

Quartier Namur-Hippodrome :

Un passage vers l'Ouest

Pour une mobilité durable dans le secteur Côte-de-Liesse

Par Jean-Michel Dion

Résident de Rosemont

Travailleur du secteur Côte-de-Liesse

Citoyen engagé dans la mobilité durable

Jeanmichel.dion@gmail.com

Introduction

Dans ce document, je m'exprime en mon nom personnel, mais les gens dans ma situation se comptent par centaines. Je travaille dans le secteur Côte-de-Liesse, un secteur passablement enclavé, ou on retrouve 12 000 emplois, le deuxième plus grand pôle d'emplois après le centre-ville et où il n'y a aucun secteur résidentiel.

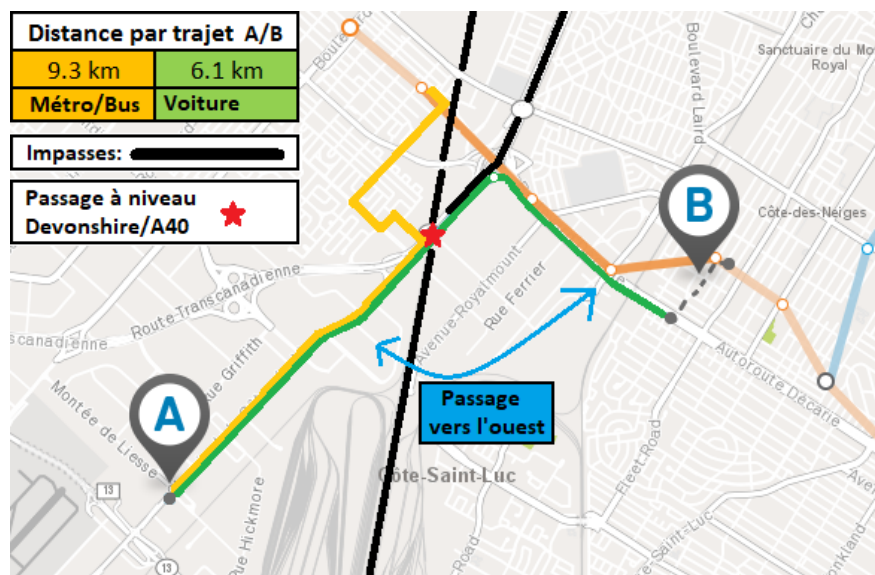
Depuis 12 ans, mon itinéraire vers le travail consiste à quitter les quartiers centraux de Montréal et d'accéder au secteur Côte-de-Liesse. Des impasses construites par l'homme empêchent la libre circulation entre les deux et laisse l'intersection 15-40 comme principal point d'accès au secteur Côte-de-Liesse. Si ce point d'accès est très bien desservi pour l'automobile (la congestion est due à un excès de voitures et non à une insuffisance d'infrastructure), il en est tout autrement pour la mobilité durable : vélo et transport collectif.

Ayant de fortes valeurs environnementalistes, j'ai effectué ce trajet en autobus au départ, puis l'ai fait de plus en plus souvent à vélo étant donné les délais imposés au transport collectif. Circuler à vélo permet d'importants gains de temps, mais cela se fait au prix d'un certain inconfort et certains risques pour ma sécurité.

Le secteur Côte-de-Liesse est difficile d'accès en voiture, mais il est surtout désagréable à fréquenter en bus/vélo. Résultat? L'auto-solo domine encore largement le secteur, au détriment de la mobilité de tous.

