

ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ

Tracé d'une piste cyclable,
Boulevard de Maisonneuve,
Station Vendôme et Boulevard Décarie.

juin 2010





Table des matières

1 - Intentions	3
2 - Plan du site, état actuel	
A - Photographie aérienne	4
B - Plan d'implantation	5
3 - Tracé projeté	
A - Photographie aérienne	6
B - Plan d'implantation	7
4 - Plan de cadastre	8
5 - Aménagement aux abords de la gare	9
6 - Intégration aux réseaux existants	
Métro, autobus et trains	10
7 - Cartographie des accidents	
Piétons, cyclistes et véhicules	11
8 - Dimensions et références	
Exemples existants	12
9 - Coupe transversale	13
10 - Simulation photo aérienne	14
11 - Conclusion	16



MANDAT

Le 12 mai 2010, nous avons reçu mandat de la Ville de Montréal, ayant place d'affaires au 275, rue Notre Dame Est, agissant et représentée par M. Joël Simard-Ménard, directeur du Cabinet de la 2e Opposition, pour faire une étude d'opportunité consistant de services professionnels comprenant les recherches et analyses de documents afin de valider la possibilité d'aménager le raccordement de la piste cyclable de la rue de Maisonneuve entre les rues Addington et la station de Métro Vendôme utilisant les espaces résiduels au long du Boulevard de Maisonneuve ainsi qu'une partie de l'emprise désaffectée du CP.

À la demande du client, cette étude d'opportunité s'est faite sous réserve que la navette de Dorval ne passe pas dans l'axe du CP à la station Vendôme.

Ce mandat comprend aussi l'analyse de raccordements des réseaux cyclables en provenance du secteur Saint-Raymond au sud de chemin de fer mais n'inclut pas la mise en valeur du réseau qui serait proposé dans le nouveau complexe hospitalier.

Pierre Brisset Architecte
Directeur du GRUHM
Groupe en recherche urbaine Hochelaga Maisonneuve

INTENTIONS

Développer le réseau de transport actif

- Assurer la continuité de l'axe de transport actif est-ouest sur le Boulevard de Maisonneuve, entre la station Vendôme et la rue Addington par dessus le boulevard et l'autoroute Décarie.
- Raccorder le réseau de transport actif à la gare inter modale Vendôme

Mise en valeur des espaces résiduels

- L'extension de la piste cyclable serait possible par la mise en valeur d'une bande de 6 mètres (20 pieds), parallèle à la voie ferrée sur une longueur d'environ un demi kilomètre.
- Cette bande de terrain, actuellement propriété du CP, serait située en dehors du tracé des trois voies en autant que la navette Dorval prévue utilise l'emprise du CN dans Saint-Henri.
- Éliminer le stationnement attendant à l'édifice au coin sud-est des boulevards de Maisonneuve et Décarie

L'aménagement met en relief le potentiel et l'intérêt d'un réseau de transport actif distinct de celui des véhicules à moteur et

- propose des solutions réalistes pour les déplacements individuels.
- répond aux critères du développement durable,
- est conforme au plan d'action sur les changement climatiques



