



Forum citoyen sur les déplacements actifs et la sécurité urbaine

Rapport de consultation présenté à la Direction de
l'aménagement urbain et du patrimoine de l'Arrondissement du
Sud-Ouest

Février 2017

CONVERCITÉ

L'HUMAIN AU CŒUR
DU PROJET URBAIN

Avis au lecteur

Ce document est mis à la disposition du lecteur intéressé à titre informatif seulement.

Le document qui suit, les informations qu'il contient et les recommandations qui en découlent, s'il y a lieu, ne lient d'aucune façon la Ville de Montréal et l'arrondissement Le Sud-Ouest.

Un plan d'intervention sera élaboré par l'arrondissement du Sud-Ouest, en concertation avec les services centraux de la Ville de Montréal.

TABLE DES MATIERES

RAPPEL DU MANDAT	1
DÉROULEMENT DU FORUM CITOYEN	2
LE FORUM EN CHIFFRES.....	2
PRÉSENTATION DU CONTEXTE ET DES ENJEUX ACTUELS	3
RÉSUMÉ DE LA CONSULTATION.....	6
DÉPLACEMENTS PIÉTONS ET ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE.....	6
DÉPLACEMENTS À VÉLO	7
DÉPLACEMENTS AUTOMOBILES ET CAMIONNAGE.....	8
AMÉNAGEMENTS ET MESURES D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION	9
ABORDS DE LA STATION PLACE-SAINT-HENRI.....	11
RÉPERCUSSIONS DES CHANTIERS ROUTIERS.....	12
ENJEUX ET RECOMMANDATIONS LOCALISÉS	13
CARTES DES ENJEUX ET DES RECOMMANDATIONS	17
PRIORITÉS D'ACTION.....	18
LES SUITES DU FORUM CITOYEN	19
ANNEXE 1 –PARTICIPANTS AU FORUM.....	20

RAPPEL DU MANDAT

La Direction de l'aménagement urbain et du patrimoine de l'Arrondissement du Sud-Ouest souhaite proposer des recommandations concrètes à la Ville centre, en vue d'un apaisement de la circulation dans le secteur traversé par les rues Saint-Antoine et Saint-Jacques, entre les rues de Courcelle et Guy.

Au cours des dernières années, la multiplication des chantiers dans les secteurs avoisinants a eu pour effet d'accroître considérablement le transit des automobiles, autobus et camions sur ces artères déjà bien achalandées. Alors que plusieurs mesures de mitigation ont été mises en place, de nombreuses problématiques de sécurité demeurent.

Les rues Saint-Antoine et Saint-Jacques font partie du réseau artériel et sont sous la juridiction de la Ville centre pour tout ce qui touche au réaménagement de rue et à la gestion des feux de circulation.

L'Arrondissement souhaitait impliquer les citoyens résidant et travaillant dans le territoire à l'étude dans l'identification d'enjeux actuels et dans l'élaboration de recommandations qui correspondent à la réalité du milieu et aux attentes des communautés locales.

Un forum citoyen a donc été organisé, en collaboration avec l'agence Convercité, le 10 novembre 2016. Ce forum citoyen s'inscrit dans une démarche plus large de planification du territoire, entamée au début de l'année 2016 et qui englobe le secteur situé entre la limite nord de l'arrondissement et le canal de Lachine, de part et d'autre de l'axe Atwater.

DÉROULEMENT DU FORUM CITOYEN

Le forum citoyen du 10 novembre 2016 s'est déroulé comme suit :

18H30 – Accueil des participants

19H00 – Ouverture de la soirée et mots des élus

19H10 – Présentation de la mise en contexte

- Territoire à l'étude
- Objectifs du forum
- Intentions de l'Arrondissement
- Niveaux de juridiction
- Calendrier du processus

19H15 – Constats et enjeux actuels

- Les projets et les démarches en cours et à venir
- Les interventions réalisées dans le territoire à l'étude

19H30 – Atelier 1 : Identification des enjeux actuels

- Quelle est votre perception comme usager, utilisateur ou résident, de la sécurité des déplacements dans le territoire à l'étude ?
- Y a-t-il des enjeux ou des problématiques que vous souhaiteriez souligner dans le territoire à l'étude ?

