Questions et commentaires des citoyens et pistes de réponses

Pourquoi la rue de Verdun ?

La rue de Verdun est un axe central de l'arrondissement, située entre la piste des berges et celle de l'Aqueduc, ainsi qu'entre les rues Bannantyne et Wellington.

La rue de Verdun est au cœur d'un grand bassin de population et permet de rejoindre six écoles primaires, dont trois directement sur la rue. Il s'agit également du lien direct menant à la station de métro Verdun, l'une des plus achalandées du réseau par les cyclistes selon la STM.

La rue de Verdun comprend également une centaine de commerces et services répartis sur 1,5 km (pour une longueur totale de 2,8 km) et agit comme lien direct vers le Sud-Ouest et le centre-ville via le canal de Lachine.

Étant déjà une colonne vertébrale du réseau de transport actif dans l'arrondissement, la rue de Verdun est marquée comme chaussée désignée pour les cyclistes depuis 2008.

Le débit véhiculaire excède 8000 voitures par jour, un nombre nettement **au-dessus des recommandations** d'un maximum 6000 véhicules par jour du ministère des Transports et de la Ville de Montréal lorsqu'il y a chaussée désignée pour vélo véhicules par jour dans les meilleures pratiques selon Vélo-Québec. Une mise aux normes est nécessaire, d'où l'implantation du projet pilote des bandes cyclables.

Autre élément, la rue de Verdun est plus large que la rue Bannantyne ; l'implantation des bandes cyclables sur cette rue aurait nécessité le retrait des deux côtés de stationnement.

Largeur :
Rue Bannantyne : 12,2 m (40 pi)
Rue de Verdun : 12,8 m (42 pi)

Pourquoi ne pas mettre les bandes cyclables rue Bannantyne ?

La rue Bannantyne termine à la rue Dupuis. Elle ne traverse pas directement le quartier Wellington-de l'Église en un lien direct et sans détour. Au même titre que les automobilistes et les piétons, les cyclistes vont utiliser le chemin le plus direct pour se rendre à leur lieu de travail, au métro ou à l'école.

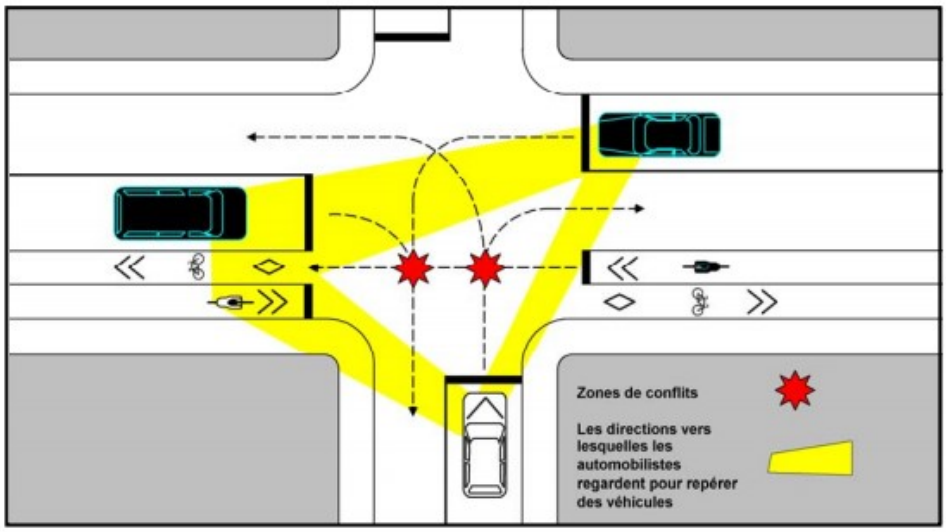
Également, la rue Bannantyne est un peu moins large que la rue de Verdun :
Rue Bannantyne : 12,2 m (40 pi)
Rue de Verdun : 12,8 m (42 pi)

L'ajout de bandes cyclables dans les deux directions nécessiterait le retrait des deux côtés de stationnements sur rue.

Pourquoi pas une piste cyclable bidirectionnelle d'un seul côté de la rue de Verdun ?

