

Montréal, 5 mars 2009

Mme Catherine Chauvin  
Commissaire  
Office de consultation publique de Montréal

Madame,

Vous trouverez ci-joint nos commentaires sur le plan directeur du projet proposé par la Société immobilière du Canada sur l'ancien centre de tri postal situé sur la rue Ottawa à Montréal.

Notre document commente le plan directeur proposé par la Société immobilière d'un point de vue cycliste. Notre mémoire commente les infrastructures au pourtour du site et propose de nouveaux liens cyclistes afin d'améliorer l'accès aux quartiers environnants par les cyclistes.

D'après notre compréhension du dossier, les dessins du plan directeur proposent dans l'emprise du parc linéaire de Parcs Canada une voie partagée entre piétons et cyclistes en remplacement des infrastructures existantes sur le site. À notre avis, des infrastructures distinctes pour les piétons et les cyclistes du côté nord du canal seraient beaucoup plus sécuritaires et correspondraient mieux aux critères de conception contemporains des pistes cyclables.

Veuillez, Madame, recevoir nos salutations distinguées.

Jude Levasseur,  
citoyen de Montréal

**Recommandations sur le plan directeur préliminaire  
du réaménagement du  
Centre de tri postal**

**Présenté**

**à**

**l'Office de consultation publique de Montréal**

**par**

**Jude Levasseur**

**Montréal**

**5 mars 2009**

## Recommandations sur le plan directeur préliminaire du réaménagement du Centre de tri postal

### Introduction

La Société immobilière du Canada prévoit réaménager l'ancien centre de tri postal situé au 1500 rue Ottawa dans les prochaines années.

Nos commentaires sur le plan directeur sont présentés dans le présent mémoire et sont basés sur les documents présentés sur le site internet de l'Office de consultation publique.

Certains de nos commentaires se portent sur les infrastructures limitrophes du site développées par la Société immobilière. Celles-ci s'adressent autant aux propriétaires de ces infrastructures qu'à la Société immobilière.

Notre document commente le plan directeur proposé par la Société immobilière d'un point de vue cycliste.

### Piste polyvalente du canal Lachine

Sur l'extrémité sud du site, nous voyons sur les croquis du plan directeur, une succession de nouvelles passerelles permettant au public de circuler sur la rive gauche (nord) du canal Lachine.

#### **Voir fig.1**

Nous sommes en désaccord de la proposition montrée sur les dessins du promoteur d'aménager une promenade où les piétons et les cyclistes partageront les mêmes infrastructures.

La piste actuelle en rive gauche dessert un secteur délimité par les rues des Seigneurs, St-Jacques, la rue McGill et le canal. Ces nombreux liens entre les rues situées au nord du canal et la piste située en rive gauche servent parfaitement les cyclistes qui utilisent le vélo comme moyen de transport. Il est à noter que les infrastructures existantes sur le site présentent un sentier piétonnier distinct de la piste cyclable ce qui leur offre un niveau de sécurité adéquat comparable à celle du réseau de la Ville de Montréal. **Voir fig. 2, 3 et 4**