20H00 – Atelier 2 : Identification de recommandations potentielles

- En fonction des enjeux et constats que vous avez identifiés dans l'atelier 1, quelles solutions entrevoyez-vous ?
- Avez-vous des exemples d'interventions inspirantes réalisées dans l'arrondissement ou ailleurs ?

21H00 – Plénière : priorités d'action

21H30 – Fin de la rencontre

LE FORUM EN CHIFFRES

- Près de 50 participants au total¹
- 7 tables de discussion de 5 à 8 participants
- 30 minutes de discussion pour l'atelier 1
- 60 minutes de discussion pour l'atelier 2
- 25 minutes de plénière

¹ Voir la liste des participants en annexe

Interventions permises en fonction du niveau de juridiction	
SOUS JURIDICTION DE LA VILLE CENTRE Conception / réalisation des aménagements sur le réseau artériel :	SOUS JURIDICTION DE L'ARRONDISSEMENT Interventions sur le réseau artériel, appuyées par une analyse et une justification des besoins :
Ajout ou modification au réseau cyclable	Ajout ou modification aux traverses de piétons
Modification aux trottoirs et aux voies de circulation	Modifications aux limites de vitesse
Réaménagement de la rue	Signalisation/marquage (aménagement de pistes cyclables)
Politique de stationnement	Gestion des stationnements sur rue, excepté espaces tarifés
Installation de feux de circulation, modification au plan de feux	Réseau de camionnage
Installation de radars-photo	Entretien du réseau

Constats et enjeux actuels

Les rues Saint-Antoine et Saint-Jacques sont des artères qui favorisent la circulation à haute vitesse puisqu'elles sont à sens unique et rattachées au réseau routier. De plus, elles constituent des entrées/sorties pour le centre-ville, ce qui amène un achalandage additionnel important.

Plusieurs grands projets sont en cours dans les secteurs avoisinants le territoire à l'étude :

- La reconstruction de l'échangeur Turcot et ses bretelles d'accès ;
- La construction du nouveau pont Champlain ;
- Le remplacement de l'autoroute Bonaventure par un boulevard urbain.

Ces chantiers créent certaines nuisances dans les milieux avoisinants, telles le transfert de trafic du réseau supérieur au réseau inférieur, la modification des circuits et horaires d'autobus et l'augmentation du camionnage.

Certaines mesures d'apaisement ont été mises en place par l'Arrondissement, mais les nuisances se font toujours sentir, principalement en ce qui a trait aux déplacements actifs et à la sécurité urbaine.

Interventions réalisées par l'Arrondissement dans le territoire à l'étude



En parallèle, deux démarches de planification sont en cours dans l'arrondissement du Sud-Ouest : le Plan de développement urbain, économique et social (PDUES) pour les quartiers avoisinant l'échangeur Turcot, et la planification du pôle Lionel-Groulx - Atwater.

Parmi les principaux éléments ressortis de ces démarches, la connectivité et la mobilité active sont au cœur des préoccupations des citoyens. Ils souhaitent que les déplacements piétons et cyclables soient favorisés.

Le forum citoyen s'inscrit donc dans la continuité des réflexions en cours sur le territoire de l'Arrondissement.

RÉSUMÉ DE LA CONSULTATION

Les sections qui suivent présentent les résultats de la consultation du 10 novembre (ateliers 1 et 2). Les enjeux et les recommandations des participants ont été regroupés en six sections, soit :

- Les déplacements piétons et l'accessibilité universelle ;
- Les déplacements à vélo ;
- Les déplacements automobiles et le camionnage ;
- L'aménagement et les mesures d'apaisement de la circulation ;
- Les abords du métro Place-Saint-Henri ;
- Les répercussions des chantiers routiers.

Les recommandations **en caractères gras** représentent celles qui ont été énumérées par les participants lors de la plénière et qui représentent, aux yeux des participants, les principales priorités d'action.

Le tableau des enjeux et des recommandations localisés (p. 13) compile l'ensemble des informations récoltées sur des endroits précis du secteur à l'étude. Ainsi, si les participants ont recommandé d'aménager une saillie de trottoir à une intersection en particulier, cette information est présentée dans le tableau.