2 - Plan du site, état actuel

A - Photographie aérienne



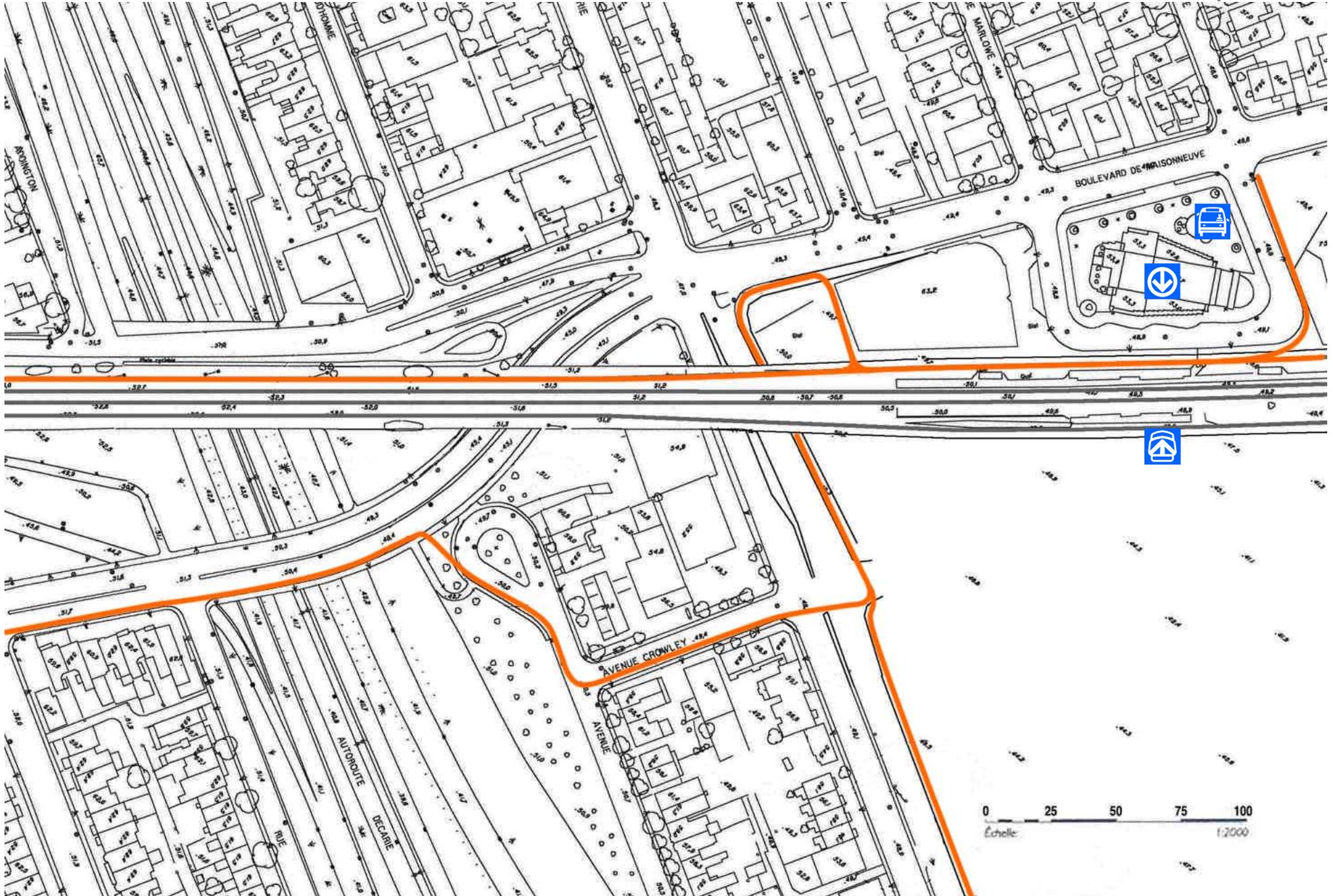