Les pistes cyclables bidirectionnelles ne sont pas recommandées par Vélo-Québec lorsqu'elles sont aménagées directement sur rue, entre autres pour des questions de sécurité aux intersections. On s'y sent généralement plus en sécurité sur un tronçon en continu, mais elles sont plus dangereuses aux intersections, en raison de la visibilité. Comme la rue de Verdun compte 27 intersections, dont plus d'une vingtaine située à moins de 50 mètres l'une de l'autre, cet aménagement a été écarté.

Zones de conflits d'une piste bidirectionnelle



Source : David Fortier, 2008. Inspiré de Vélo Québec, 2003.

Source : https://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/925_AmePisteCyclablecorr.pdf

Il existe déjà une piste cyclable sur la rue Joseph, entre Strathmore et Henri-Duhamel, tout près de la rue de Verdun. Pourquoi dédoubler ?

La piste cyclable sur la rue Joseph n'est pas optimale pour traverser l'arrondissement sur toute sa longueur et pose un problème de sécurité à quelques endroits le long de la piste, particulièrement à l'intersection Henri-Duhamel.

À terme, cette piste pourrait être démantelée si les bandes cyclables de la rue de Verdun deviennent permanentes et qu'un lien à la rue Strathmore est ajouté.

Pourquoi pas une piste ou des bandes protégées ?

Pour la deuxième année du projet pilote, l'installation de bollards est prévue à certains endroits afin d'augmenter le confort et la sécurité des usagers. Comme il s'agit d'un projet pilote, des bandes protégées par un mail de béton nécessiteraient une infrastructure beaucoup trop coûteuse pour un projet en évaluation.

Pourquoi pas une bande dans un sens sur la rue de Verdun et une bande dans l'autre sens sur Bannantyne ?

Pour amener les personnes qui le souhaitent à adopter la pratique du vélo dans leur déplacement vers l'école, le travail, leurs rendez-vous et leurs courses, la présence de liens cyclables directs et sans détour est d'une grande importance. Ce critère a également été exprimé lors des consultations sur le Plan stratégique de Verdun en 2014 et celles sur le Plan local de déplacements en 2016.

La rue de Verdun comprend davantage de destinations et de pôles d'achalandage que la rue Bannantyne : une centaine de commerces et services, six écoles dont trois directement sur la rue, une station de métro, la mairie d'arrondissement.

Également, les familles à vélo et les cyclistes qui ne sont pas à l'aise de rouler sans bande cyclable sur une rue passante n'auraient pas accès à la rue de Verdun dans les deux directions, ce qui pourrait réduire significativement la pratique du vélo pour leurs déplacements.

Chaque personne qui délaisse sa voiture au profit du vélo réduit la congestion routière et libère du stationnement pour les personnes qui ont besoin de se déplacer en voiture.

Également, la rue Bannantyne est un peu moins large que la rue de Verdun :
Rue Bannantyne : 12,2 m (40 pi)
Rue de Verdun : 12,8 m (42 pi)

L'ajout d'une bande cyclable même dans une seule direction nécessiterait le retrait d'un côté de stationnements sur la rue Bannantyne.

Pourquoi ne pas rendre la rue de Verdun à sens unique ?

C'est une option qui a été envisagée et qui demeure possible, mais qui causerait un grand bouleversement du réseau d'autobus.

Par exemple, la ligne 107 pourrait se rendre au métro Verdun dans un sens, mais pas dans l'autre, à moins d'emprunter une rue locale.

Les arrêts d'autobus seraient également impactés, puisque les arrêts dans un sens de la rue de Verdun se trouveraient dans la rue Bannantyne en direction inverse. La distance entre les deux rues est supérieure à 320 mètres (1050 pieds), alors que la STM, dans un souci d'accessibilité, cible une distance maximale de 200 à 250 mètres (655 à 820 pieds) entre les arrêts.

Dans le scénario hypothétique d'un sens unique, une personne âgée qui habite sur la 6e Avenue, entre Wellington et Verdun, et qui souhaite prendre l'autobus 107 vers le centre-ville, devrait se rendre à l'arrêt au coin de la rue Verdun, comme elle le fait actuellement. Pour le retour cependant, son arrêt de descente se trouverait plutôt sur la rue Bannantyne, ce qui prolongerait beaucoup son déplacement à pied.

