

Mémoire

Consultation sur la future Cité de la logistique

Pour la création d'un aménagement routier inclusif et moderne

Nickolas A. Gagnon
30/01/2017

Suite à la consultation du 28 janvier 2016, je vous partage mes pensées sur **l'aménagement routier** dans la future cité de la logistique.

Dans le Programme Triennal d'Immobilisation 2017-2019 de la Ville de Montréal, 50 millions de dollars sont consacrés au :

(...) prolongement du boulevard l'Assomption entre les rues Hochelaga et Notre-Dame, l'aménagement de trottoirs et d'une piste cyclable le long du nouveau boulevard, (...), la création d'une nouvelle intersection à feux de circulation à la hauteur du prolongement de Souigny, la modification de la rue Notre-Dame et la réalisation du tronçon manquant de la piste cyclable Souigny.

(...)

*Assurer une accessibilité locale (...). Comblent des tronçons manquants du réseau cyclables d'agglomération, reliant l'Est au centre-ville. Création de liens piétons conviviaux. Stimuler l'achalandage de la station de métro l'Assomption. (...)*¹

Considérant que les travaux vont s'effectuer sur un terrain vague dénué de tout édifice, route ou autre aménagement urbain et que le prolongement de l'avenue Souigny aura une limite de vitesse de 50 Km/h.

Considérant que le plan de transport 2008-2018 de la Ville de Montréal a plusieurs objectifs dont :

- offrir des conditions optimales de déplacement;
- améliorer la qualité de vie des citoyens;
- améliorer la qualité de l'environnement.

Considérant que le 14 septembre 2016, la Ville de Montréal a dévoilé sa stratégie « Vision zéro » en matière de sécurité routière qui repose sur quatre principes fondamentaux :

1. Éthique : La vie humaine est prioritaire - encore plus que la mobilité;
2. Responsabilité : Les concepteurs, gestionnaires et usagers partagent la responsabilité;
3. Sécurité : Les systèmes de transport doivent tenir compte de la faillibilité des humains - principe du « système qui pardonne »;
4. Changement : Les concepteurs, gestionnaires et usagers doivent accepter le changement de paradigme.

Pour les raisons énumérées précédemment, je crois que la Ville de Montréal a une **opportunité sans précédent** de créer un aménagement routier mettant de l'avant le principe de *rues complètes*.²

Ce principe stipule que la rue doit être aménagée de façon adéquate pour les gens toutes les catégories d'âge, et ce, peu importe leurs capacités physiques et leur mode de transport. Cette rue doit être sécuritaire et confortable pour les piétons, les cyclistes, les gens qui utilisent le transport en commun et les personnes à mobilité réduite, sans que l'aménagement soit pensé après-coup mais bel et bien intégré à la planification.

C'est pour cette raison que je crois que la ville doit :

¹ Ville de Montréal, PTI 2017-2019, page 189

² [Complete Streets: Policy and Practice in Canada \(2015\)](#)

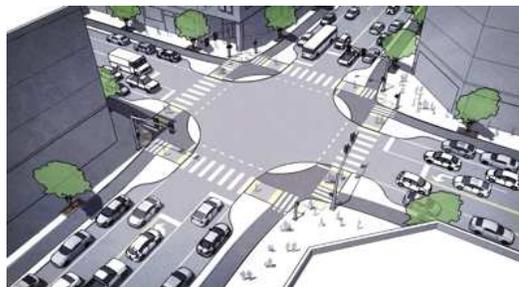
<http://www.tac-atc.ca/sites/tac-atc.ca/files/site/doc/Bookstore/briefing-final-e-jan2015.pdf>

- Offrir des options de mobilité intéressantes aux travailleurs, en particulier avoir un transport en commun fiable et pratique (fréquence élevée, abribus en nombres suffisants et stations BIXI), mettre à la disposition du public des bornes de recharges réservées à l'auto partage et aménager un réseau cyclable sécuritaire (**piste cyclable unidirectionnelle protégée avec zone tampon accessible 12 mois/an**);
- Réduire l'utilisation des véhicules personnels en interdisant le stationnement sur la rue (ce qui donne un incitatif aux gens de prendre le transport en commun ou transport actif);
- Pour les piétons, créez un environnement sécuritaire (trottoirs éclairées et larges) et confortable (agrémenté de mobilier urbain et d'arbres), surtout pour se rendre à des arrêts d'autobus et à la station de métro l'Assomption;
- Diminuer la vitesse à 40 km/h (sachant très bien que beaucoup d'utilisateurs de la route vont rouler au-dessus de cette limite);
- Avoir un ilot central entre les voies opposées aux intersections pour que les piétons puissent se réfugier;
- Inciter les employeurs à participer au plan de transport en les encourageants à réserver leurs espaces de stationnement aux employés qui font du co-voiturage, à subventionner les achats de titres de transport auprès de leurs employés, à avoir des heures de travail flexibles, à aménager un espace casiers/douches pour les employés qui se déplacent à vélo et à offrir un stationnement sécuritaire à l'abris des intempéries pour les vélos.