DÉPLACEMENTS PIÉTONS ET ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

Enjeux

- Les piétons se sentent vulnérables près des grandes artères, en particulier les rues Saint-Antoine et Saint-Jacques, ainsi qu'à proximité des sorties d'autoroute.
- Les piétons et les personnes à mobilité réduite se sentent particulièrement vulnérables lorsque les trottoirs sont étroits et qu'ils sont entravés, par exemple lors des travaux routiers. La rue Saint-Antoine semble particulièrement problématique à cet égard.
- Une attention particulière doit être accordée aux personnes à mobilité réduite lors de l'aménagement du domaine public. Plusieurs correctifs devraient être apportés dans le secteur à l'étude.
- La majorité des trottoirs sont trop étroits et n'ont pas été conçus pour un fort achalandage piétonnier. Par ailleurs, les trottoirs sont souvent mal entretenus et mal aménagés.
- Des traverses piétonnes devraient être marquées ou aménagées aussi souvent que possible.
- Le temps de traverse des feux pour piétons est insuffisant.
- Les intersections sur Atwater, entre le tunnel et la rue Notre-Dame, sont dangereuses pour les piétons et les cyclistes, car la priorité est accordée à la fluidité de la circulation automobile.

Recommandations

- **Élargir les trottoirs et améliorer leur entretien et leur déneigement en hiver.**
- **Installer une traverse piétonne sécuritaire à l'intersection des rues Saint-Jacques et Dominion.**
- **Améliorer l'éclairage sous les viaducs Notre-Dame, Greene et Atwater.**

- Implanter différents aménagements pour éviter que les automobilistes stationnent à moins de 5 mètres des intersections.
- Élargir le trottoir sur l'avenue Lionel-Groulx, en face du 2455 avenue Lionel-Groulx, car les piétons doivent emprunter la rue.

DÉPLACEMENTS À VÉLO

Enjeux

- Les pistes cyclables du secteur à l'étude sont morcelées et ne sont pas connectées avec les secteurs environnants et le centre-ville. La piste cyclable sur Lionel-Groulx en est un bon exemple.
- Certaines voitures empruntent les pistes cyclables pour éviter les embouteillages ou simplement comme raccourci. Les participants ont mentionné que cela arrivait couramment sur la piste du parc du Premier-Chemin-de-Fer.
- Les rues Saint-Antoine Ouest, Saint-Jacques et Atwater ne sont pas assez sécuritaires pour les déplacements à vélo, mais plusieurs cyclistes les empruntent malgré tout.
- La piste cyclable du parc du Premier-Chemin-de-Fer est entravée à plusieurs endroits et l'aménagement entraîne des conflits entre les différents modes de déplacement. Ces cinq intersections sont particulièrement problématiques :
 - Lionel-Groulx
 - Greene
 - Rose-de-Lima
 - Du Couvent
 - Place Saint-Henri

Recommandations

- Aménager des pistes cyclables sur les rues Saint-Antoine et Saint-Jacques afin de créer un réseau cyclable continu de Turcot à Bonaventure. Ces pistes cyclables doivent être aménagées en site propre en raison de l'important trafic automobile sur ces artères.
- Poursuivre le lien cyclable du parc du Premier-Chemin-de-Fer le long de la voie ferrée entre la Place Saint-Henri et de Courcelle.
- Connecter la piste cyclable sur de Courcelle aux nouvelles pistes cyclables sur Saint-Jacques et Saint-Antoine.
- Sécuriser le réseau cyclable (ajout de lumière, d'arrêts pour les voitures aux intersections des pistes cyclables, de sas pour vélos aux intersections dangereuses ou achalandées, etc.).
- Favoriser des aménagements cyclables de transit plutôt que des aménagements de loisir.
- Aménager un lien cyclable nord-sud sur la rue Guy pour améliorer la connectivité à partir du canal de Lachine. Cette piste cyclable devrait être reliée à la future piste sur Saint-Jacques.
- Installer des supports à vélos abrités, notamment près de la station de métro Lionel-Groulx.

