

MÉMOIRE SUR LA MODERNISATION DE LA RUE NOTRE -DAME

PRÉSENTÉ AU BUREAU DES AUDIENCES PUBLIQUES

Robert Beaulieu

10 janvier 2002

L'AUTEUR

Monsieur Robert Beaulieu est un citoyen du quartier Hochelaga-Maisonneuve où il habite depuis le 1^{er} mai 2001. Monsieur Beaulieu est titulaire d'une formation en aménagement du territoire de l'université Laval (Aménagement du territoire et développement régional). Il possède une expérience de travail varié dans le domaine de l'urbanisme et en particulier en planification de voies cyclables pour avoir été chargé de projet sur la planification de la Route verte dans la région de Chaudière-Appalaches.

Le contenu de ce texte n'engage que lui-même.

INTÉRÊT PAR RAPPORT AU PROJET DE MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME

Mon intérêt par rapport au projet de modernisation de la rue Notre-Dame, tel que proposé par le ministère des Transports est soutenu par mon lieu de résidence et mon implication dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve. De plus, j'estime que le projet proposé doit être bonifié pour mieux tenir compte des besoins des citoyens de ce quartier en matière de circulation non motorisée.

OPINION SUR L'ENSEMBLE DU PROJET

Mon opinion sur l'ensemble de ce projet est d'abord qu'il peut être et doit être bonifié en ce qui a trait :

- à son insertion dans le quartier
- à l'insertion d'une voie cyclable en bordure de la tranchée
- aux liens piétonniers et cyclables entre les quartiers
- aux liens entre la rue Notre-Dame et les quartiers Sainte-Marie et Hochelaga-Maisonneuve.

1- L'INSERTION DU PROJET DE RUE NOTRE-DAME EN TRANCHÉE DANS LES QUARTIERS SAINTE-MARIE ET HOCHELAGA-MAISONNEUVE

1.1-L'ABSENCE DE DÉBORDEMENT DE LA CIRCULATION DE NOTRE-DAME SUR LA RUE SAINTE-CATHERINE

Le ministère des Transports (MTQ) affirme que son projet contribuera à éviter les débordements de circulation des véhicules en provenance de l'actuelle rue Notre-Dame vers les rues locales du quartier Hochelaga-Maisonneuve.

Ma perception de ce débordement est plutôt que nombre d'automobilistes, soit ne parviennent à s'intégrer au flot abondant de circulation sur la rue Notre-Dame en période de pointe, soit ne désirent pas circuler à la vitesse des autres véhicules ou ne voient pas l'intérêt de « se battre pour une place » sur cette rue parfois très achalandée.

Cela est particulièrement évident en période de pointe du soir en direction est, puisque la rue Sainte-Catherine principale rue visée par l'affirmation du MTQ, rejoint la rue Notre-Dame peu après la rue Viau. Il n'y a donc aucun intérêt pour les automobilistes de quitter Notre-Dame pour circuler sur la rue Sainte-Catherine puisqu'ils y retourneront en très peu de temps.

En période de pointe du matin en direction ouest, il faudrait que la rue Notre-Dame soit complètement congestionnée (niveau de service F), le trafic arrêté pour qu'il y ait débordement significatif. En ce cas, les automobilistes devraient continuer sur la rue Sainte-Catherine jusqu'aux rues Frontenac puis Maisonneuve vers le centre-ville.

J'utilise justement vers l'ouest les rues Sainte-Catherine et Maisonneuve pour me rendre au pont Jacques-Cartier tous les matins vers 8 :15 heures à partir de la rue Alphonse-D-Roy. À cette heure, je n'ai jamais remarqué beaucoup d'autos sur la rue Sainte-Catherine au niveau du viaduc au-dessus de la gare de triage Moreau (niveau de service B-C). La majorité des automobilistes s'agglutinent au feu de circulation de Notre-Dame et Alphonse-D-Roy pour circuler vers le Centre-Ville.

Je n'observe donc pas le matin de débordement du trop plein de circulation sur la rue Sainte-Catherine en provenance de la rue Notre-Dame. Le soir vers 17 :30, lorsque j'utilise Notre-Dame, je remarque que la circulation est très dense et que la circulation sur Sainte-Catherine est plus affairée que par plus tard en soirée. Cela est beaucoup plus dû, à mon avis, au fait que les gens du quartier ne circulent pas sur Notre-Dame comme ils en ont l'habitude en temps normal.

