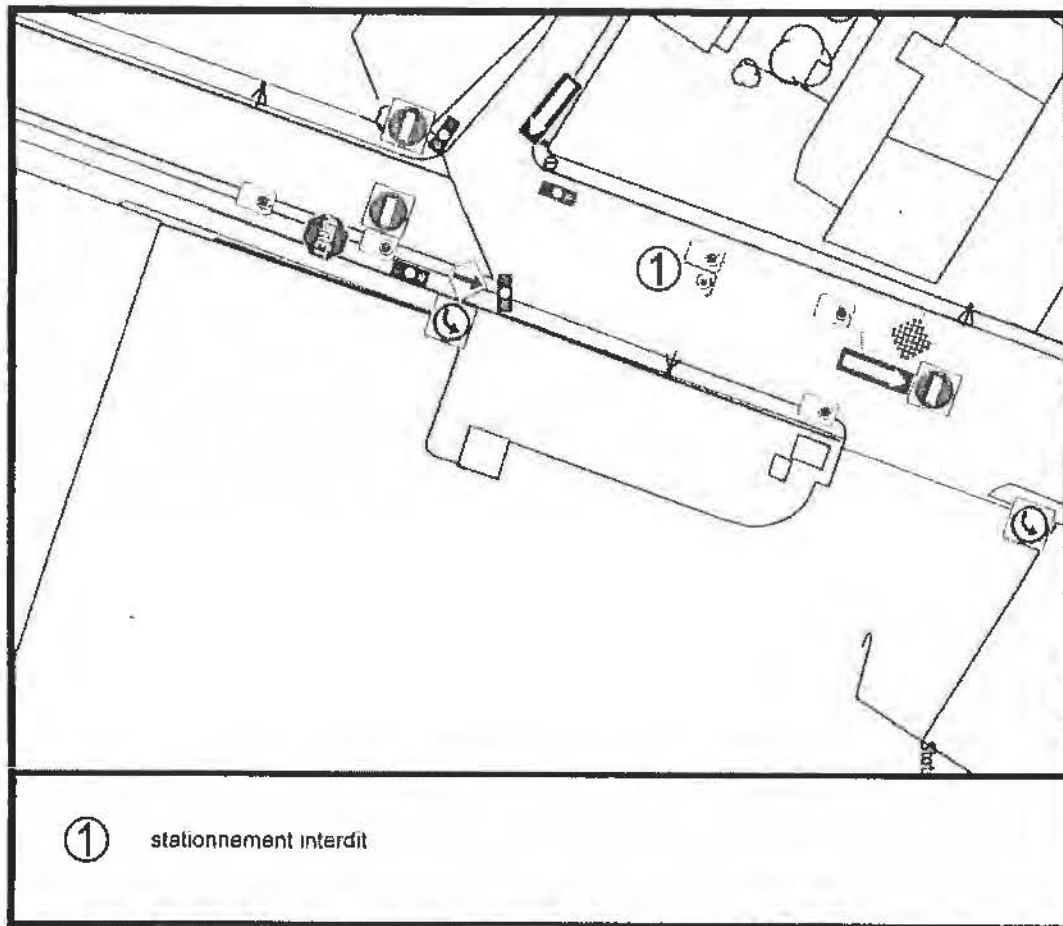


Figure A12 Rue Notre-Dame et rue Montcalm (intersection 2)