DÉPLACEMENTS AUTOMOBILES ET CAMIONNAGE

Enjeux

Circulation automobile et vitesse

- Les limites de vitesse ne sont pas respectées dans le secteur à l'étude, particulièrement sur les rues Saint-Antoine et Saint-Jacques.
- Certains automobilistes contournent les embouteillages en empruntant la rue Coursol à contresens.
- Les automobilistes empruntent les rues résidentielles afin de contourner les embouteillages.
- La présence de nids-de-poule sur les rues Saint-Antoine et Saint-Jacques représente un danger pour tous les usagers de la route.
- Il y a trop de circulation de transit sur les rues Saint-Jacques et Saint-Antoine.
- Il n'y a pas assez de feux de circulation pour limiter la vitesse des automobilistes.
- Il y a beaucoup de circulation automobile dans les ruelles et les automobilistes y roulent à des vitesses excessives.
- Il y a beaucoup trop d'achalandage automobile et de camionnage dans le secteur et cela a un impact important sur la qualité de vie des résidents.

Stationnement

- Il n'y a pas assez de stationnements dans le secteur, ce qui incite les automobilistes à se stationner à des endroits interdits, comme à moins de 5 mètres des intersections.
- Les ruelles sont également utilisées à des fins de stationnement.
- Le retrait de la voie de stationnement sur la rue Notre-Dame n'a pas eu d'impact significatif sur le trafic, mais décourage les visiteurs à s'arrêter dans les commerces et les restaurants de la rue.

Signalisation

- De manière générale, il manque de panneaux de signalisation aux intersections et des panneaux indiquant les limites de vitesse, notamment sur les rues du Couvent et Saint-Jacques.
- Les panneaux de signalisation sont vieux et ne sont pas toujours visibles.

Camionnage

- Des camions empruntent régulièrement des rues qui leur sont interdites, malgré la signalisation en place.
- Trop de camions circulent sur les rues Saint-Jacques et Saint-Antoine, et ces derniers roulent trop rapidement.
- L'important volume de camionnage sur les rues Saint-Jacques et Saint-Antoine et sur les rues avoisinantes génère une augmentation des gaz à effet de serre ainsi que des nuisances sonores et atmosphériques.

Recommandations

- Accroître la surveillance policière, notamment sur les rues Saint-Antoine et Saint-Jacques, dans le but de faire respecter les limites de vitesse ainsi que les restrictions sur le camionnage. Le montant des contraventions devrait être augmenté.
- Synchroniser les feux de circulation sur la rue Saint-Antoine de manière à inciter les automobilistes à circuler à 40 km/h.

- Restaurer la voie de stationnement sur la rue Saint-Antoine entre les rues Lenoir et du Couvent, car elle créait une barrière entre les automobilistes et les piétons.
- Mettre en place des aménagements et une réglementation pour apaiser la circulation automobile, notamment près des écoles et des parcs. L'installation de panneaux radars près des écoles a été suggérée afin de conscientiser les automobilistes vis-à-vis leur comportement de conduite.
- Mettre en place des photos radar afin d'assurer le respect des limites de vitesse, notamment sur les rues Atwater, Saint-Antoine et Saint-Jacques.
- La Ville centre et l'Arrondissement devraient travailler avec les entreprises du secteur afin de mettre de l'avant des incitatifs à délaisser l'automobile au profit des modes de transport alternatifs.
- Interdire le camionnage de transit la nuit.
- Étendre les zones de 30 km/h aux abords des parcs et des écoles.
- Créer un comité ou une patrouille citoyenne afin de faire de la sensibilisation sur l'importance de la sécurité routière.
- Modifier les horaires de stationnement aux heures de pointe afin de libérer des voies supplémentaires sur les artères.
- Permettre aux résidents et aux commerçants qui demandent des vignettes de se stationner dans les zones de vignettes adjacentes.
- Transformer en sens unique la rue Vinet et le boulevard Georges-Vanier.

AMÉNAGEMENTS ET MESURES D'APAIEMENT DE LA CIRCULATION

Enjeux

- Les intersections des rues Saint-Jacques et Saint-Antoine ne sont pas assez sécuritaires.
- La rue Saint-Jacques est beaucoup trop large, ce qui n'incite pas les automobilistes à ralentir.
- Les voitures ne respectent pas toujours les bollards qui bloquent l'accès aux pistes cyclables.
- Les pots de fleurs en béton qui servent à rétrécir l'entrée de la rue Coursol sont un exemple d'aménagement dont il faut s'inspirer pour réduire la vitesse de circulation.
- Ajouter des pots de fleurs géants sur l'avenue Marin afin d'empêcher les automobilistes d'emprunter l'avenue comme voie de contournement.
- Sécuriser les intersections autour du métro Lionel-Groulx en aménageant des traverses surélevées.
- La vocation du parc des Meubliers devrait être revue, car il est sous-utilisé.
- L'éclairage et l'aménagement de tous les petits parcs de la Petite-Bourgogne sont déficients.

