



MINISTÈRE DES TRANSPORTS



Projet de réfection majeure de l'autoroute Métropolitaine (secteur est)

Résumé de la consultation publique en ligne

DÉCEMBRE
2021

TABLE DES MATIÈRES

LE PROJET DE RÉFECTION MAJEURE DE L'AUTOROUTE MÉTROPOLITAINE.....	2
LE CONTEXTE DE LA CONSULTATION PUBLIQUE.....	2
LES CARACTÉRISTIQUES DE LA CONSULTATION PUBLIQUE	2
LE PORTRAIT DES RÉPONDANTS	3
LES HABITUDES DE DÉPLACEMENT DES RÉPONDANTS	4
LES PRÉOCCUPATIONS SOULEVÉES.....	4
CONCLUSION	8

Le projet de réfection majeure de l'autoroute Métropolitaine

Le ministère des Transports planifie la réfection majeure de l'autoroute Métropolitaine afin d'assurer la pérennité de cette infrastructure mise en service dans les années 1960. En raison de sa complexité et de son envergure, le projet a été divisé en deux parties, soit le secteur est et le secteur ouest¹. Le présent rapport de consultation concerne uniquement le projet du secteur est. Ce dernier s'étend sur 5,2 km entre les boulevards Saint-Laurent et Provencher. Il couvre une superficie de 160 000 m² de tablier et compte 32 structures.

Les travaux de réfection majeure du secteur est consisteront principalement à reconstruire les glissières et le côté extérieur des dalles, et à réparer le dessus et le dessous des dalles, des colonnes et des chevêtres. Le Ministère procédera aussi à la modernisation des systèmes de drainage et au remplacement des joints de dilatation du tablier, des systèmes d'éclairage et des systèmes de transport intelligents.

Ces interventions permettront d'exploiter ce tronçon sans autre intervention majeure pour une période d'environ 25 ans, tout en intégrant à l'infrastructure des technologies à jour en matière de surveillance du réseau et d'éclairage. Cette option a été retenue parce qu'elle représente la solution optimale pour en assurer la pérennité.

Le projet est assujéti à la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique. Conséquemment, un dossier d'affaires précisant les paramètres du projet, notamment les coûts et l'échéancier, doit être avalisé par le gouvernement pour que le projet puisse passer à l'étape de réalisation.

Le contexte de la consultation publique

Bien que la portée du projet de réfection majeure soit définitive, le Ministère souhaitait consulter les riverains de l'autoroute ainsi que les usagers des axes routiers, piétonniers et cyclables situés sous la section surélevée de l'autoroute, afin de recueillir leurs préoccupations et leurs suggestions concernant les travaux à venir. Ces informations seront utiles pour que le Ministère poursuive sa préparation.

Les caractéristiques de la consultation publique

- Type : en ligne sur la plateforme de consultation en ligne de Québec.ca
 - URL : <https://consultation.quebec.ca>
- Période : du 12 juillet 2021 au 13 août 2021
- Éléments abordés :
 - Habitudes de déplacement des participants
 - Enjeux (bruit, vibrations, etc.) par degré d'importance
 - Suggestions pour améliorer les déplacements en automobile, à vélo ou à pied durant les travaux
- Questions ouvertes et fermées
- Promotion de la consultation : publicité dans les journaux locaux et sur la page Facebook du Ministère

¹ Le projet du secteur ouest est compris entre l'autoroute 520 et le boulevard Saint-Laurent.

Le portrait des répondants

- Nombre de répondants : 1370

La consultation publique comprend un volet de caractéristiques des répondants, dont voici les principaux éléments (les chiffres représentent des pourcentages) :

- Type de répondants

Habite à proximité de l'autoroute	57
Utilise l'autoroute	39
Ne veut pas répondre	2
Représente un organisme	2

- Lieux de résidence des répondants par rapport à l'autoroute

Moins de 250 mètres	11
Entre 250 et 500 mètres	15
Entre 501 et 1000 mètres	24
Plus de 1 kilomètre	35
N'habite pas le secteur	12
Ne veut pas répondre	1
Ne le sait pas	2

- Groupe d'âge des répondants

De 18 à 30 ans	12
De 31 à 45 ans	50
De 46 à 60 ans	24
De 61 à 75 ans	12
Plus de 75 ans	1
Ne veut pas répondre	1