**Piste cyclable sur la rue Notre-Dame entre
l'avenue de Lorimier et la rue Berri**
Analyse de faisabilité

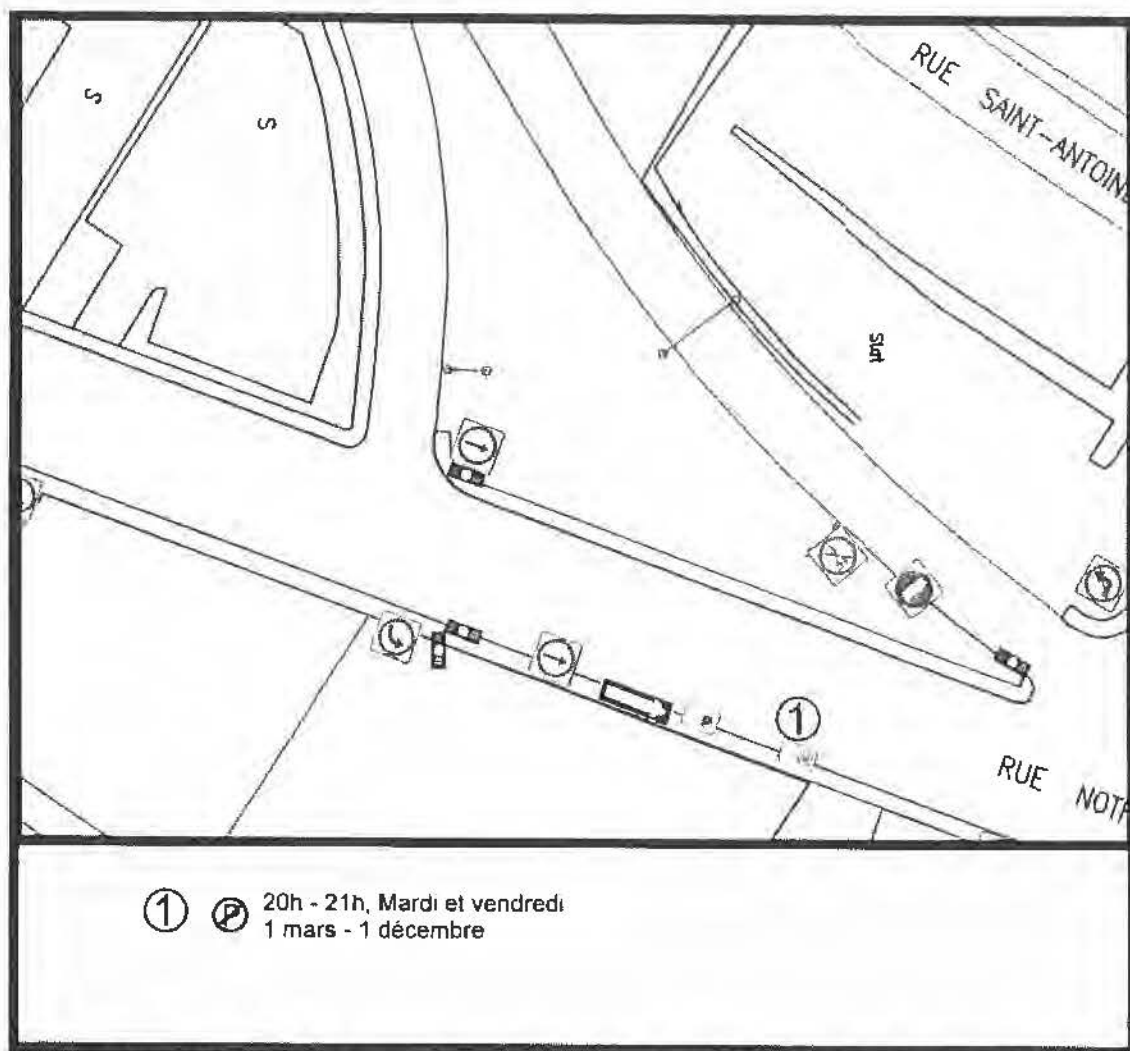


Figure A13 Rue Notre-Dame et sortie de la rue Saint-Antoine (Intersection 3)