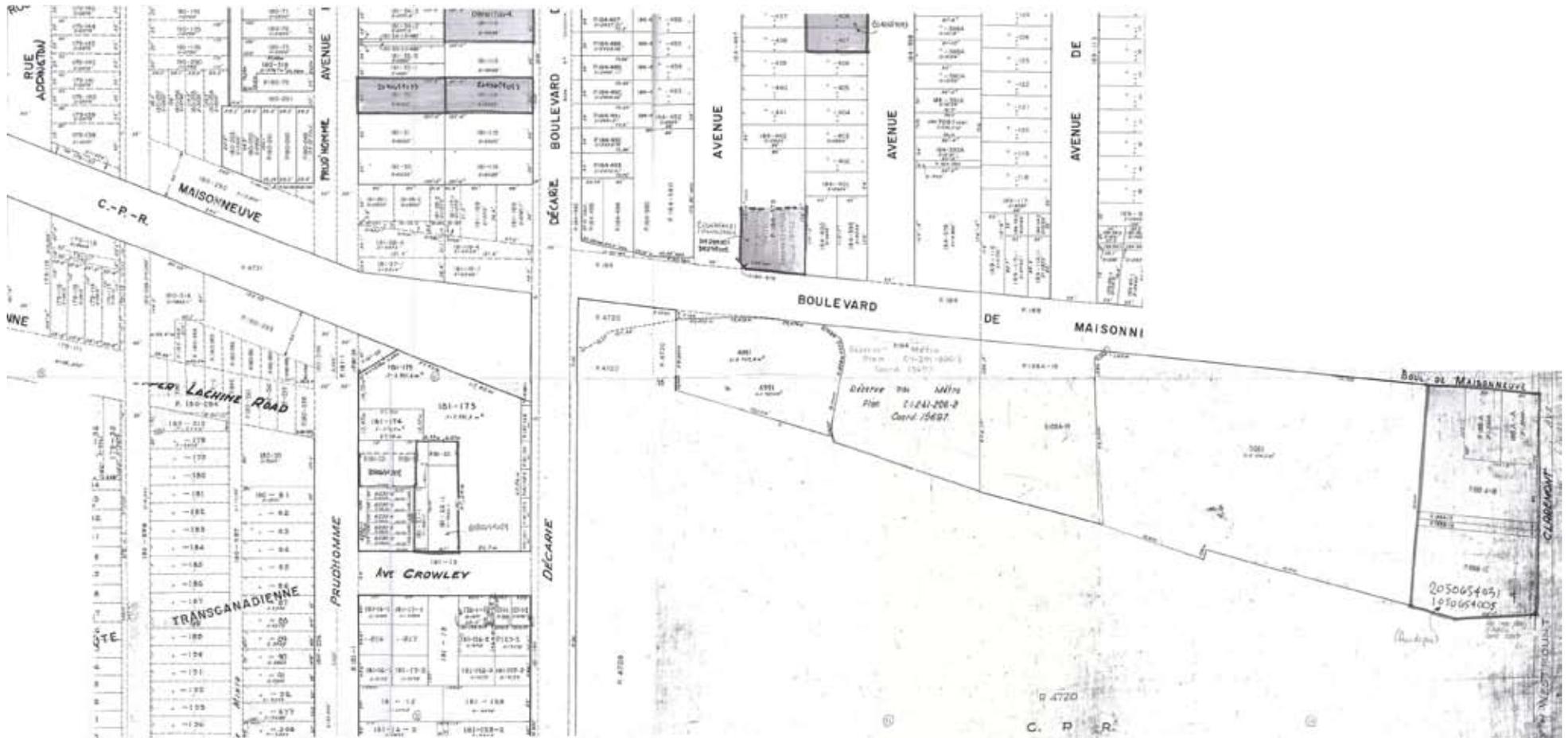
3 - Tracé projeté A - Photographie aérienne