- Intérêt pour obtenir de l'information sur le projet et ses grandes étapes

Oui	56
Non	44

Principaux constats

En somme, nous constatons qu'une majorité des répondants se situent dans la trentaine ou au début de la quarantaine et considèrent qu'ils habitent à proximité de l'autoroute (50 % des répondants ont indiqué habiter à moins d'un kilomètre de l'infrastructure). Ils souhaitent obtenir de l'information sur ce projet de réfection majeure. Enfin, notons que près de 80 % des répondants ont été informés de la consultation par une publication sur Facebook, alors que la publicité dans les journaux locaux n'en a attiré que 5 %.

Les habitudes de déplacement des répondants

Les répondants ont été invités à préciser s'ils ont l'habitude de se déplacer sous la portion surélevée de l'autoroute, et, si oui, de quelle manière. Les chiffres des tableaux suivants représentent des pourcentages.

- Déplacements effectués sous l'autoroute – Pourcentage de réponses positives par mode de transport

En véhicule motorisé (auto, camion, moto)	89
À vélo	45
À pied	43

- Fréquence des déplacements sous l'infrastructure par semaine

	En véhicule motorisé	À vélo	À pied
Moins de 5 fois	54	59	59
Entre 5 et 10 fois	27	25	25
Plus de 10 fois	19	16	16

Principaux constats

Une vaste majorité des répondants circulent sous l'autoroute Métropolitaine avec un véhicule motorisé, alors qu'ils sont moins de la moitié à la franchir à pied ou à vélo. De manière générale, le mode de transport ne semble pas avoir une grande incidence sur la fréquence des déplacements sous l'infrastructure. Notons toutefois que près de 20 % des répondants circulant en voiture sous la structure le font à une très grande fréquence (environ deux fois par jour).

Les préoccupations soulevées

La consultation a abordé différents enjeux propres à un chantier routier d'envergure pour lesquels les répondants étaient invités à indiquer le degré d'importance qu'ils y accordent. De plus, des questions ouvertes leur permettaient de formuler des suggestions pour améliorer les déplacements des automobilistes, des cyclistes et des piétons durant les travaux. Ces commentaires sont regroupés par thème dans différents tableaux, ce qui met en évidence les principaux enjeux. Les chiffres des tableaux suivants représentent des pourcentages.

- Degré d'importance des enjeux des travaux majeurs

	Bruit	Poussière	Vibrations	Éclairage du chantier	Congestion	Entraves au réseau municipal	Entrave au réseau autoroutier
Pas du tout	7	5	6	13	5	3	5
Peu	10	8	12	25	6	4	9
Moyennement	20	19	30	34	16	16	20
Plutôt	21	26	27	19	19	23	21
Très	42	42	25	9	54	54	45

Environ 25 % des répondants ont indiqué avoir des suggestions pour améliorer les déplacements en véhicule motorisé, à pied ou à vélo durant les travaux.

- Suggestions regroupées par thème pour améliorer les déplacements en véhicule motorisé pendant les travaux (environ 400 suggestions)²

Planification des travaux	28
Entraves de nuit et/ou de fin de semaine	14
Phasage par tronçon pour maintenir des voies ouvertes	10
Interventions intensives (échancier de réalisation le plus court possible)	4

Interventions sur le réseau municipal	20
Programmation des feux de circulation et permission de mouvements de circulation	18
Signalisation et marquage	2

Mesures favorisant les modes de transport autres que l'automobile	14
Mesures pour le transport collectif (voie réservée, nouvelles navettes)	8
Mesures pour le transport actif (sécurisation des passages, piste cyclable)	6

Communication et coordination	11
Concertation avec la Ville de Montréal pour limiter les fermetures	6
Diffusion des entraves à la population	5

Restriction d'accès pendant les travaux majeurs	10
Interdiction de passage des camions sur l'autoroute	6
Circulation locale permise seulement dans les rues à proximité	3
Péage sur l'autoroute	1

Portée du projet	9
Enfouissement de l'autoroute (tunnel)	4
Transformation de l'autoroute en boulevard urbain (au sol)	2
Mise hors service de l'autoroute de manière permanente (déconstruction)	1
Ajout de voies sur l'autoroute (voies superposées)	1
Reconstruction (et non réfection majeure)	1

Autres mesures suggérées	8
Utilisation de l'espace sous l'autoroute à titre de voie secondaire	2
Mesures d'atténuation pour le bruit et la poussière	1

² Compilation des résultats sujette à interprétation. Les pourcentages présentés sont approximatifs et témoignent des grandes tendances exprimées.