Piste cyclable sur la rue Notre-Dame entre l'avenue de Lorimier et la rue Berri

Analyse de faisabilité

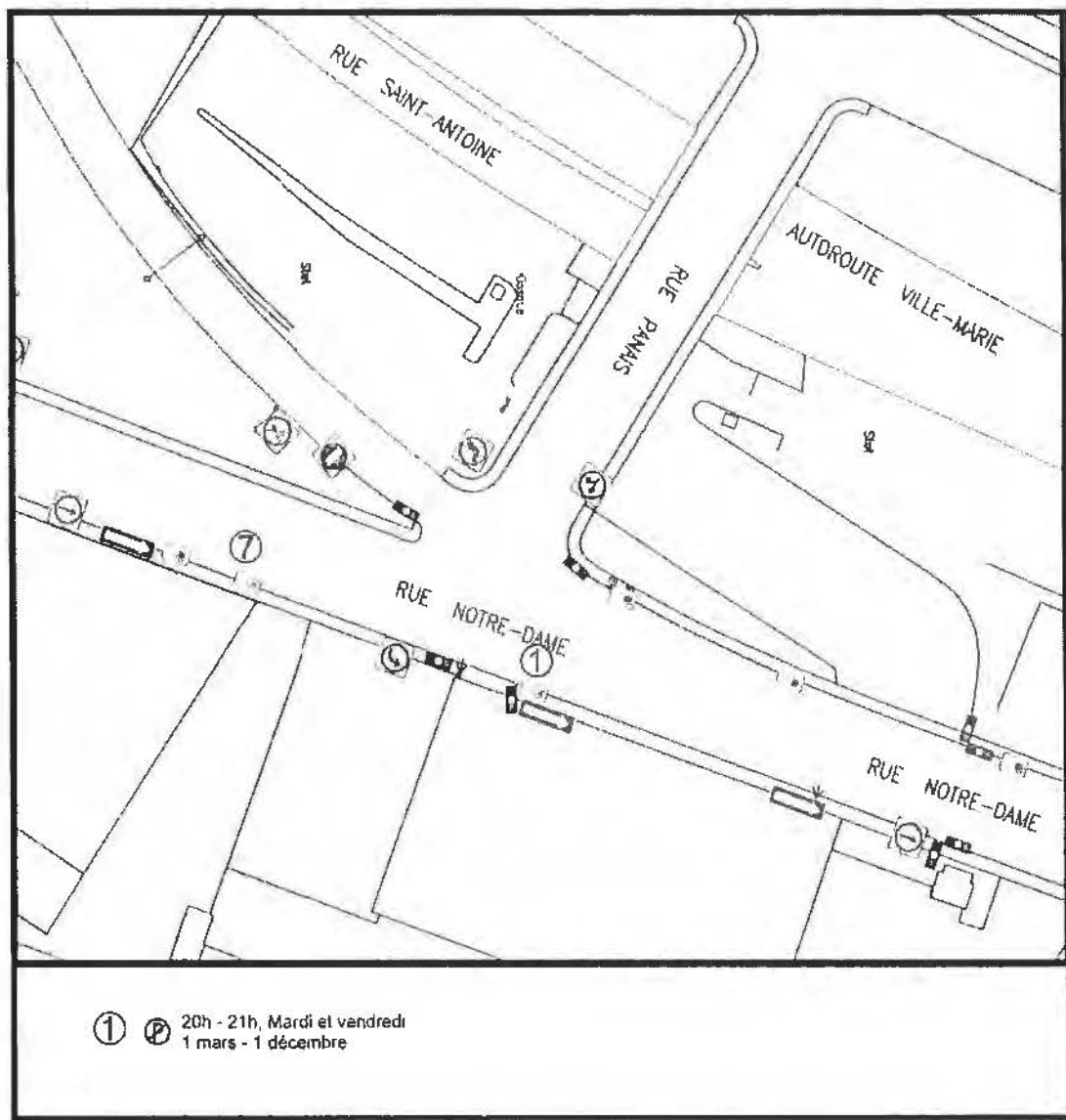


Figure A14 Rue Notre-Dame et rue Panet (intersection 4)