3 - Tracé projeté B - Plan d'implantation







5 - Aménagement aux abords de la gare

Troisième voie ajoutée au sud

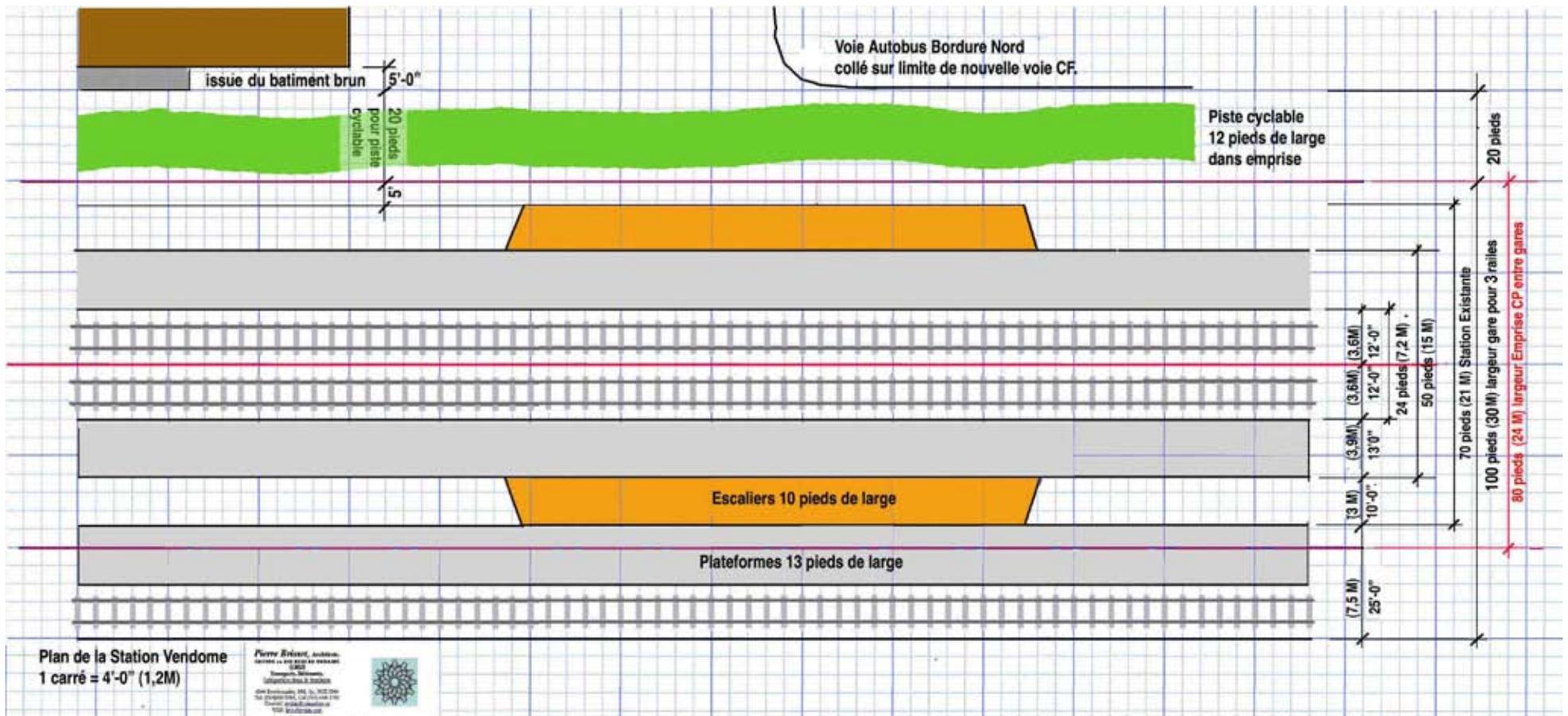
Dimensions principales pour les installations ferroviaires