1.2-L'ABSENCE DE CONNECTIONS ENTRE LA RUE NOTRE-DAME ET LES QUARTIERS SAINTE-MARIE ET HOCHELAGA-MAISONNEUVE

Actuellement, la rue Notre-Dame est connectée au réseau de rues des quartiers Hochelaga-Maisonneuve et Sainte-Marie par les intersections suivantes munies ou non de feux de circulation :

Tableau 1 : Liste des intersections des rues des quartiers Sainte-Marie et Hochelaga-Maisonneuve

Nom de l'intersection avec la rue Notre-Dame	Commentaire
Delorimier	Rue à sens unique vers le nord
Iberville	Rue à sens unique vers le sud
Frontenac	Rue à sens unique vers le nord
Alphonse-D-Roy	Cette rue se connecte avec soit la rue Sainte-Catherine ou Adam
Davidson	Rue à sens unique vers le sud
Bourbonnière	Rue à sens unique vers le nord
D'Orléans	Rue à sens unique vers le sud
Jeanne d'Arc	Rue à sens unique vers le nord
Pie-IX	C'est la principale intersection dans le quartier en raison de son gabarit de boulevard
Saint-Clément	Rue à sens unique vers le sud
Viau	Rue à sens unique vers le nord
Sainte-Catherine	Rue à deux directions

Selon la proposition du MTQ, de toutes ces intersections, seules les rues Alphonse-D-Roy et Pie IX subsisteraient pour desservir les quartiers Sainte-Marie et Maisonneuve en plus de celle de la rue Papineau (et Saint-Laurent-Berri). Cela implique de nombreuses conséquences pour les habitants de ces quartiers.

Tout d'abord, les automobilistes devront effectuer trois virages¹ au lieu d'un seul pour passer de la tranchée de la rue Notre-Dame à leur rue. Chaque virage provoque un ralentissement marqué de la fluidité de la circulation, même en présence de feux reliés à des boucles de détection. En période de pointe, on peut donc prévoir des bouchons importants, surtout que le proposeur a déclaré que le gabarit de la rue Notre-Dame en tranchée sera déterminé pour offrir un niveau de service D en période de pointe.

¹ Dans ce texte, un virage en est un de 90 degrés.

Tout le débit de circulation des rues Iberville et Frontenac passera par la rue Alphonse-D-Roy pour un détour d'environ 400 mètres dans chaque sens (total 800 mètres). Ce fait devrait rendre cette intersection très achalandée en période de pointe et assez achalandée en tout temps. Les automobilistes du quartier Hochelaga-Maisonneuve auront du mal à l'utiliser. En cas de bouchonnement sur la rue Sainte-Catherine dans ce secteur entre Alphonse-D-Roy et Frontenac, on peut prévoir un débordement par les rues Moreau et Préfontaine vers la rue Ontario ou encore vers les rues Rouen, Hochelaga et Sherbrooke. Les rues Moreau et Préfontaine sont des rues locales, résidentielles qui ne sont pas prévues pour du trafic de transit.

Les automobilistes du quartier Hochelaga-Maisonneuve vont donc plutôt utiliser l'intersection de la rue Pie-IX laquelle va devoir répondre à presque tout le trafic originaire du quartier. Le proposeur a démontré que cette intersection était déjà très achalandée. Selon le proposeur, la rue Notre-Dame en tranchée devrait permettre d'éliminer les débordements de circulation de cette rue vers celles du quartier. Cependant, le fait de n'avoir qu'une seule intersection pour toute la circulation du quartier provoquera à coup sûr, une circulation de transit interne au quartier vers cette intersection majeure, autant sur la rue Sainte-Catherine que sur les autres rues parallèles, telles Adam, Lafontaine, Ontario ainsi que dans une moindre mesure, les rues transversales. Actuellement, toute la circulation générée par le quartier vers la rue Notre-Dame peut diffuser vers cette dernière par un ensemble de rues, ce qui allège d'autant l'intersection de la rue Pie-IX.