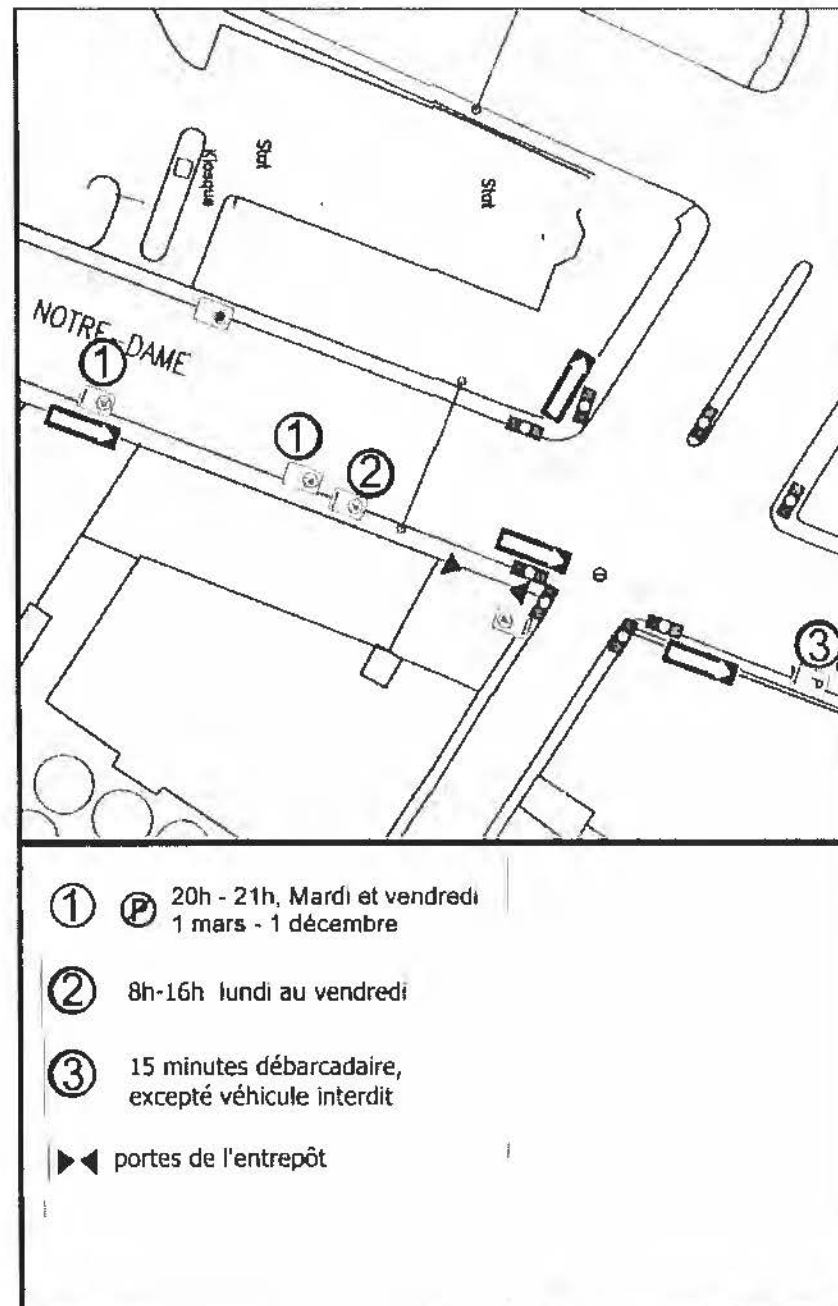


Figure A15 Rue Notre-Dame et avenue Papineau (intersection 5)