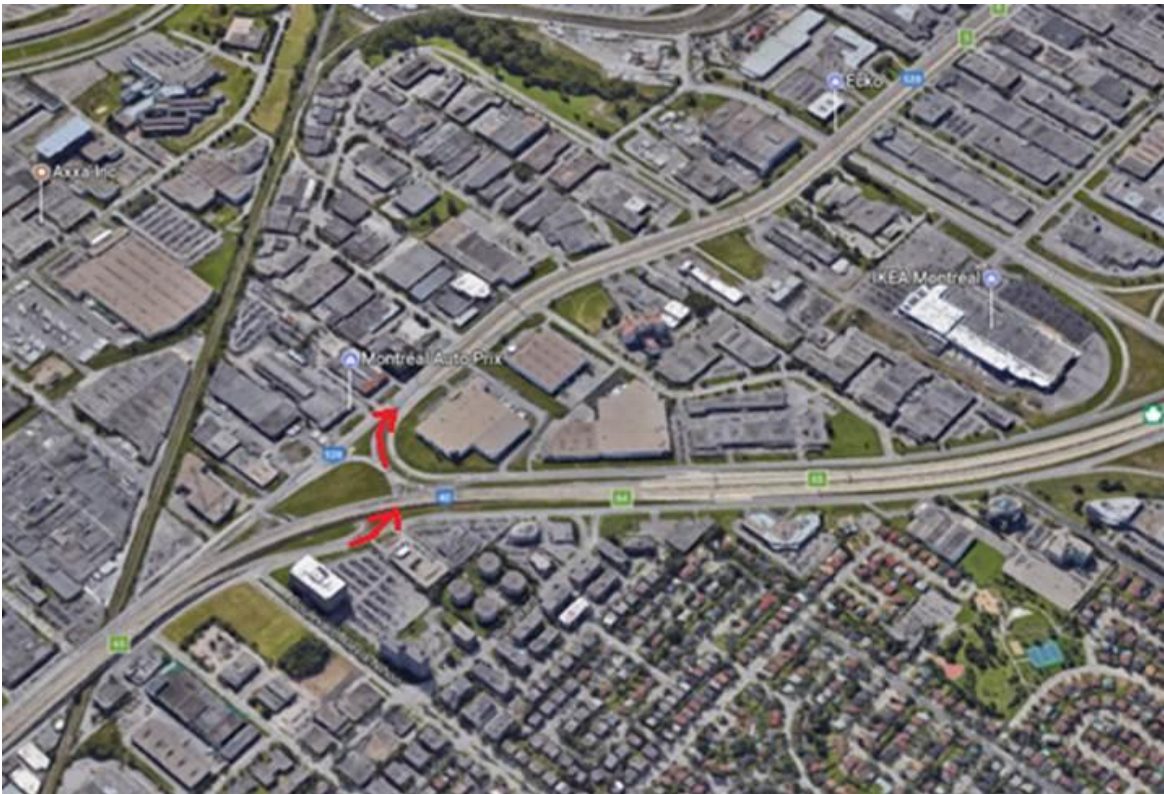
Ce document vise à démontrer combien le nouveau projet Namur-Hippodrome est une belle opportunité d'ouvrir une liaison intéressante pour les cyclistes et les autobus qui pourraient transiter entre les quartiers centraux de Montréal et le secteur Côte-de-Liesse/Aéroport.

Concrètement, la possibilité d'accéder au secteur CDL via le raccordement Cavendish accélérerait les trajets en autobus et offrirait un trajet sécuritaire aux cyclistes.



Vélo-boulot

Le passage à niveau permettant de passer de la rue Devonshire à la voie de service de l'A40 est utilisé par de nombreux cyclistes puisque c'est le point d'entrée le plus direct pour accéder au secteur CDL. Lorsqu'on prend ce passage à niveau pour aller circuler sur Côte-de-Liesse, on doit passer de l'extrême droite de la chaussée sur la voie de service de l'A40 pour aller prendre celle de l'A520 Ouest tout en croisant le trafic lourd et dépassant largement la limite de vitesse de 50 km/h.



Les 4 voies se divisent en 2 voies passant sous l'A40 (photo à droite) puis 3 voies continuant comme voie de service de l'A40.



La ligne verte représente la trajectoire d'un cycliste et la rouge, celle d'un automobiliste poursuivant sur la voie de service de l'A40.

Nous pourrions ajouter que le passage sous le viaduc est très peu hospitalier, voyez de quoi ça a l'air :



Photo prise en septembre 2017. Cet accotement est dans cet état depuis au moins 2008.