- Emprise d'une voie ferrée : 12 pieds (3,6 mètres),
- Largeur des plateformes : 13 pieds (3,9 mètres),
- Largeur des voies et plateformes : 25 pieds (7,5 mètres),
- Largeur des escaliers d'accès aux plateformes : 10 pieds (3 mètres),
- Largeur de l'emprise du CP (entre les gares) : 80 pieds (24 mètres).

Restrictions

Un dégagement de 20 pieds de large est disponible au nord des voies pour l'aménagement de la piste cyclable (en vert).

L'installation éventuelle d'une quatrième voie ferrée, au nord des voies actuelles, rendrait caduc l'aménagement de la piste cyclable.





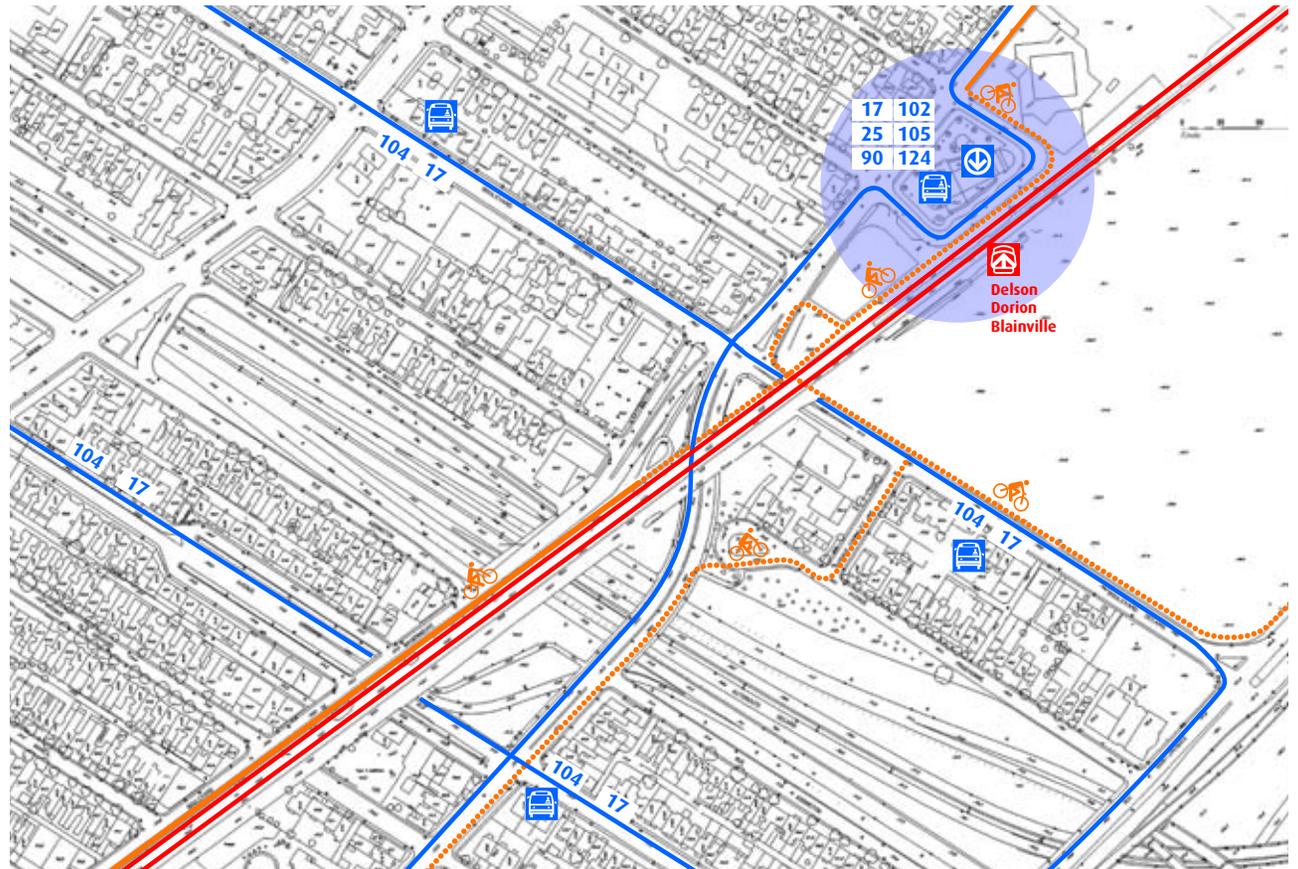
6 - Intégration aux réseaux existants

Méto, autobus et trains

Gare intermodale Vendôme Détails des circuits en opération

*Station intermodale
train-méto-bus & transport actif.*

- 3 lignes de train de banlieue,
- 8 lignes d'autobus,
- 1 station de méto,
- Accès privilégié au réseau de méto pour les populations de l'ouest de l'île de Montréal et la couronne sud,
- Environ 40% de la clientèle du service de Dorion-Rigaud effectue une correspondance à cet endroit en pointe du matin,
- Au total 1,725M passagers annuels du train transitent par la station.