Piste cyclable sur la rue Notre-Dame entre l'avenue de Lorimier et la rue Berri

Analyse de faisabilité

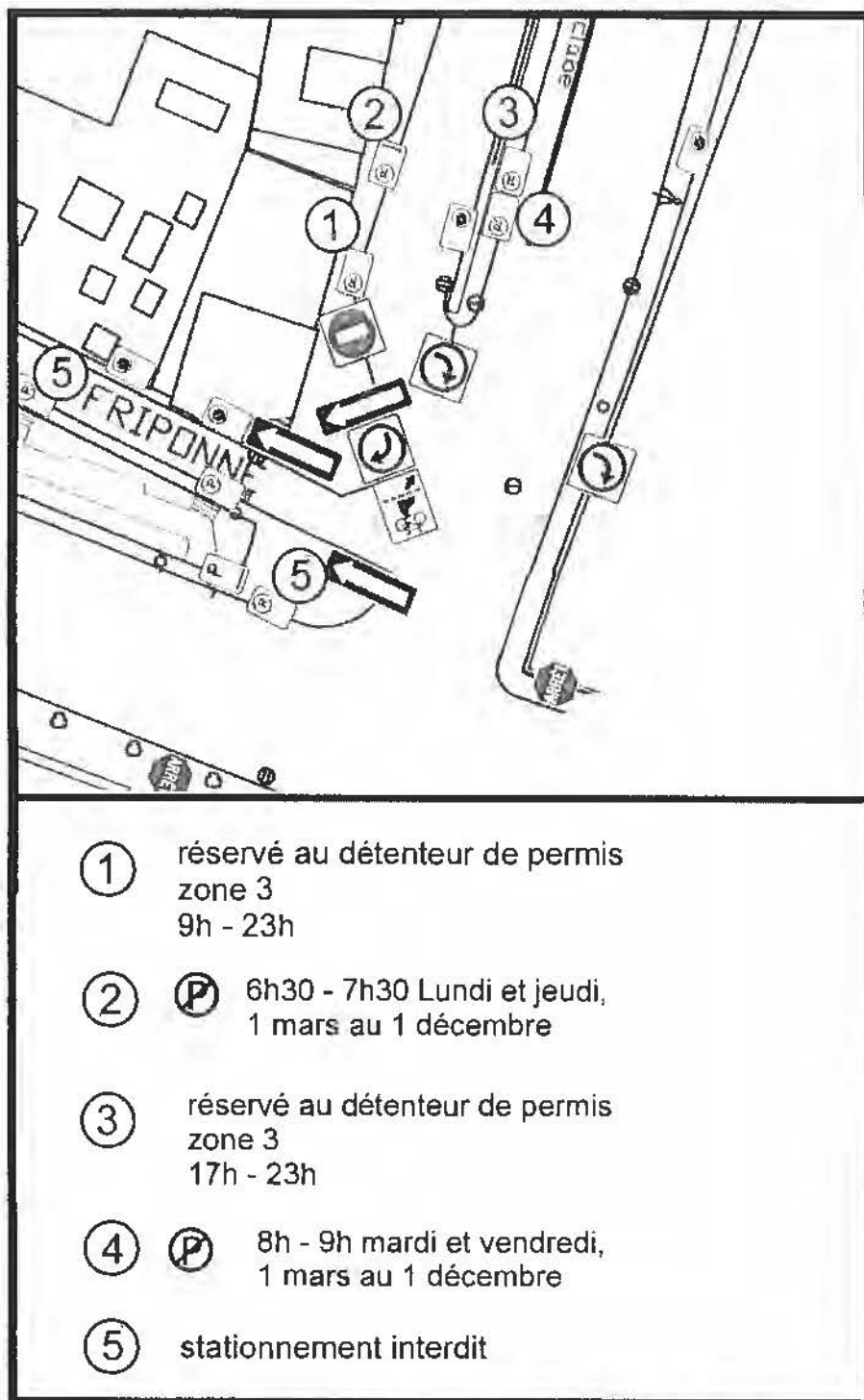


Figure A16 Rue Berri (section haute) et rue Berri (section basse) (intersection 6)