Fig. 1

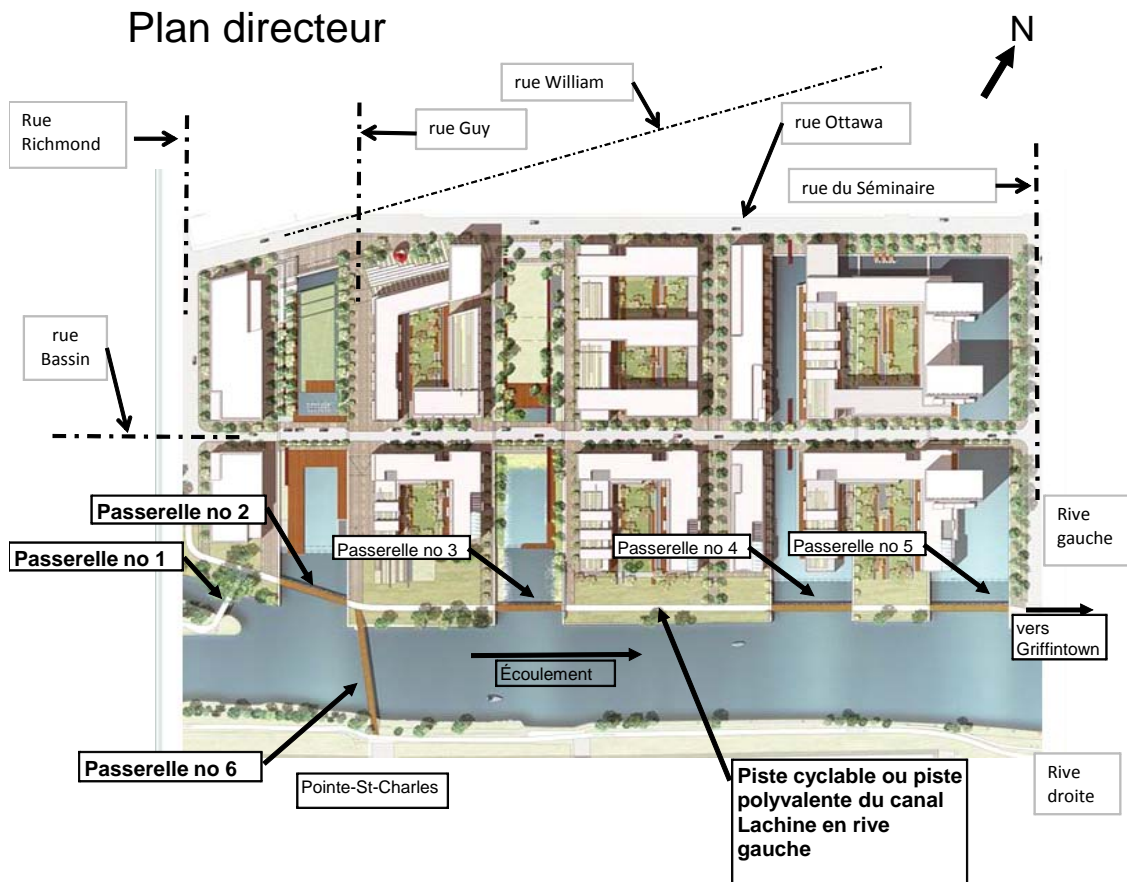


Fig. 1 Plan directeur commenté

Fig. 2 et 3



Fig. 2 - Montréal - Site du centre de tri postal  
 Vue aérienne de la piste cyclable en rive gauche  
 Piste et sentier distincts pour cyclistes et piétons

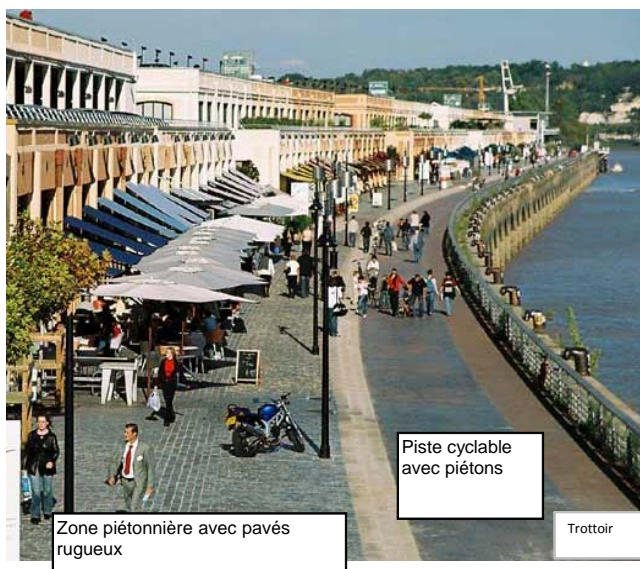


**Montréal - rue de Maisonneuve**  
 Piste cyclable asphaltée et trottoir en béton

**Europe**  
 - Piste cyclable séparée d'un aménagement paysagé

Fig. 3 - Exemples d'infrastructure cycliste séparé des piétons

Fig. 4



**Exemple où la cohabitation cycliste et piétonnière est difficile**

La disposition de la piste cyclable, la présence de tables avec parasols, d'un revêtement de pavés rugueux dans la zone piétonnière, de revêtement lisse sur la piste cyclable, favorisent l'utilisation de la piste cyclable par les piétons rendant de ce fait, la piste cyclable non fonctionnelle et non sécuritaire...