La mise en place d'un sens unique impliquerait également un accroissement de la circulation dans les rues locales transversales, alors que l'arrondissement souhaite que les rues résidentielles soient apaisées, tel qu'exprimé par les citoyens lors des consultations sur le Plan stratégique de Verdun en 2014 et celles sur le Plan local de déplacements en 2016.

Pourquoi ne pas aménager des bandes cyclables seulement aux heures de pointe et rendre le stationnement à nouveau disponible entre ces heures ?

D'après l'expérience des opérations de déneigement, des activités de nettoyage de rue et des voies réservées de la STM, une telle mesure serait extrêmement difficile à faire respecter et s'avérerait coûteuse en temps pour le Service de police, les agents de stationnement et les employés des Travaux publics.

La question de l'équité entre les usagers de la route est également prise en compte. Tout comme les automobilistes, les cyclistes sont plus nombreux aux heures de pointe. Néanmoins, les comptages effectués en 2019 démontrent que beaucoup de cyclistes utilisent les bandes tout au long de la journée. Les corridors désignés en tout temps pour réduire les risques d'accident demeurent importants, compte tenu du grand nombre de véhicules.

Pourquoi le retrait du stationnement du côté pair (fleuve) et non du côté impair (canal de l'Aqueduc) ?

Le choix de retirer le stationnement du côté pair a été retenu, car il comprend un plus petit nombre de cases de stationnement sur rue et aussi moins de commerces et services.

Aussi, les comptages de voitures effectués en 2019 ont permis de constater que le nombre de voitures est nettement plus élevé du côté pair, en direction nord, que du côté impair, en direction sud. Ainsi, afin de réduire les risques d'emportiérage du côté où le nombre des véhicules est plus important, l'arrondissement recommande de maintenir le retrait du stationnement du côté pair.

J'habite du côté pair, qu'est-ce que je fais en cas de livraison, de travaux ou de déménagement ?

Les livraisons et les déménagements doivent se faire par les rues transversales ou les ruelles. Dans le cas de travaux, il est recommandé, dans la mesure du possible, d'effectuer les travaux en dehors de la saison des bandes cyclables. Autrement, un plan de signalisation signé et scellé par un ingénieur membre de l'Ordre des ingénieurs du Québec doit être soumis à la division des études techniques de l'arrondissement.

Qu'avez-vous prévu pour compenser le retrait du stationnement ?

Afin de desservir la clientèle des commerces et services de la rue de Verdun, l'arrondissement a installé des zones de stationnement de courte durée (de 1 h à 3 h) dans les 30 premiers mètres de plusieurs rues transversales, pendant les heures d'ouverture des commerces.

Pour les résidents, les critères d'implantation de zones avec vignette de stationnement ont été revus de façon à faciliter leur obtention.

Au cours de l'an 1 du projet pilote, en 2019, une étude de stationnement a été menée par une firme indépendante. Cette étude a conclu que « le jour présente une demande de stationnement acceptable par rapport au nombre de places disponibles et ne semble pas avoir été impacté par le retrait récent des places de stationnements sur la rue de Verdun. » Pour ce qui est de la période de soir (après 18 h), l'étude a conclu que « bien que le stationnement soit plus difficile que pendant la journée, il n'est pas problématique sur la rue de Verdun et sur la majorité des rues transversales. »

A-t-on le droit de se stationner de façon temporaire dans les bandes cyclables ?

Le Code de la sécurité routière stipule clairement qu'il est interdit d'immobiliser un véhicule dans des bandes cyclables (article 386, alinéa 7.1).

L'article 387 du Code de la sécurité routière mentionne que, malgré l'interdiction et dans la mesure où un arrêt peut être effectué sans danger, le conducteur d'un véhicule transportant une personne handicapée peut immobiliser son véhicule pour permettre à cette personne d'y monter ou d'en descendre.