Recommandations

- Installer des aménagements, lorsque c'est possible, qui indiquent physiquement où sont situées les traverses et qui incitent les automobilistes à ralentir.
- Prévoir divers aménagements qui auront pour effet de rompre la perspective des conducteurs, car cela aura pour effet de les inciter à ralentir.

- **Aménager des dos d'âne et des saillies dans les rues résidentielles, comme il est déjà pratiqué au sud de la rue Notre-Dame.**
- **Élargir et uniformiser les trottoirs lorsque c'est possible.**
- Aménager les coins des intersections de la rue Saint-Antoine Ouest afin de forcer les automobilistes à se stationner à plus de 5 m de l'intersection.
- Améliorer les traverses aux entrées et sorties d'autoroutes et près des écoles, des parcs et des CPE.
- Diminuer le nombre d'entrées charretières de la station-service Esso, située au 700 avenue Atwater.
- Aménager des intersections texturées (pavé uni) dans le but d'inciter les automobilistes à ralentir.
- Verdir les rues Saint-Jacques et Saint-Antoine de manière à créer un espace tampon entre la circulation automobile et les piétons.

Éclairage à améliorer

Les participants au forum ont identifié de nombreux lieux dont l'éclairage devrait être amélioré. En améliorant l'éclairage de ces lieux, il serait possible d'accroître le sentiment de sécurité des piétons qui fréquentent le secteur. En plus de la liste ci-dessous, les participants ont indiqué **que l'éclairage des trottoirs, de manière générale, devrait être amélioré.**

- Parc Brewster
- Parc Charles-Drew
- Parc David-Lefebvre
- Parc à chiens sur Saint-Antoine au coin de Vinet
- Parc des Jazzmen
- Parc de l'Encan
- Parc Oscar-Peterson
- Place Richmond
- Square Iberville
- Le sentier entre la station Place-Saint-Henri et la rue Notre-Dame
- Les trottoirs des rues Saint-Jacques, de Courcelle, Saint-Antoine et George-Vanier

ABORDS DE LA STATION PLACE-SAINT-HENRI

Lors de la consultation, toutes les tables ont discuté de l'aménagement de la Place-Saint-Henri et des abords de la station de métro. Selon les participants, la cohabitation y est particulièrement difficile entre les différents usagers de la route.

Les enjeux identifiés et les recommandations formulées ont été regroupés dans une seule section, car en plus de représenter une priorité, cela concerne plusieurs intersections et l'aménagement général de la zone.

Enjeux

- Cette zone est particulièrement achalandée en raison de la présence de la station de métro et de la polyvalente.
- La courbe située à l'intersection des rues Saint-Jacques et Place-Saint-Henri nuit considérablement à la visibilité des automobilistes et des piétons. La vitesse élevée de la circulation automobile et l'absence de marquage au sol, de traverses piétonnes ou de mesures d'apaisement de la circulation augmentent le sentiment d'insécurité des piétons.
- Les intersections près de l'édicule du métro Place-Saint-Henri sont peu sécuritaires et les piétons se sentent particulièrement vulnérables.
- La fin de la piste cyclable du sentier du parc du Premier-Chemin-de-Fer est peu sécuritaire, car l'intersection n'est pas visible par les automobilistes.