Réf. Ville de Bordeaux, France

**Fig. 4 - Pistes cyclables indissociées où cyclistes et piétons sont en conflit**



### Tramway direction est/ouest

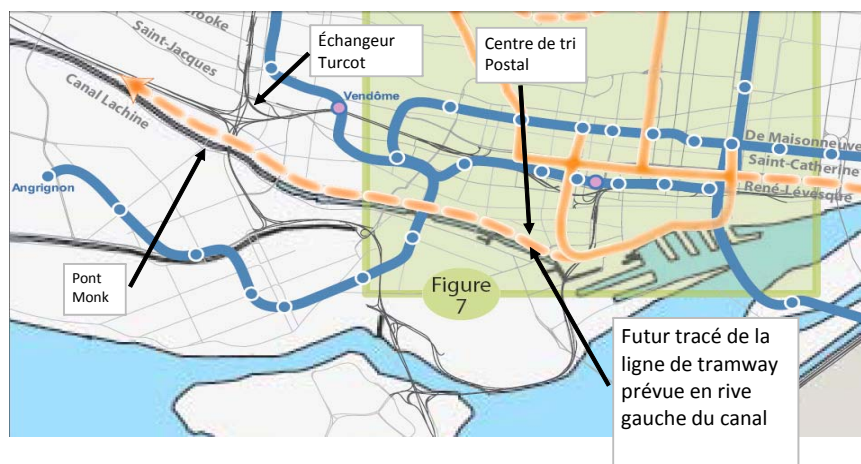
Dans le Plan de transport de la Ville de Montréal adopté en 2007, nous voyons à la figure 5 qu'il est prévu, à long terme, d'avoir une ligne de tramway entre le Vieux-Port et le pont Monk en passant par le marché Atwater. Le trajet proposé au Plan de transport est implanté en rive gauche du canal.

Dans le document d'étude d'impact sur la circulation le consultant ne mentionne pas l'impact de cette future voie de tramway sur le projet ni de l'impact sur la circulation cycliste en rive gauche du canal.

Nous considérons qu'une ligne de tramway en rive gauche entre le bassin Peel et le pont Monk n'est pas souhaitable compte tenu de la faible largeur du parc linéaire et la proximité des nouveaux édifices par rapport au canal.

Nous croyons que le projet d'une ligne de tramway du long du canal entre le bassin Peel et le pont Monk créerait des problèmes de sécurité et empièterait grandement sur la surface du parc linéaire du canal Lachine. **Voir fig. 5**

**Fig. 5**



Réf. Figure no 6 du Plan de transport 2007

Fig. 5 Ligne de tramway est/ouest prévue en rive gauche

### Recommandations

Compte tenu de l'impact que la voie partagée entre cyclistes et piétons crée sur la circulation cycliste du côté nord de canal de part et d'autre du site du centre de tri postal, nous énonçons une série de recommandations.

1- Maintenir et compléter un lien cyclable est/ouest entre Griffintown et le marché Atwater en rive gauche

**-Nous recommandons que le promoteur, Parcs Canada et la Ville s'engagent à maintenir une piste cyclable distincte pour les cyclistes et les piétons en rive gauche (nord) sur le site du centre de tri postal. Nous recommandons même que la piste cyclable soit prolongée entre la rue des Seigneurs et le marché Atwater en rive gauche.**

2- Liens nord-sud dans les environs du centre de tri postal

**-Nous recommandons de déplacer la nouvelle passerelle proposée par le promoteur à l'extrémité est du site du centre de tri postal. Cette passerelle sera située dans l'axe de la rue du Séminaire et devra comporter un trottoir pour les piétons pour départager le flot cycliste des piétons. Voir figure 6.**

Ce lien cycliste devra être prolongé vers le nord sur la rue du Séminaire et de la Montagne jusqu'à la rue St-Jacques. Il est à noter que le pont Wellington ne peut pas être considéré comme un lien cycliste de par la géométrie de ses approches.

**-Nous recommandons de conserver le lien nord/sud formé par les passerelles actuelles des écluses St-Gabriel. Pour créer un meilleur lien avec la future piste cyclable de la rue Richmond, nous recommandons dans une phase ultérieure de prévoir une nouvelle passerelle au-dessus de l'ancien canal de fuite pour améliorer l'alignement de la voie cyclable avec la rue Richmond. Voir figure 6.**

3- Mesures d'atténuation pendant les travaux sur la circulation cycliste

Le promoteur ne présente pas les mesures qu'il entend prendre pour atténuer l'impact de l'excavation et de la construction du complexe sur la circulation cycliste et piétonnière. Puisque ces travaux se dérouleront durant plusieurs années le promoteur devra prévoir des mesures quasi permanentes afin de préserver la fluidité de la piste cyclable en rive gauche.