Art. 387. Malgré les interdictions prévues à l'article 386 et dans la mesure où cette manœuvre peut être effectuée sans danger, le conducteur d'un véhicule routier qui transporte une personne handicapée peut immobiliser son véhicule pour permettre à cette personne d'y monter ou d'en descendre.

Pourquoi ne pas marquer les espaces de stationnement dans les rues transversales, avec des chevrons en T pour éviter la perte d'espace ?

La division des études techniques de l'arrondissement a effectué des comptages sur plusieurs rues transversales de la rue de Verdun afin de valider cette demande.

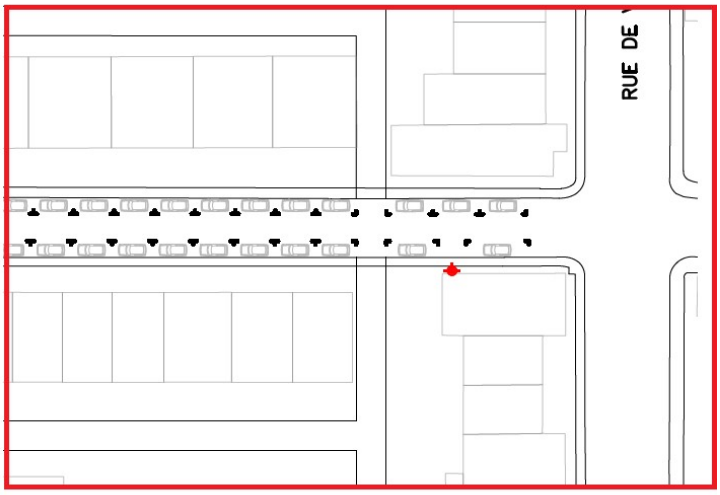
Par exemple, sur la 2e Avenue entre les rues de Verdun et Bannantyne, lors des comptages de l'arrondissement, on retrouvait en moyenne 206 voitures stationnées ou espaces pour se stationner.

Les cases de stationnements standards, lorsque marquées, comptent au moins cinq mètres de long, alors que la longueur des voitures varie selon le type de véhicule.

Toujours avec l'exemple du tronçon de la 2e Avenue, s'il y avait marquage d'espaces de stationnement avec chevrons au sol tous les aux cinq mètres, ce tronçon compterait

183 cases de stationnement marquées plutôt qu'une moyenne de 206 cases, soit une perte potentielle de 12 % des espaces.

Cet exercice nous a permis de conclure que le marquage du stationnement dans les rues transversales n'optimiserait pas l'occupation du stationnement.



Comment avez-vous évalué le projet pilote des bandes cyclables ?

Le projet a été évalué d'un point de vue quantitatif à l'aide de deux compteurs qui prennent la forme d'un tube de caoutchouc sur la chaussée. Ceux-ci ont été déplacés au courant de l'été de façon à comptabiliser le nombre de vélos et véhicules par direction pendant toute la période du projet pilote.

Pour le stationnement, une firme externe, Intervia, a été embauchée pour analyser l'impact des bandes cyclables sur le stationnement.

Finalement, une autre firme externe, Arpent, a été embauchée pour mener des études qualitatives, tels des sondages, pendant la période du projet pilote.

Note interne : Intégrer les hyperliens des présentations

Quand saura-t-on ce qui advient du projet pilote des bandes cyclables ?

Le projet pilote étant basé sur une période de 2 ans, l'arrondissement conclura l'analyse des données en novembre 2020 et donnera suite, ou non, à un projet permanent. La forme que ce projet prendra, s'il va de l'avant, reste à définir.

AJOUT : En raison des circonstances entourant la COVID-19, l'arrondissement a décidé de prolonger le projet pilote d'une année, soit jusqu'en octobre 2021, afin de s'assurer

d’avoir les données les plus exactes possible et nécessaires à la prise d’une décision définitive.

Qu’allez-vous faire avec les saillies de trottoir ?

Pour l’an 2 du projet pilote, les saillies de trottoir demeureront telles qu’elles ont été modifiées du côté pair (fleuve) en juillet 2019.

Selon l’issue du projet pilote, si les bandes cyclables deviennent permanentes, l’aménagement de la rue sera revu et les saillies seront possiblement relocalisées sur les rues transversales.