Recommandations

- **Élargir les abords de la Place-Saint-Henri et verdir les trottoirs.**
- **Améliorer l'éclairage du sentier entre la station Place-Saint-Henri et la rue Notre-Dame, afin de créer une ambiance urbaine sécuritaire.**
- Revoir l'aménagement de la Place Saint-Henri de manière à mettre le piéton au centre de l'aménagement.
- Aménager des traverses aux intersections avec du marquage au sol, du pavé uni ou des traverses surélevées. Une traverse surélevée devrait spécifiquement être aménagée à l'intersection des rues Saint-Jacques et Place-Saint-Henri.
- Aménager une traverse entre la polyvalente et la place publique.
- Sécuriser les déplacements piétons et cyclistes entre la Place-Saint-Henri et le sentier du parc du Premier-Chemin-de-Fer par du marquage au sol et l'aménagement d'une traverse.
- Améliorer l'accessibilité et la sécurité du tunnel de la Place-Saint-Henri pour créer une nouvelle connexion nord-sud.

RÉPERCUSSIONS DES CHANTIERS ROUTIERS

Enjeux

- La signalisation associée aux chantiers est difficile à comprendre.
- Tous les détours proposés forcent les automobilistes à se rabattre sur quelques axes importants, comme la rue Saint-Jacques. La cohérence et la complémentarité des détours proposées devraient être une priorité.
- La fermeture de nombreuses artères principales ainsi que la fermeture de l'embranchement de l'autoroute 720 depuis la rue Greene ont dévié la circulation automobile sur la rue Saint-Jacques, ce qui génère de nombreuses nuisances.
- Les travaux entraînent la fermeture de certains trottoirs, ce qui force les piétons à emprunter la chaussée, sans aucune protection. De manière générale, les travaux ne permettent pas de répondre aux principes de l'accessibilité universelle.
- La déviation de la circulation des camions dans le quartier entraîne de nombreuses nuisances telles que le bruit, la pollution et un sentiment d'insécurité pour les piétons et les cyclistes.
- Les détours que doivent prendre les autobus en raison des travaux sont parfois inadaptés à la taille des véhicules.

Recommandations

- Améliorer la gestion et la coordination des chantiers de construction pour réduire les impacts négatifs (congestion, qualité de l'air, poussière, pollution sonore, etc.) sur les résidents.
- Mettre en place un système d'annonce des travaux plus efficace, notamment en ce qui concerne les détours envisagés.
- Réduire le nombre de plaques de métal ou la durée d'usage de celles-ci, car le bruit qu'elles génèrent dérange les résidents.
- Éviter d'encombrer les trottoirs avec les matériaux de chantier (exemple : rues Saint-Antoine et Lenoir).

ENJEUX ET RECOMMANDATIONS LOCALISÉS

	Intersections		Enjeux identifiés	Recommandations	Juridiction
	Rue 1 (rue est-Ouest)	Rue 2			
1	Atwater	Greene	Intersection problématique et peu sécuritaire Absence de marquage au sol ou de feux pour piétons		
2	Blanchard	Marin	Intersection problématique et peu sécuritaire		
3	Carrefour Jacques / Antoine	Saint-Saint-De Courcelle	Absence de marquage au sol ou de feux pour piétons Intersection problématique et peu sécuritaire	Connecter tous les trottoirs pour rendre le carrefour plus convivial et sécuritaire Améliorer le marquage au sol de manière à bien délimiter l'espace consacré à chaque mode de transport Intégrer des voies cyclables à l'aménagement du carrefour Simplifier et améliorer la signalisation routière	
4	Coursol	Dominion	Intersection problématique et peu sécuritaire		
5	Coursol	Georges-Vanier	L'aménagement favorise un flux de circulation automobile rapide	Sécuriser les traverses piétonnes aux intersections du Sentier de la Bourgogne	
6	Delisle	Atwater		Aménager un trottoir traversant vers la station Lionel-Groulx	
7	Lionel-Groulx	Atwater	Absence de marquage au sol ou de feux pour piétons	Aménager un trottoir traversant vers la station Lionel-Groulx	
8	Lionel-Groulx	Face au parc des Jazzmen	Intersection problématique et peu sécuritaire		
9	Notre-Dame Ouest	Atwater		Permettre la traversée en diagonale pour les piétons	
10	Notre-Dame Ouest	Dominion	Intersection problématique et peu sécuritaire		
11	Notre-Dame Ouest	Workman	Intersection problématique et peu sécuritaire		
12	Abords du métro Lionel-Groulx		Intersection problématique et peu sécuritaire	Ajout de traverses surélevées Ajout d'une voie réservée pour autobus sur la rue Saint-Jacques Ajout de feux de circulation accordant la priorité aux autobus Interdire aux autobus de garder leur moteur en marche lorsqu'ils sont stationnés. Améliorer la gestion des autobus et intégrer les arrêts et les aires d'attente des autobus à l'aménagement de la place.	
13	Saint-Antoine	Agnès	Absence de marquage au sol ou de feux pour piétons		