Transport collectif

À l'intersection des autoroutes 40 et 15 (tant au nord qu'au sud de l'A40), les autobus sont pris dans la même congestion que les voitures. Ceci ne s'améliorera pas avec l'avènement du projet Royalmount.

Lorsqu'on travaille dans le secteur Aéroport/CDL, il est intéressant d'habiter à proximité de la partie ouest des lignes orange et verte puisque cela permet un trajet de moins d'une heure en transport collectif. Cependant, lorsqu'on effectue ce trajet, on remarque deux aberrations :

1. Le trajet en transport collectif fait un détour de plus de 3 km comparé au trajet qui peut être fait en voiture... Comment peut-on avoir un transport collectif performant si on ne lui donne pas préséance sur les raccourcis ou s'embouchonnent des milliers de voitures à chaque jour.
2. Il n'existe pas de liaison directe en transport collectif permettant d'effectuer le même trajet que les automobilistes circulant sur les autoroutes Décarie et Côte-de-Liesse. Les usagers du transport collectif ont les mêmes besoins que les automobilistes : s'il est possible de faire Décarie-CDL quasi sans quitter l'autoroute (voir partie vélo pour le « quasi »), un bus devrait permettre de faire le même genre de liaison sans devoir aller à du Collège.

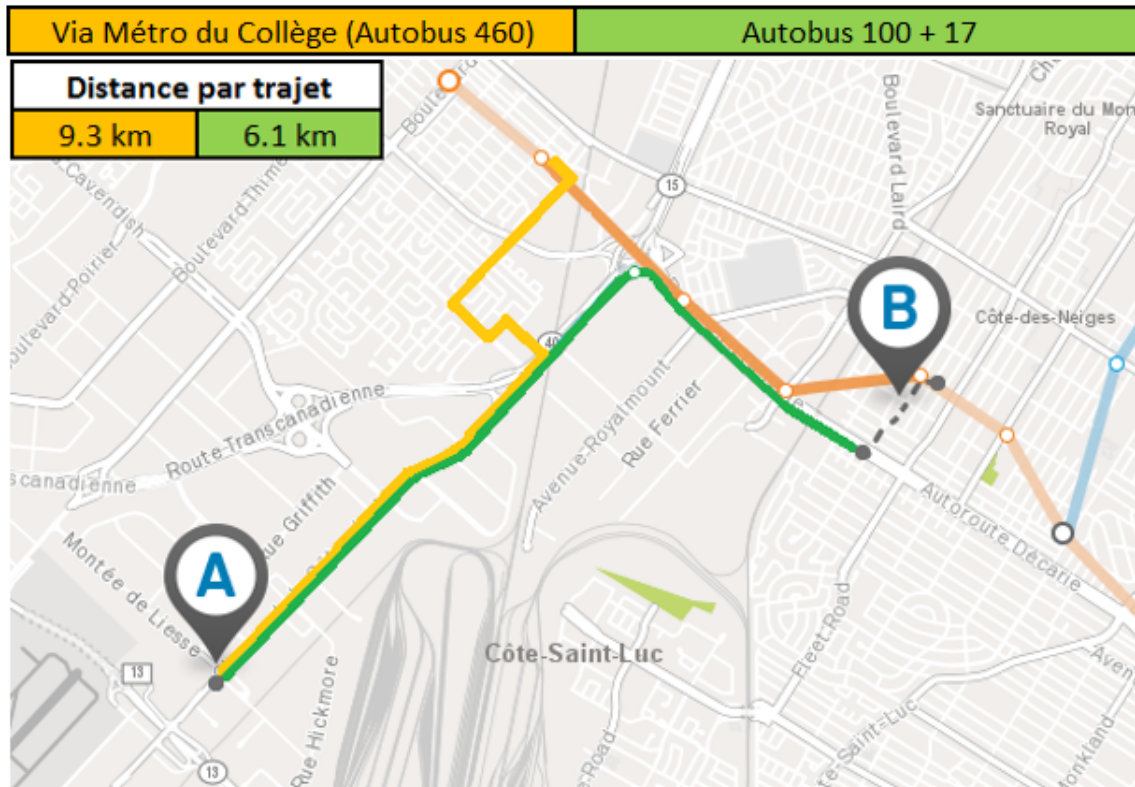
Le résultat est que le trajet Plamondon – Côte-de-Liesse/Montée de Liesse s'effectue en 36 minutes, ce qui est bien long comparé aux 12 minutes requis en voiture.