Abandon du projet de prolongement de l'autoroute 19	< 1
Prolongement de l'autoroute 440	< 1
Suppression du péage sur l'autoroute 25	< 1
Utilisation des ruelles comme voies secondaires	< 1
Intégration de l'art urbain au chantier	< 1
Retrait de la voie réservée sur le boulevard Crémazie	< 1
Accroissement de l'expertise interne au ministère des Transports	< 1

Ces tableaux montrent que la mesure la plus recommandée par les répondants est d'intervenir sur le réseau municipal, plus particulièrement sur la programmation des feux de circulation et les virages permis sur la voie de desserte. Près de 20 % des commentaires transmis abondent en ce sens. Plusieurs répondants ont également indiqué qu'il était important que des policiers soient présents lors d'entraves majeures.

Par ailleurs, le thème le plus populaire des suggestions recueillies concerne la planification des travaux. À cet égard, une majorité de répondants proposent de séquencer les travaux en phase pour limiter les entraves. Bon nombre proposent également que les fermetures s'effectuent seulement la nuit ou la fin de semaine. À l'opposé, certains répondants souhaitent condenser les travaux pour que la durée du chantier soit courte, même si cela implique une fermeture complète.

- Suggestions regroupées par thème pour améliorer les déplacements à vélo pendant les travaux (environ 300 suggestions)³

Développement du réseau de pistes cyclables	56
Maintien et/ou développement de pistes cyclables en site propre	43
Maintien et/ou développement du Réseau express vélo (REV)	8
Ajoute de pistes cyclables permanentes ou temporaires nord-sud	4
Aménagement de l'espace vacant sous l'autoroute en corridor vélo est-ouest	1

Sécurisation des corridors de transport en vélo	17
Ajout de feux cyclistes et synchronisation des feux	7
Ajout de cages, de filets ou de barrières de protection sur les pistes près de l'autoroute	6
Ajout d'écrans pour le bruit et la poussière	3
Présence de policiers et de brigadiers	1

Signalisation et communication	8
Signalisation optimale (voie réservée, détour)	5
Bannissement du panneau « Obligation de marcher à côté de son vélo »	2
Diffusion des entraves à l'avance	1

Portée du projet	8
Enfouissement de l'autoroute (tunnel)	4

³ Compilation des résultats sujette à interprétation. Les pourcentages présentés sont approximatifs et témoignent des grandes tendances exprimées.

Transformation de l'autoroute en boulevard urbain (au sol)	2
Mise hors service de l'autoroute de manière permanente (déconstruction)	2

Restriction et maintien de l'accès pendant les travaux majeurs	6
Détour cycliste le plus court possible	3
Restriction d'accès temporaire et déplacement des pistes pour les vélos	1
Interdiction de passage pour les vélos	1
Utilisation des corridors piétonniers	1

Planification des travaux	3
Entraves de nuit	2
Phasage par tronçon pour maintenir des voies ouvertes	1

Autres mesures suggérées	2
Mesures pour favoriser le transport collectif	< 1
Intégration de l'art urbain au chantier	< 1
Retrait des stationnements sur la voie de desserte	< 1
Ajout de goulottes (rampes) aux passages piétons temporaires	< 1
Accroissement de l'expertise interne au ministère des Transports	< 1

Ces tableaux montrent que les répondants souhaitent surtout le développement du réseau cyclable aux abords de l'infrastructure. Plus de la moitié des commentaires recueillis visent la création de pistes cyclables en site propre ou le développement du REV, mais également le maintien des pistes cyclables déjà aménagées. Une autre mesure populaire auprès des répondants consiste à sécuriser les passages pour vélos par l'ajout de feux prioritaires et à assurer une protection des corridors cyclistes pendant les travaux par la mise en place d'écrans ou de filets. Enfin, la signalisation est un autre élément souvent mentionné dans les commentaires : elle doit être claire et installée en amont des travaux pour que les cyclistes puissent emprunter un autre itinéraire.