Intersections		Enjeux identifiés	Recommandations	Juridiction
14	Saint-Antoine	Atwater	Absence de marquage au sol ou de feux pour piétons	
15	Saint-Antoine	Des Seigneurs	Absence de marquage au sol ou de feux pour piétons	
16	Saint-Antoine	Du Collège	Absence de marquage au sol ou de feux pour piétons	
17	Saint-Antoine	Greene	Intersection problématique et peu sécuritaire Absence de marquage au sol ou de feux pour piétons	
18	Saint-Antoine	Rose-de-Lima	Intersection problématique et peu sécuritaire Absence de marquage au sol ou de feux pour piétons	
19	Saint-Antoine	Saint-Ferdinand	Absence de marquage au sol ou de feux pour piétons	
20	Saint-Antoine	Vinet	Intersection problématique et peu sécuritaire	Prévoir des aménagements pour que les automobilistes ne soient pas en mesure de se stationner à moins de 5 mètres de l'intersection.
21	Saint-Jacques	Agnès		Marquer au sol le passage pour piétons Marquer la ligne d'arrêt pour les automobilistes
22	Saint-Jacques	Atwater	Intersection problématique et peu sécuritaire Absence de marquage au sol ou de feux pour piétons	Sécuriser l'intersection et aménager un trottoir traversant vers la station Lionel-Groulx Permettre la traversée en diagonale pour les piétons
23	Saint-Jacques	Bel-Air		Marquer au sol le passage pour piétons Marquer la ligne d'arrêt pour les automobilistes
24	Saint-Jacques	Bourget		Marquer au sol le passage pour piétons Marquer la ligne d'arrêt pour les automobilistes
25	Saint-Jacques	Brewster		Marquer au sol le passage pour piétons Marquer la ligne d'arrêt pour les automobilistes
26	Saint-Jacques	Dominion	Intersection problématique et peu sécuritaire Absence de marquage au sol ou de feux pour piétons L'aménagement favorise un flux de circulation automobile rapide	Installer un feu de circulation pour permettre le passage des piétons qui empruntent le Sentier de la Bourgogne Prévoir des aménagements pour bien signaler la présence de la traverse piétonne. Marquer la ligne d'arrêt pour les automobilistes

Intersections		Enjeux identifiés	Recommandations	Juridiction
27	Saint-Jacques Du Couvent	Absence de marquage au sol ou de feux pour piétons	Ajouter des feux pour piétons	
28	Saint-Jacques Greene	Intersection problématique et peu sécuritaire	Sécuriser l'intersection vers la station Lionel-Groulx Marquer au sol le passage pour piétons Marquer la ligne d'arrêt pour les automobilistes	
29	Saint-Jacques Irène		Marquer au sol le passage pour piétons Marquer la ligne d'arrêt pour les automobilistes	
30	Saint-Jacques Lacasse		Marquer au sol le passage pour piétons Marquer la ligne d'arrêt pour les automobilistes	
31	Saint-Jacques Laporte	Absence de marquage au sol ou de feux pour piétons	Marquer au sol le passage pour piétons Marquer la ligne d'arrêt pour les automobilistes	
32	Saint-Jacques Marin		Sécuriser l'intersection vers la station Lionel-Groulx Ajouter des pots de fleurs géants afin de décourager les automobilistes à emprunter l'avenue comme voie de contournement	
33	Saint-Jacques Place Saint-Henri	Intersection problématique et peu sécuritaire Absence de marquage au sol ou de feux pour piétons	Ajout de traverses surélevées Marquer au sol le passage pour piétons Marquer la ligne d'arrêt pour les automobilistes Ajouter une traverse piétonne et cycliste à la fin du parc linéaire, proche de la station	
34	Saint-Jacques Richmond	Aucune ligne d'arrêt		
35	Saint-Jacques Rose-de-Lima	Vitesse excessive en provenance de l'autoroute Intersection problématique et peu sécuritaire	Ajout de traverses surélevées Des lumières pour piétons devraient être installées à chaque coin Remplacer le bouton piéton qui n'est pas fonctionnel	
36	Saint-Jacques Saint-Ferdinand	Absence de marquage au sol ou de feux pour piétons		
37	Saint-Jacques Sainte-Marguerite		Ajouter des feux pour piétons	
38	Saint-Jacques Saint-Martin		Marquer au sol le passage pour piétons	