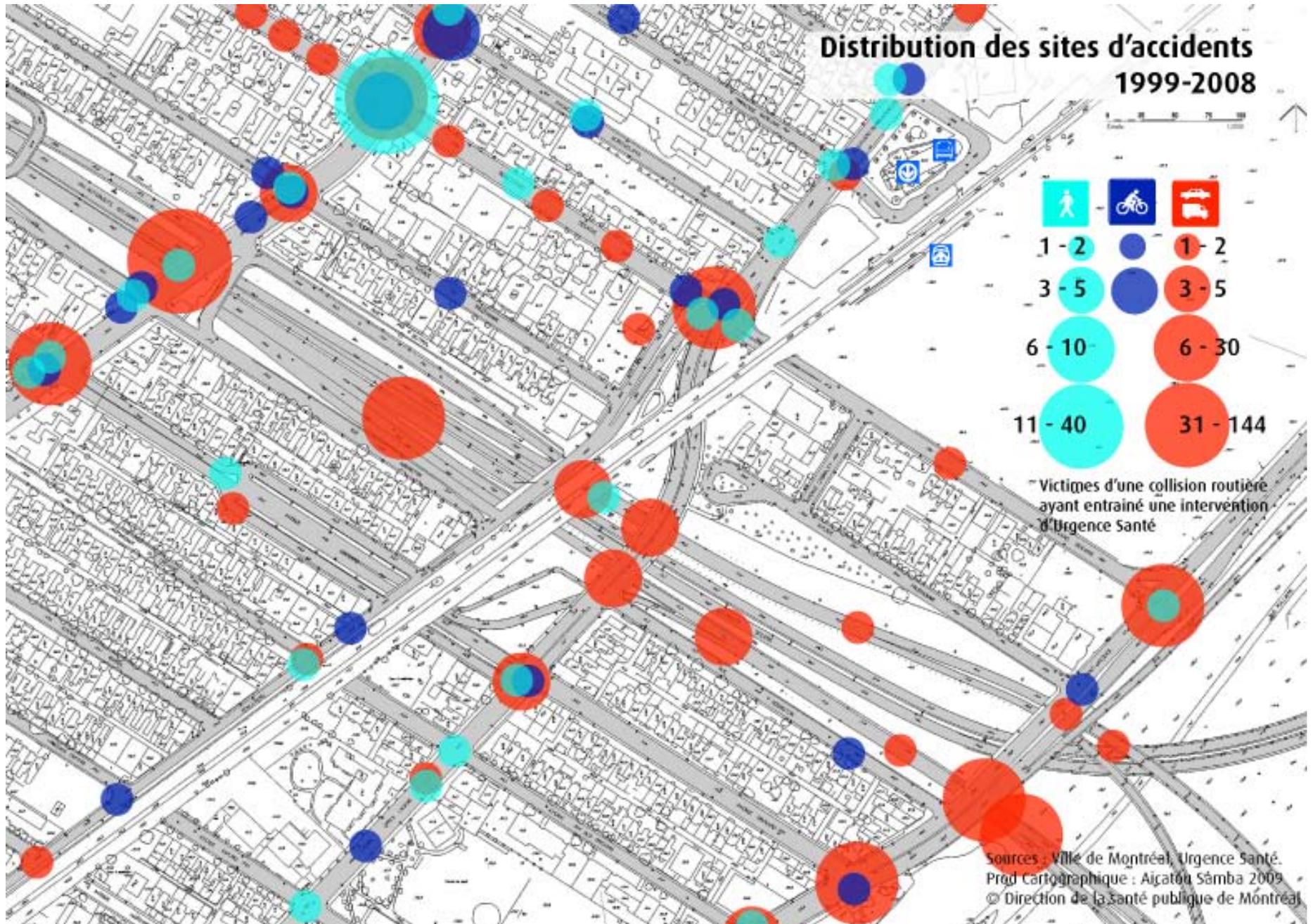
Développements futurs

- Création d'un nouveau pôle de destination majeur (CUSM),
- Amélioration des infrastructures ferroviaires (ajout d'une 3ème voie),
- Accroissement des services de train de banlieue,
- Réhabilitation du pont ferroviaire Décarie,
- Nécessité de maintenir et favoriser des échanges,
- Accessibilité personnes à mobilité réduite.



7 - Cartographie des accidents

Piétons, cyclistes et véhicules



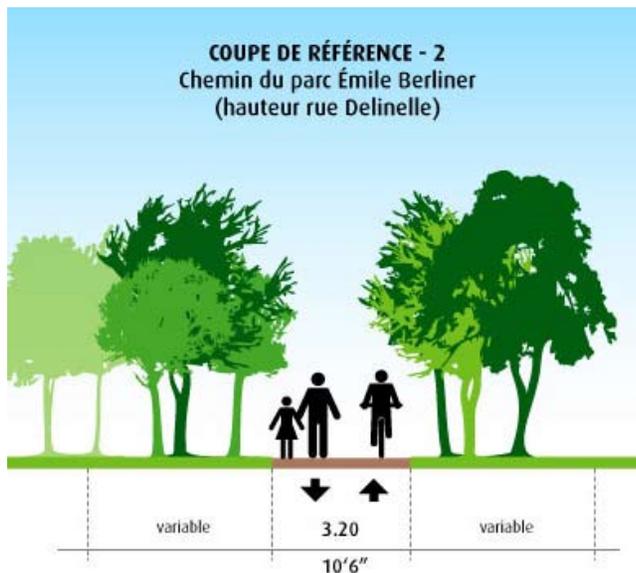
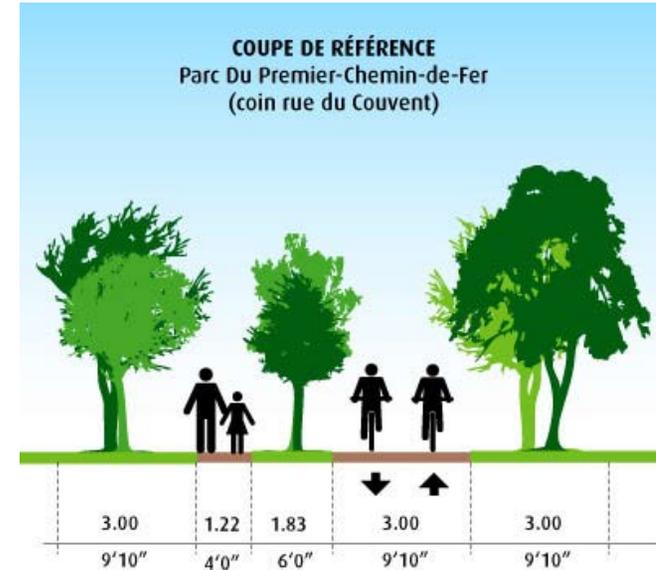