- Suggestions recueillies par thème pour améliorer les déplacements des piétons pendant les travaux (environ 350 suggestions)⁴

Développement des passages pour piétons	41
Maintien des passages piétons actuels	21
Ajout de passages piétons temporaires	20

Sécurisation des corridors de transport pour les piétons	33
Ajout de cages, de filets et de barrières de protection, et de tunnels piétons	13
Ajout de feux piétons et programmation des feux	8
Présence de policiers, de brigadiers et de signaleurs	3
Amélioration du marquage	3
Bonification de l'éclairage	2

⁴ Compilation des résultats sujette à interprétation. Les pourcentages présentés sont approximatifs et témoignent des grandes tendances exprimées.

Élargissement des trottoirs	2
Ajout d'écrans ou distribution de masques pour le bruit et la poussière	2

Portée du projet	8
Enfouissement de l'autoroute (tunnel)	3
Transformation de l'autoroute en boulevard urbain (au sol)	3
Mise hors service de l'autoroute de manière permanente (déconstruction)	2

Restriction et maintien d'accès pendant les travaux majeurs	4
Détours piétons les plus courts possibles	3
Restriction d'accès temporaire pour le camionnage ou les automobiles	1

Planification des travaux	4
Entraves de nuit	4

Signalisation et communication	3
Signalisation optimale	2
Diffusion des entraves à l'avance	1

Autres mesures suggérées	7
Mesures pour favoriser le transport collectif (navette)	3
Verdissement des passages	2
Intégration de l'art urbain au chantier	1
Ajout de dos d'âne	< 1
Installation de radars	< 1
Tests effectués sur le terrain par le Ministère	< 1
Transfert de responsabilité à la Ville de Montréal	< 1

Ces tableaux montrent que la principale suggestion des répondants vise le développement ou au moins le maintien des accès piétons aux abords de l'infrastructure, tout comme pour les déplacements à vélo. La programmation des feux est un enjeu souvent signalé : les répondants déplorent le fait qu'ils n'ont pas le temps de traverser l'infrastructure avant le changement de feu et doivent ainsi patienter sous l'autoroute dans des espaces peu agréables. La largeur des trottoirs, autre aspect fréquemment rapporté, semble un obstacle pour les déplacements avec une poussette. Enfin, notons que l'accès au parc Frédéric-Back (secteur de la rue D'Iberville) est jugé problématique depuis le sud de l'autoroute, plusieurs répondants ayant indiqué qu'il faudrait profiter des travaux pour l'améliorer.

Conclusion

La consultation publique en ligne a donné l'occasion au Ministère de recueillir les préoccupations des citoyennes et citoyens en ce qui a trait aux travaux à venir.

Sans être exhaustive, la liste suivante dresse les principaux constats que nous pouvons formuler en fonction des réponses obtenues.

- Le principal enjeu concernant les travaux à venir est lié à la mobilité, plus particulièrement aux entraves projetées sur le réseau municipal.
- Apparaît un consensus (ou presque) pour le maintien de corridors sécuritaires destinés aux piétons et aux cyclistes pendant les travaux.
- La réalisation de travaux de nuit ou de fin de semaine pour les interventions nécessitant des fermetures d'envergure est considérée comme une option viable pour limiter les répercussions sur la circulation.
- Plusieurs répondants jugent que la programmation des feux de circulation sur le réseau municipal (aussi bien pour les véhicules que pour les vélos et les piétons) gagnerait à être optimisée pendant les travaux.
- Plusieurs répondants réitèrent l'importance de réaménager le boulevard Crémazie longeant l'autoroute pour en faire un corridor de transport adapté aux différents modes de transport (collectif et actif).
- Une part non négligeable des commentaires reçus (entre 5 % et 10 %) concerne la portée même du projet (réfection majeure) et propose plutôt l'enfouissement de l'autoroute ou sa transformation en boulevard urbain.

Le Ministère tient à remercier tous ceux et celles qui ont participé à la consultation en ligne. L'information recueillie servira à mieux planifier le projet et à limiter les nuisances des travaux. Il est toujours possible de transmettre des questions et commentaires à l'adresse suivante : metropolitaine@transport.gouv.qc.ca.