**Piste cyclable sur la rue Notre-Dame entre
l'avenue de Lorimier et la rue Berri**
Analyse de faisabilité

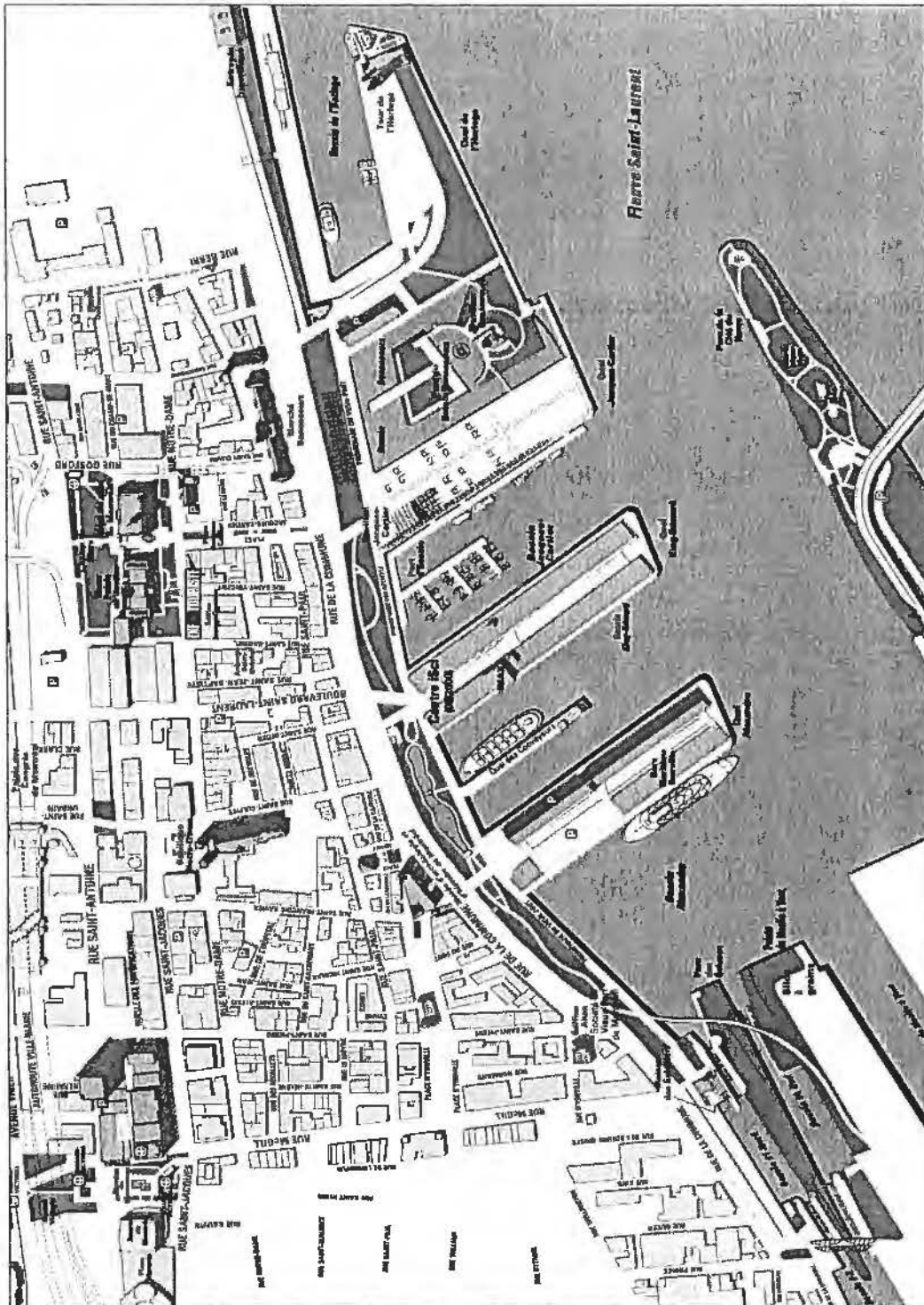


Figure A17 Attrait du vieux Montréal (www.vieux-portdemontreal.com)

**Piste cyclable sur la rue Notre-Dame entre
l'avenue de Lorimier et la rue Berri**
Analyse de faisabilité

Annexe 2

Photos

Piste cyclable sur la rue Notre-Dame entre l'avenue de Lorimier et la rue Berri

Analyse de faisabilité



Photo A7 Tronçon entre l'avenue de Lorimier et la rue Montcalm



Photo A8 Vue du viaduc vers l'est

Piste cyclable sur la rue Notre-Dame entre l'avenue de Lorimier et la rue Berri

Analyse de faisabilité



Photo A9

Légère pente sur le viaduc



Photo A10

Rue Berri (section haute)

Piste cyclable sur la rue Notre-Dame entre l'avenue de Lorimier et la rue Berri

Analyse de faisabilité



Photo A11 L'intersection rue Berri et rue Notre-Dame (intersection 1)

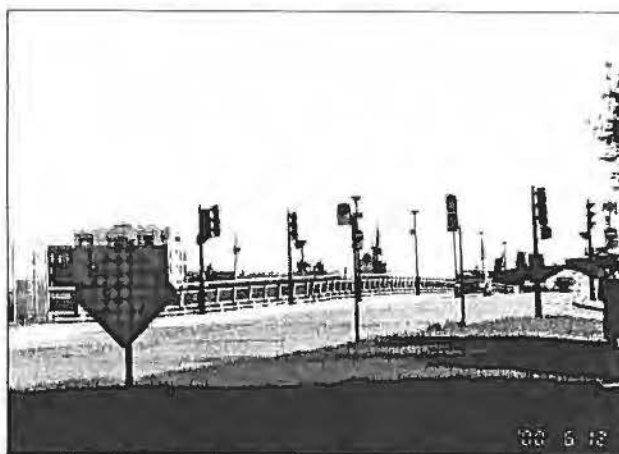


Photo A12 L'intersection Montcalm et rue Notre-Dame (intersection 2)



Photo A13 L'intersection rue Saint-antoine et rue Notre-Dame (intersection 3).