8 - Dimensions et références

Exemples existants



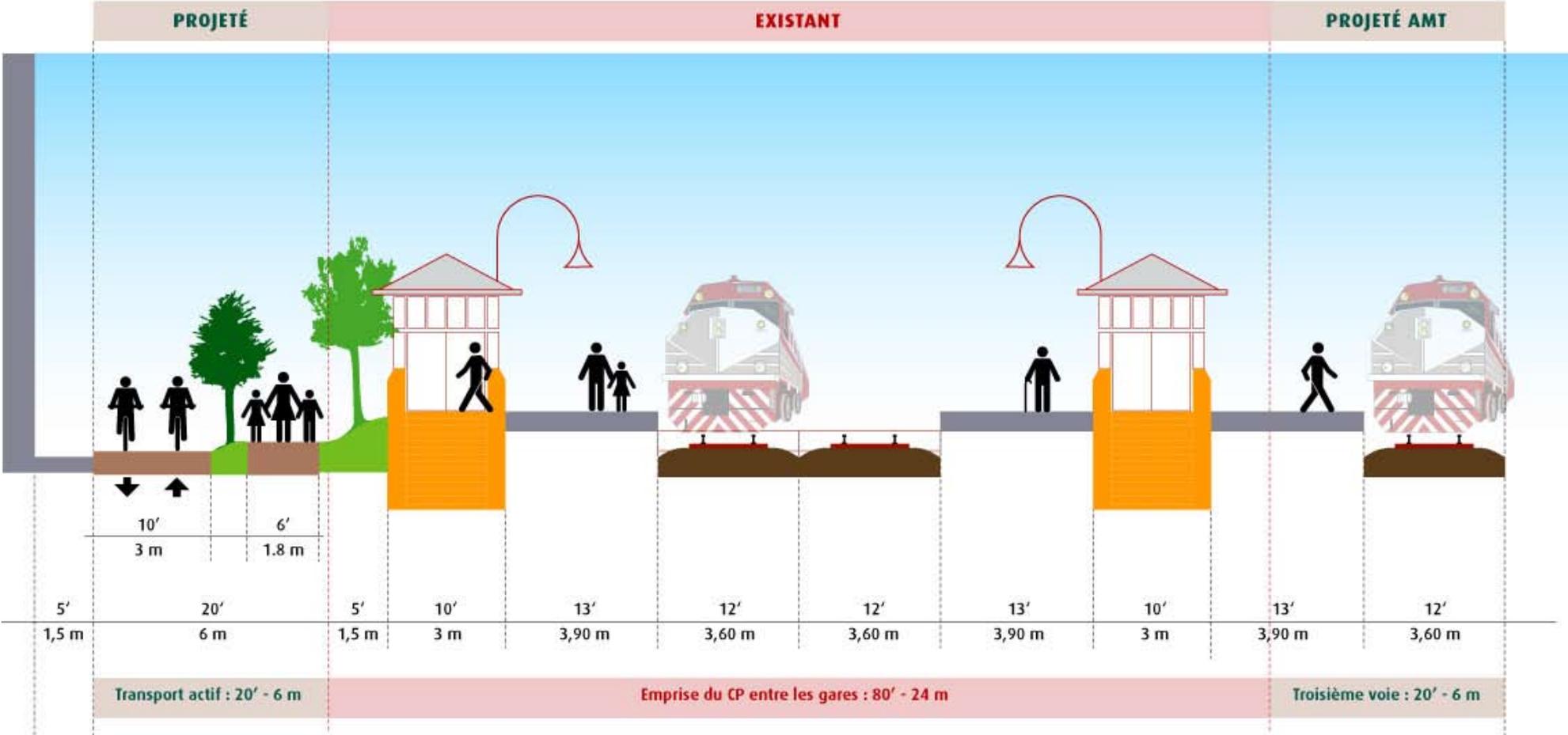
Piste cyclable du Parc du Premier Chemin-de-Fer Saint-Henri