De plus, **je suis très inquiet** de la configuration que va prendre la nouvelle intersection du boulevard l'Assomption et de l'avenue Souigny. Cette intersection va accueillir :

- des piétons;
- des autos;
- des autobus de la STM;
- deux tracés est-ouest et deux tracés nord-sud de pistes cyclables;
- beaucoup de camions-remorques.

L'utilisation de cette intersection achalandée par un grand nombre d'utilisateurs différents est une recette propice au désastre. Heureusement, dans les deux dernières années, en Amérique du Nord, nous commençons à voir apparaître un concept européen d'intersections communément appelées *intersections protégées*.



Ce concept n'enlève rien à l'intersection régulière, ce qui plaira sans doute à l'ingénieur qui n'aura pas à refaire ses plans à partir de zéro. Il ajoute toutefois des éléments qui viennent accroître la sécurité des utilisateurs les plus vulnérables.

Il y a quatre éléments pour l'aménagement d'une intersection protégée³ :

- **L'élément clé de l'intersection protégée**, c'est l'îlot de coin refuge (traduction libre de *Corner Refuge Island*). Un tel aménagement permet de séparer physiquement les cyclistes des automobilistes. Il offre en outre une bonne protection aux cyclistes lorsqu'ils sont à l'arrêt.



- La ligne d'arrêt avancée des cyclistes et des piétons joue deux rôles principaux. Elle permet d'abord de les rendre parfaitement visibles aux automobilistes placés plus en retrait. De plus, lorsque le feu passe au vert, les cyclistes et les piétons ont une plus petite distance à parcourir pour franchir l'intersection.



- La déviation de la piste cyclable vers la droite est conçue pour placer les cyclistes en retrait de l'intersection. De cette manière, l'automobiliste qui tourne à droite a déjà terminé son virage une fois parvenu à la hauteur de la piste cyclable. Donc, cyclistes aussi bien que piétons se retrouvent face à la voiture, plutôt que dans son angle mort.



³ Le Collectif en environnement Mercier-Est, Un plan pour le réseau cycliste de Mercier-Est; à court, moyen et long termes,
ANNEXE B - LE CONCEPT D'INTERSECTION PROTÉGÉE

- Des feux de circulation dédiés aux vélos et synchronisés avec ceux qui s'adressent aux automobilistes complètent l'aménagement de l'intersection protégée. Différents scénarios sont possibles comme des feux verts devancés en faveur des cyclistes pour leur permettre de franchir l'intersection avant le départ des voitures.



J'invite le lecteur à visiter la page web www.protectedintersection.com de l'auteur Nick Falbo et à prendre connaissance du mémoire du cabinet de consultant Alta Design sur l'évolution de l'intersection protégée http://altaplanning.com/wp-content/uploads/Evolution-of-the-Protected-Intersection_ALTA-2015.pdf pour plus d'informations sur ce concept.

En conclusion, je prie la Ville de Montréal de saisir cette opportunité pour la création d'un aménagement routier inclusif et moderne qui pourrait servir de laboratoire et d'exemple pour des aménagements futurs ici et ailleurs. Le site de la future cité de la logistique réunit tous les attributs pour permettre la réalisation d'un aménagement routier pour le 21^{ème} siècle. En effet, il y a un grand terrain dénué de tout aménagement routier, où les ingénieurs et urbanistes de la Ville de Montréal peuvent laisser aller leur imagination et mettre de l'avant des solutions novatrices aux problèmes de mobilité d'une ville moderne, tout en mettant l'emphase sur le concept de « Vision zéro » qui a à cœur la protection des usagers les plus vulnérables; le piéton et le cycliste.