On réalise encore plus à quel point le réseau de transport n'est pas optimisé quand on analyse les horaires de la STM. Si on jumèle les itinéraires des autobus 17 (Décarie) et 100 (CDL), le trajet peut s'accomplir en 21 minutes, mais étant donné que ce sont deux bus à faible fréquence, une correspondance de 15 minutes ruine le tout.

Voir le schéma ci-bas qui montre le trajet actuel (jaune) et ce qui pourrait être accompli avec un bus passant à Namur, de la Savane.

Pourquoi ne pas amener les usagers au métro par le chemin le plus court ???

Comparaison de trajets: CAE à NDG (Plamondon)



Via métro	
Autobus 460	18 min
Correspondance	5 min
Métro (3 stations)	6 min
29 min	

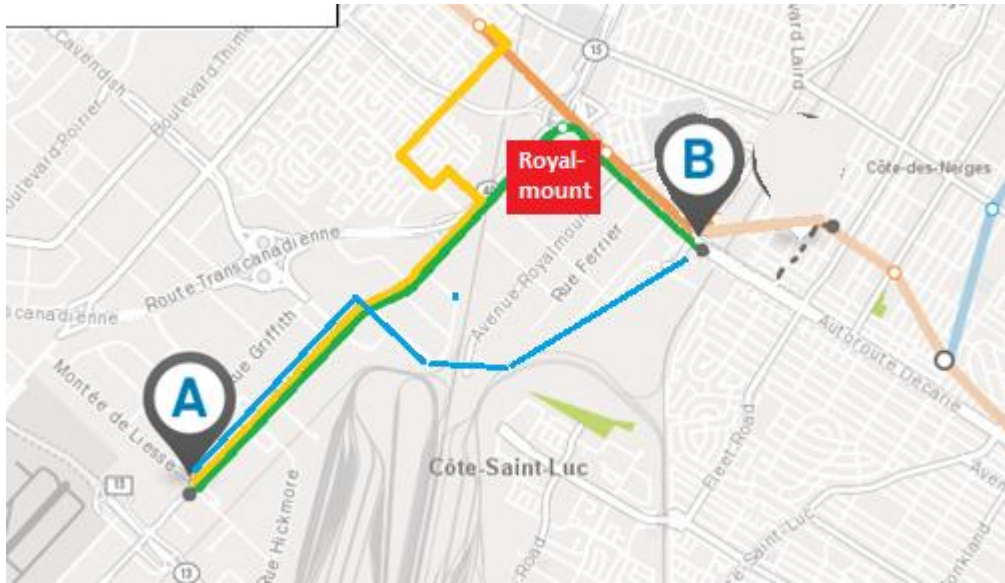
Autobus 100 + 17	
Autobus 100	12 min
Correspondance	15 min
Autobus 17	9 min
36 min	

Une ligne directe reliant les axes Côte-de-Liesse et Décarie rendrait le trajet possible en 21 minutes!

Conclusion

Si l'idée ci-bas implémentée à proximité du site du futur projet Royalmount paraît intéressante, imaginez ce que ça pourrait devenir si la liaison Côte-des-Neiges – Côte-de-Liesse s'effectuait via le raccordement des boulevard Cavendish. Construire du neuf permettrait d'offrir des infrastructures performantes pour la circulation des autobus, chose qui ne semble pas envisageable à l'intersection 15-40.

Le secteur Aeroport/CDL profiterait grandement d'un tel projet.



(le point A représente mon point de chute, mais la ligne de bus imaginée ci-haut aurait comme terminus la gare Dorval)