Le chemin du Parc Émile Berliner Saint-Henri



9 - Coupe transversale Typique en gare

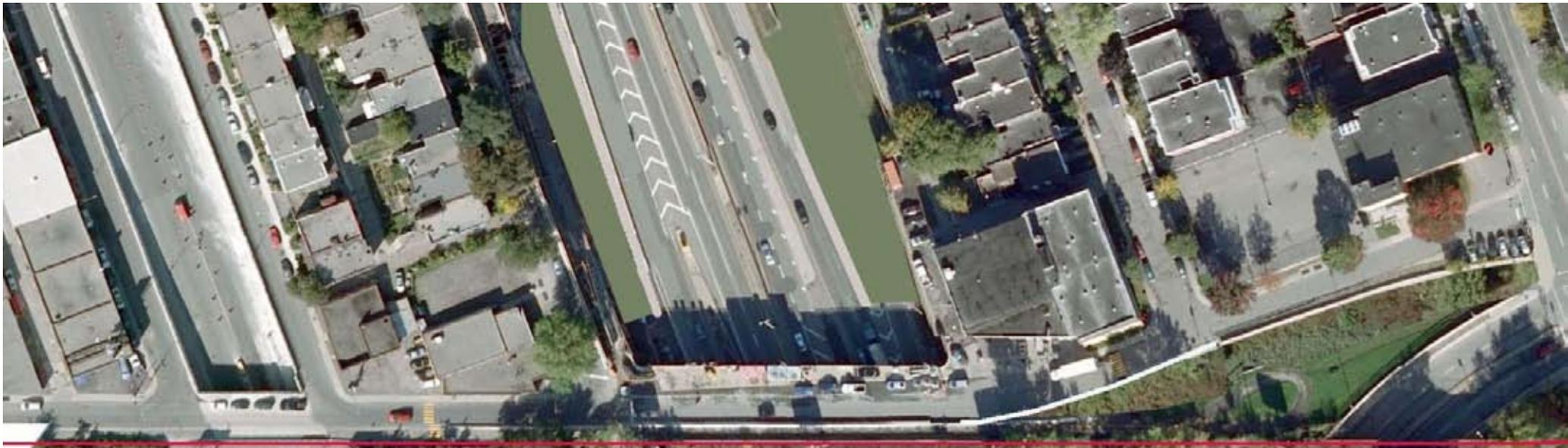


Selon l'AMT, dans le secteur Vendôme, le projet d'ajouter une 3e voie dans le secteur est à l'étude. Ce projet est actuellement en phase de conception (plan et devis) et en discussion avec le CUSM et la ville.

En fonction du tracé retenu, il pourrait y avoir des enjeux à ajouter une piste cyclable dans le corridor ferroviaire qui appartient au CP (ex. dégagements requis, protection, élargissement additionnel du pont Décarie, croissance de l'achalandage et des services de train de banlieue...).

Le principal interlocuteur pour ce type de requête est le CP.

L'AMT, reconnaît ces préoccupations et est ouverte à participer à une éventuelle rencontre de coordination avec les partenaires impliqués.





Plan de piste cyclable
Sans Navette de Dorval
3 voies de rails

50 pieds 20 m

Pierre Brisset, Architecte.
GRUPE EN RECHERCHE URBAINE
(GRUR)
Transports, Bâtiments,
Intégration dans le territoire
4344 Boulevard, 301, Qc, H1C 2S4
Tel: (514) 999 5314, Cell (514) 668-1781
Courriel: grbur@pbrisset.com
WEB: www.pbrisset.com





Conclusions

- Le nouveau viaduc ferroviaire au dessus du boulevard Décarie doit être reconstruit. Il devra avoir la même largeur que les autres viaducs de l'axe soit 24 mètres (80 pieds) emprise du chemin de fer entre les gares.
- On peut aménager dans l'emprise du CP, au nord de la voie ferrée, une piste cyclable ainsi qu'un chemin piétonnier entre la rue Addington et la station Vendôme. L'espace disponible est de 20 pieds de large.
- Cette emprise empiète sur le terrain du CP, un accord sur l'utilisation du sol doit être conclu entre les parties impliquées.
- En cas d'expansion des services du CP pour accommoder la navette aéroportuaire de Dorval, un autre parcours devra être envisagé pour cette piste cyclable.
- Le passage cyclable en provenance du secteur Saint Raymond (au sud du chemin de fer) devra être aménagé en longeant le sud de l'avenue Upper Lachine et suivre son nouveau parcours jusqu'à la rue Crowley. Il remontera ensuite vers le Nord par le côté Est du nouveau boulevard Décarie. À l'intersection avec le Boulevard de Maisonneuve, il se raccordera à la piste cyclable nouvellement aménagée en passant sur l'actuel terrain de stationnement (situé à l'est de l'intersection). Cet espace devrait être réaménagé en parc pour marquer le lieu et clairement identifier les liens entre les différents circuits piétonniers et cyclables.

Recommandations

- La piste cyclable devra être intégrée au réseau prévu pour l'hôpital ainsi qu'au réseau cyclable de Saint-Henri.
- L'intersection Décarie/Maisonneuve devra être réaménagé en un carrefour standard à quatre directions sans voies de raccordements auxiliaires.
- Des aires de stationnement pour vélos ainsi qu'une station Bixi devront être aménagées à proximité de la station de métro Vendôme afin de mettre en valeur ces nouvelles installations.