Je demande donc que les rues Iberville et Frontenac continuent de se connecter directement sur la rue Notre-Dame et non indirectement par la rue Alphonse-D-Roy, pour des raisons de fluidité et de prévention des débordements de circulation vers les rues résidentielles Moreau et Préfontaine.

J'estime également que le plan actuel de la modernisation de la rue Notre-Dame ne desservira pas les gens du quartier Hochelaga-Maisonneuve mais bien plutôt les gens des banlieues qui imposent leur style de vie « tout à l'auto » aux quartiers centraux.

2-LA CIRCULATION DES CYCLISTES ET DES PIÉTONS

Les documents du proposeur et ses propos indiquent que l'actuelle piste cyclable sise en bordure de la rue Notre-Dame sera maintenue et améliorée une fois les travaux terminés. Cela est fort bon. Cependant, selon l'actuelle proposition d'intersections aux rues Alphonse-D-Roy et Pie-IX, leur traversée par les cyclistes et les piétons sera problématique sinon dangereuse, même en présence de feux de circulation actionnés manuellement par ces derniers. En effet, les cycles de feux seront probablement fort longs, annulant l'intérêt à circuler en vélo à cet endroit.

Pourtant cette piste cyclable est très importante dans le réseau montréalais puisqu'il permet de relier les quartiers Sainte-Marie, Hochelaga-Maisonneuve et Mercier. Il ne s'agit pas uniquement d'une piste à usage touristique, puisqu'elle sert aussi au cyclisme utilitaire.

La ville de Montréal espère implanter, avec l'aide de l'état québécois, une cité de la logistique dans le quartier de Mercier dans le secteur des rues Dickson et Cadillac. Les emplois créés à des fins de rempaquetage et de préparation à l'envoi par camions ou par trains de marchandises diverses devaient être payés environ entre 25 et 35 000 \$ l'an pour la majorité. On peut prévoir qu'une partie des résidents de l'est de Maisonneuve désirera y travailler. La distance à parcourir est d'environ 1 à 1,5 kilomètre, ce qui se fait relativement bien à pied mais encore mieux à vélo. C'est encore préférable que ces travailleurs et travailleuses prennent leur auto. Dans le programme actuel du proposeur, la piste cyclable se termine en cul-de-sac à la rue Valois.

Pourtant, la priorité devrait être de pouvoir relier les quartiers entre eux de la façon la plus naturelle possible c'est-à-dire par la marche ou le vélo, même en bordure d'un secteur industriel comme l'est celui de la rue Dickson. Pour faciliter la circulation des piétons et des cyclistes, la piste cyclo-pédestre devrait être installée du côté nord de la rue Notre-Dame, même si cela implique un passage sous le talus bordant le viaduc ferroviaire et une passerelle au-dessus de la tranchée de la rue Notre-Dame.

Le passage par la piste cyclable de la « rue Souigny » implique un énorme détour, perçu comme rédhibitoire par ceux des cyclistes et surtout des piétons pour lesquels l'axe de la rue Notre-Dame est le couloir le plus direct entre leur lieu de résidence et leur destination. Tel que je connais leur comportement (qui est un comportement humain fondamental) de vouloir utiliser la ligne droite entre deux points, ils vont tenter de rouler ou de marcher « dans le trafic » de la rue Notre-Dame à partir de la rue Pie-IX vers l'est ou vers l'ouest à partir de L'Assomption. Dans ce secteur, la vitesse des véhicules devrait se situer à environ 80 à 90 kilomètres -heure en raison du profil d'autoroute dont sera munie la rue Notre-Dame. Évidemment, il n'y aura rien de prévu pour ce type de déplacement. Le transport en commun ne règle pas tout.

En conséquence, je demande que les intersections des rues Alphonse-D-Roy et Pie-IX soient munies de croisements étagés pour le passage sécuritaire des piétons et des cyclistes.

Je demande également qu'une piste cyclo-pédestre soit aménagée en bordure de la rue Notre-Dame sur son côté nord, directement entre la rue Valois et la rue L'Assomption et au-delà, si nécessaire. Cette piste serait dotée d'un croisement étagé pour le passage des rues Notre-Dame, Dickson et L'assomption, et ce, en guise de compensation partielle pour les nombreux désagréments que la « modernisation » de la rue Notre-Dame va faire subir aux gens du quartier Hochelaga-Maisonneuve.