Piste cyclable sur la rue Notre-Dame entre l'avenue Lorimier et la rue Berri

Analyse de faisabilité

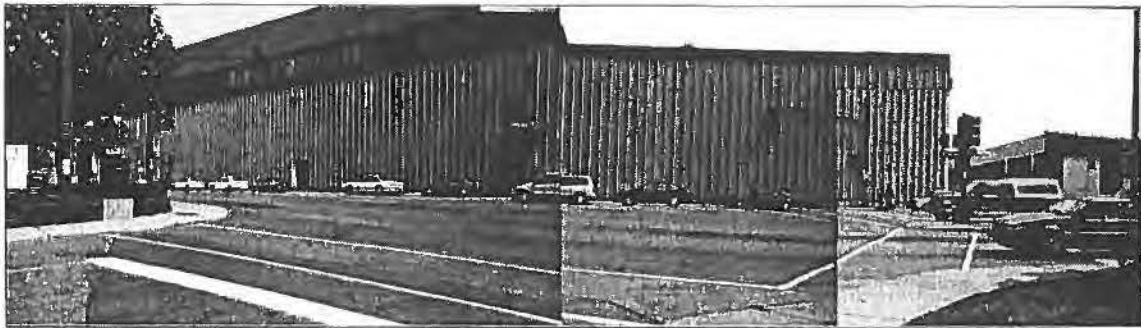


Photo A14 L'intersection rue Panet et rue Notre-Dame (intersection 4)

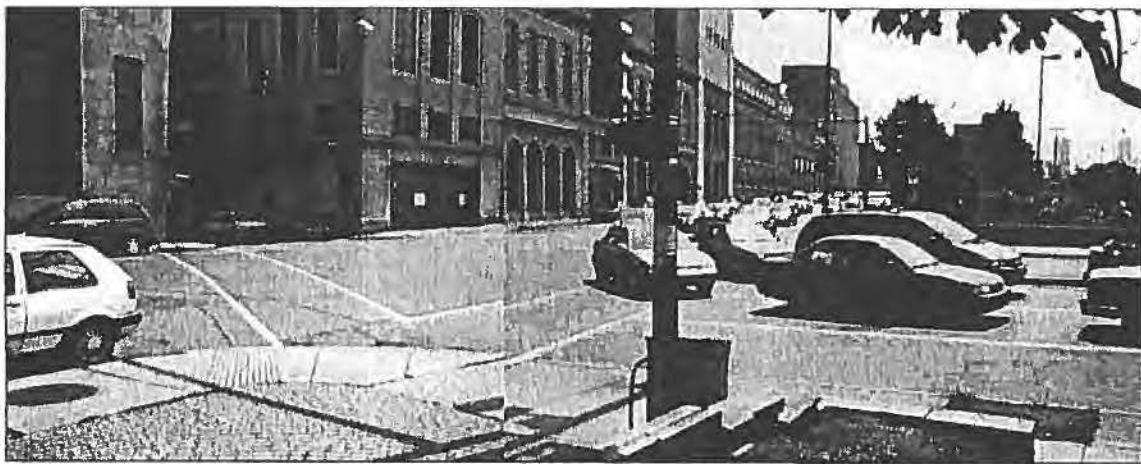


Photo A15 L'intersection avenue Papineau et rue Notre-Dame (intersection 5).



Photo A16 L'intersection rue Berri (section basse) et rue Berri (section haute)
(intersection 6)

Piste cyclable sur la rue Notre-Dame entre l'avenue de Lorimier et la rue Berri

Analyse de faisabilité



Photo A17

Entrée de camions du point de vue de la sortie de la rue Saint-Antoine



Photo A18

Stationnement rue Notre-Dame (stationnement #1)



Photo A19

Stationnement rue Notre-Dame (stationnement #2)

**Piste cyclable sur la rue Notre-Dame entre
l'avenue de Lorimier et la rue Berri**

Analyse de faisabilité



Photo A20

Stationnement rue Notre-Dame (stationnement #3)



Photo A21

Stationnement rue Notre-Dame (stationnement #4)



Photo A22

Stationnement rue Notre-Dame (stationnement #6)

Piste cyclable sur la rue Notre-Dame entre l'avenue de Lorimier et la rue Berri

Analyse de faisabilité



Photo A23

Stationnement rue Notre-Dame (stationnement #7)