Il ne faut pas oublier que la piste cyclable en rive droite (côté sud) ne peut servir d'alternative comme mesure temporaire, car elle ne permet pas de conserver un lien cycliste fluide dans la direction est-ouest avec les quartiers Multimédia, Griffintown et le Vieux-Montréal. Cette piste en rive droite ne



permet pas de desservir les quartiers Griffintown et Multimédia «du fait que le pont Wellington ne peut pas être considéré comme un lien cyclable». Voir page 20 du plan directeur du promoteur.

Notre proposition de déplacer la passerelle prévue par le promoteur (axe de la rue Guy) dans le prolongement de la rue du Séminaire et de maintenir et d'améliorer le lien existant de l'écluse St-Gabriel (dans l'axe de la rue Richmond) a l'avantage de diriger la circulation cycliste au pourtour du site.

Toutefois, lors des travaux, la circulation cycliste pourrait être redirigée en rive droite en prenant soin de prévoir que des axes nord/sud au-dessus du canal dans l'axe de la rue Richmond et du Séminaire soient placés dès le début du projet pour atténuer l'impact des travaux sur la circulation cycliste.

**Nous recommandons à la Ville de demander au promoteur un document présentant les mesures temporaires qu'il prévoit pour maintenir la fluidité de la piste cyclable en rive gauche lors des travaux.**

#### 4- Tramway direction est/ouest

**Nous recommandons à la Ville de demander au promoteur et à Parc Canada d'exprimer leurs opinions sur l'existence d'un éventuel tramway dans l'axe est/ouest situé dans l'emprise du parc linéaire de Parcs Canada montré au Plan de transport.**

**Si un éventuel tramway dans l'axe est/ouest voit le jour, nous recommandons qu'il soit implanté sur rue et non dans l'emprise du parc linéaire du canal Lachine. Nous proposons comme corridor d'implantation la rue William entre Peel et Atwater .**



## **Conclusion**

La planification des infrastructures cyclistes et piétonnières, les parcs, les services de proximité, le transport en commun et de la présence automobile sont des points importants qui définissent un quartier.

Étant donné que le site se retrouve dans un quartier en transformation, nous croyons qu'il faut regarder globalement les modes de transport offerts aux futurs résidents du site de la Société immobilière et la relation du site avec ses quartiers environnants. Nous croyons que la place aux cyclistes qui utilisent leur vélo comme moyens de transport doit être affirmée dès le début du réaménagement du quadrilatère situé entre l'autoroute Bonaventure, les rues St-Jacques, Richmond et le canal Lachine.

Nous considérons que le concept des passerelles mixtes en rive gauche (nord) du canal, où piétons, cyclistes et tramway se partagent la voie, comme un réel problème de sécurité. Cette piste cyclable en rive gauche représente une voie de communication majeure pour accéder au Vieux-Montréal et au Vieux-Port depuis l'ouest de l'île, il est donc important qu'elle demeure sécuritaire et attrayante pour les usagers.

Montréal est remarquable au point de vue de son développement cycliste. La ville se démarque de la plupart des autres villes nord-américaines : les investissements sont majeurs et les annonces sont prometteuses. Les citoyens endossent avec fierté le développement des infrastructures cyclables. Considérant ce véritable «virage vélo » de la Ville de Montréal, il serait dommage qu'une des pistes les plus fréquentées au Canada soit amoindrie par un tronçon déficient.

---

Jude Levasseur,  
citoyen de Montréal

## Références :

Fig.1 Documents du promoteur provenant du site de OCPM

Fig. 2 Photo provenant de Virtual Earth 2009 de Microsoft ([www.maps.live.com](http://www.maps.live.com))

Fig. 3 Photo provenant de [www.levm.ca/article-229403-La-piste-cyclable-...](http://www.levm.ca/article-229403-La-piste-cyclable-...)

Fig. 4 Quais à Bordeaux

[http://www.bordeaux.fr/ebx/portals/ebx.portal?\\_nfpb=true&\\_pageLabel=pgPresStand8&classofcontent=presentationStandard&id=1581](http://www.bordeaux.fr/ebx/portals/ebx.portal?_nfpb=true&_pageLabel=pgPresStand8&classofcontent=presentationStandard&id=1581)

[http://images.google.ca/imgres?imgurl=http://bp1.blogger.com/\\_vV5vvcWB2Zs/RmqLmiKrpPI/AAAAAAAHO/GqAZkRgvw90/s400/quai\\_s5\\_piste\\_cyclable\\_160.jpg&imgrefurl=http://lacitemondiale.blogspot.com/2007\\_06\\_01\\_archive.html&usq= oFNS2piNN8E 3qaR6VUCwdRCkcc=&h=107&w=160&sz=30&hl=fr&start=54&tbnid=2f6ltgvz9V-D5M:&tbnh=66&tbnw=98&prev=/images%3Fq%3Dbordeaux%2Bquais%2B%2522piste%2Bcyclable%2522%26ast%3Dy%26gbv%3D2%26ndsp%3D20%26hl%3Dfr%26sa%3DN%26start%3D40](http://images.google.ca/imgres?imgurl=http://bp1.blogger.com/_vV5vvcWB2Zs/RmqLmiKrpPI/AAAAAAAHO/GqAZkRgvw90/s400/quai_s5_piste_cyclable_160.jpg&imgrefurl=http://lacitemondiale.blogspot.com/2007_06_01_archive.html&usq= oFNS2piNN8E 3qaR6VUCwdRCkcc=&h=107&w=160&sz=30&hl=fr&start=54&tbnid=2f6ltgvz9V-D5M:&tbnh=66&tbnw=98&prev=/images%3Fq%3Dbordeaux%2Bquais%2B%2522piste%2Bcyclable%2522%26ast%3Dy%26gbv%3D2%26ndsp%3D20%26hl%3Dfr%26sa%3DN%26start%3D40)

Fig.5 Plan de transport de la Ville de Montréal (fig. 6 -2007)

Fig. 6 Carte provenant de Virtual Earth 2009 de Microsoft ([www.maps.live.com](http://www.maps.live.com))

Fig. 7 Photo provenant de Virtual Earth 2009 de Microsoft ([www.maps.live.com](http://www.maps.live.com))

Fig. 8 Photo provenant de Virtual Earth 2009 de Microsoft ([www.maps.live.com](http://www.maps.live.com))