Photo A24

Compagnie Molson



Photo A25

Îlot des voltigeurs

Piste cyclable sur la rue Notre-Dame entre l'avenue de Lorimier et la rue Berri

Analyse de faisabilité

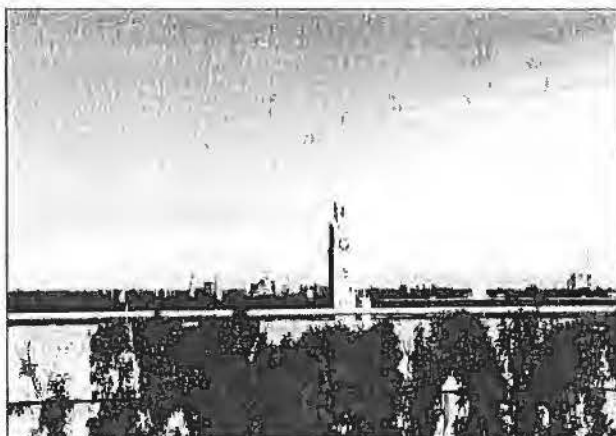


Photo A26

Vue du belvédère vers la tour de l'horloge (quai Victoria)



Photo A27

École de cirque du soleil (ancienne gare Dalhousie)
www.Vieux-portdemontreal.qc.ca



Photo A28

Bureau municipaux (ancienne gare Viger)
www.Vieux-portdemontreal.qc.ca

Piste cyclable sur la rue Notre-Dame entre l'avenue de Lorimier et la rue Berri

Analyse de faisabilité



Photo A29

Maison Sir George Etienne Cartier



Photo A30

Percées visuelles (vue vers le centre-ville)



Photo A31

Entrée de la piste cyclable

Piste cyclable sur la rue Notre-Dame entre l'avenue de Lorimier et la rue Berri

Analyse de faisabilité



Photo A32

Belvédère du viaduc (rue Notre-Dame)



Photo A33

Vue du Belvédère (direction ouest)

Piste cyclable sur la rue Notre-Dame entre l'avenue de Lorimier et la rue Berri

Analyse de faisabilité



Photo A34

Portes de l'entrepôt



Photo A35

État de la chaussée rue Notre-Dame

Piste cyclable sur la rue Notre-Dame entre l'avenue de Lorimier et la rue Berri

Analyse de faisabilité



Photo A36

Pente de la rue Berri



Photo A37

Verdure du côté nord

**Piste cyclable sur la rue Notre-Dame entre
l'avenue de Lorimier et la rue Berri**
Analyse de faisabilité



Photo A38

Faubourg Québec



Photo A39

terre-plein

Projet de piste cyclable sur la rue Notre-Dame entre l'avenue de Lorimier et la rue Berri

Analyse de faisabilité

Québec 
Ministère
des Transports

Août 2000

**Piste cyclable sur la rue Notre-Dame entre
l'avenue de Lorimier et la rue Berri**
Analyse de faisabilité

Bibliographie

Piste cyclable sur la rue Notre-Dame entre l'avenue de Lorimier et la rue Berri

Analyse de faisabilité

Bibliographie

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement*, Montréal : Les publications Québec, 1994.

MINISTÈRE DU TRANSPORT. *Conception routière*, tome 1, chapitre 15, 26p.

MINISTÈRE DU TRANSPORT. *Politique sur le vélo*, mai 1995.

MINISTÈRE DU TRANSPORT. *signalisation routière*, tome V, volume 1, 1999.

MINISTÈRE DU TRANSPORT. *signalisation routière*, tome V, volume 2, 1999.

NOPPEN LUC. *Le couloir de la rue Notre-Dame Est de Montréal, (morphogenèse du paysage potentiel historique)*, Montréal, juillet 1999, 165 p.

VÉLO QUÉBEC. *Guide technique d'aménagement des voies cyclables, planification design réalisation*, Montréal : Regroupement Loisir Québec, 2^E édition, 1992, 189 p.

VÉLO QUÉBEC. *Guide de réalisation de la Route verte*, Montréal : publications Québec, 1^{re} édition, 1997

MINISTÈRE DES TRANSPORT. *Guide des normes de charges et dimension des véhicules*, 2000, 28 p.

Entrevue téléphonique avec un responsable de la logistique du transport chez la compagnie Molson.

Plan d'urbanisme, plan directeur de l'arrondissement plateau Mont-Royal / Centre-Sud, décembre, 1992.

Plan d'urbanisme, plan directeur de l'arrondissement de Ville-Marie, décembre, 1992

www.vieux-portdemontreal.com

www.musées-histoire-mtl.ca