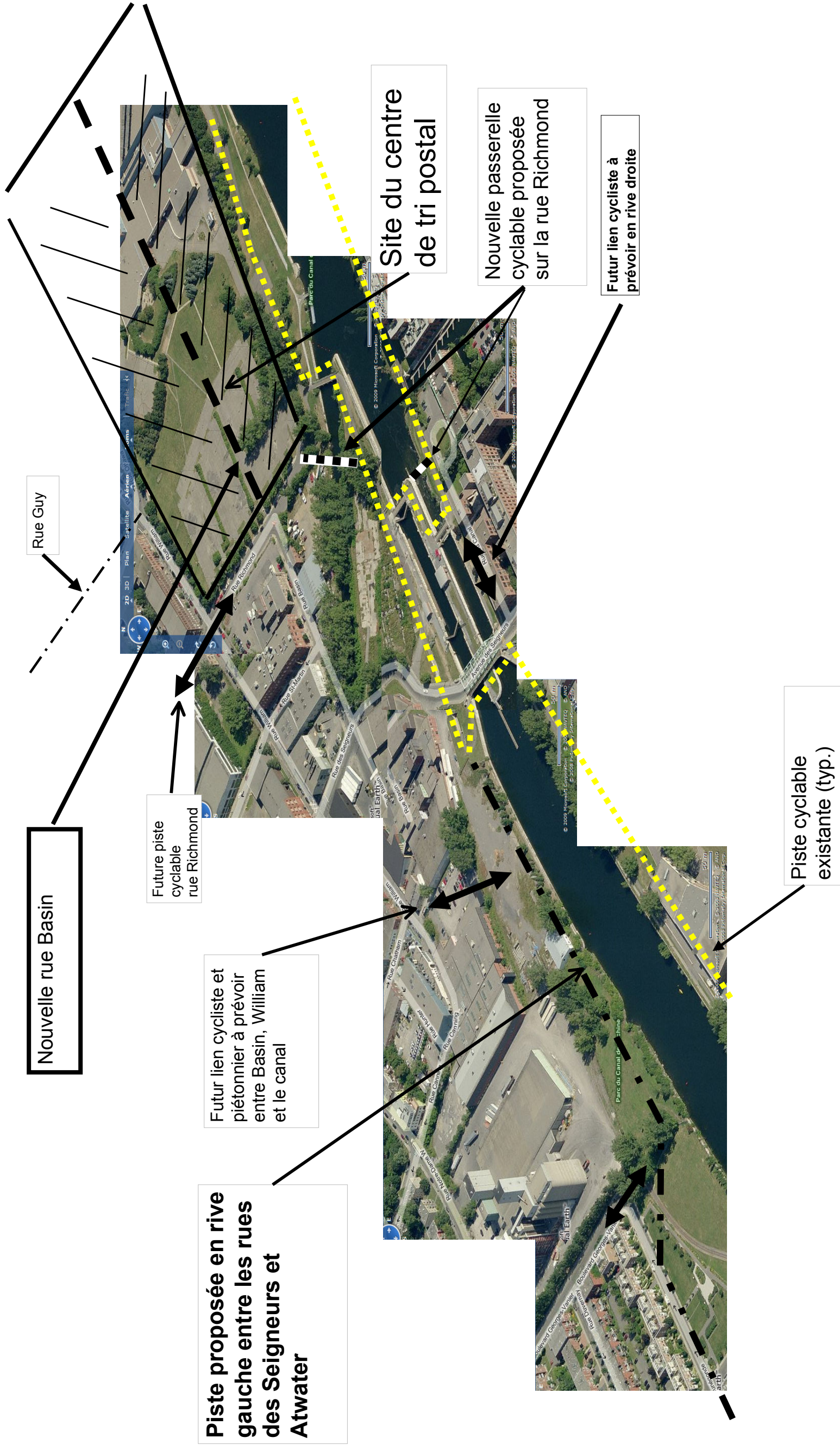


Fig 7 Photo aérienne du site



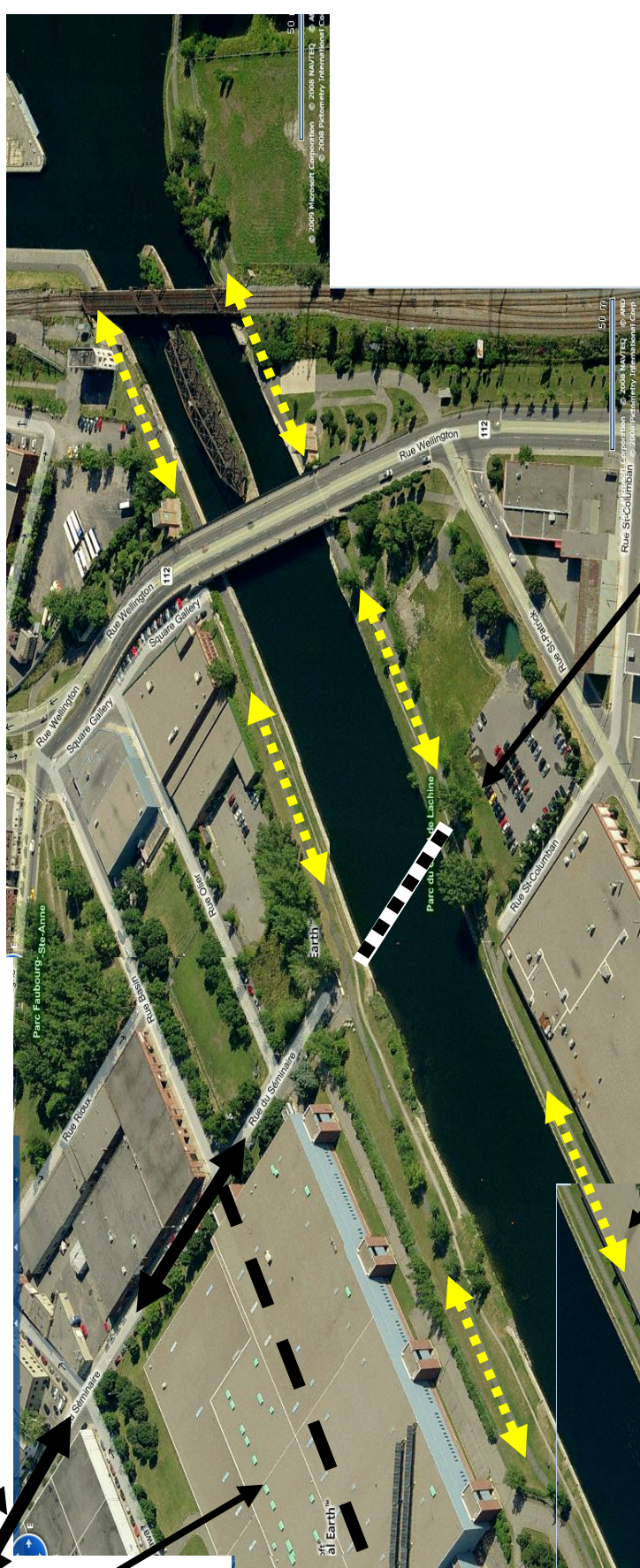
**Centre de tri-postal**

**Nouvelle  
rue Basin**

**rue Guy**

**Future piste  
cyclable prévue  
sur rue  
Richmond**

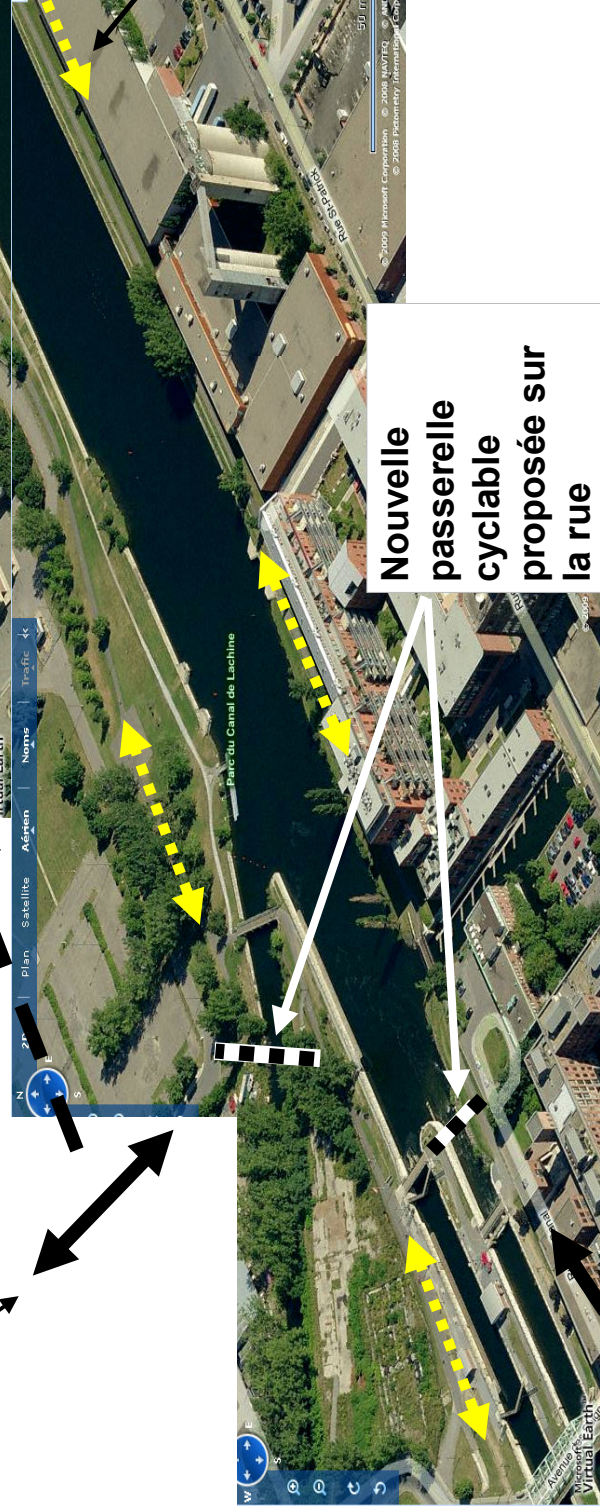
**Nouvelle piste cyclable  
proposée sur la rue du  
Séminaire**



**Nouvelle passerelle  
cyclable proposée  
sur la rue du  
Séminaire**

**Piste cyclable  
existante (typ.)**

**Nouvelle  
passerelle  
cyclable  
proposée sur  
la rue  
Richmond**



**Fig 8 Photo aérienne du site**