Intersections		Enjeux identifiés		Recommandations	Juridiction
				Marquer la ligne d'arrêt pour les automobilistes	
39	Saint-Jacques	Saint-Philippe	Absence de marquage au sol ou de feux pour piétons		
40	Saint-Jacques	Walker		Sécuriser l'intersection vers la station Lionel-Groulx	
41	Square Richmond			Ajouter des dos-d'âne autour de la Place Richmond pour ralentir les automobilistes Améliorer la signalisation autour de la Place Richmond, car elle est empruntée par des voitures qui ne se rendent pas compte qu'il s'agit d'un sens unique et qui reculent ensuite dans la rue pour se retrouver sur Saint-Antoine Ouest.	
42	Viaduc Atwater		Le déneigement et l'épandage de sel ne sont pas adéquats pour les gens à mobilité réduite, en particulier les personnes du 3 ^e âge.	Améliorer l'éclairage	
43	Viaduc Greene		Le déneigement et l'épandage de sel ne sont pas adéquats pour les gens à mobilité réduite, en particulier les personnes du 3 ^e âge.	Améliorer l'éclairage	
44	Viaduc Notre-Dame		Le déneigement et l'épandage de sel ne sont pas adéquats pour les gens à mobilité réduite, en particulier les personnes du 3 ^e âge.	Améliorer l'éclairage	
45	Workman	Atwater	Intersection problématique et peu sécuritaire	Installer un feu de circulation au coin d'Atwater et Workman et accorder un temps de traverse pour les piétons d'au moins 30 secondes.	
46	Workman	Charlevoix	Absence de marquage au sol ou de feux pour piétons	Aménager des traverses piétonnes en pavé (comme celle au coin des Seigneurs et Quesnel)	
47	Workman	Dominion	Intersection problématique et peu sécuritaire		
48	Workman	George-Vanier	Absence de marquage au sol ou de feux pour piétons		
49	Workman	Greene	Éclairage déficient		
50	Workman	Vinet	Absence de marquage au sol ou de feux pour piétons	Aménager des traverses piétonnes en pavé (comme celle au coin des Seigneurs et Quesnel)	

PRIORITÉS D'ACTION

Déplacements piétons et sécurité universelle

- Installer une traverse piétonne à l'intersection des rues Saint-Jacques et Dominion.
- Améliorer l'éclairage sous les viaducs Notre-Dame, Greene et Atwater.
- Élargir les trottoirs et améliorer leur entretien et leur déneigement en hiver.

Déplacements à vélo

- Sécuriser le réseau cyclable (ajout de lumière, d'arrêts pour les voitures aux intersections des pistes cyclables, de sas pour vélos, etc.).
- Aménager des pistes cyclables sur les rues Saint-Antoine et Saint-Jacques afin de créer un réseau cyclable continu de Turcot à Bonaventure. Ces pistes cyclables doivent être aménagées en site propre en raison de l'important trafic automobile sur ces artères.
- Poursuivre le lien cyclable du parc du Premier-Chemin-de-Fer entre la Place Saint-Henri et la rue de Courcelle.
- Connecter la piste cyclable sur de Courcelle aux nouvelles pistes cyclables sur Saint-Jacques et Saint-Antoine.

Déplacements automobiles et camionnage

- Mettre en place des aménagements et une réglementation pour apaiser la circulation automobile, notamment près des écoles et des parcs.
- Accroître la surveillance policière, notamment sur les rues Saint-Antoine et Saint-Jacques, dans le but de faire respecter les limites de vitesse ainsi que les restrictions sur le camionnage. Le montant des contraventions devrait être augmenté.
- Synchroniser les feux de circulation sur la rue Saint-Antoine de manière à inciter les automobilistes à circuler à 40 km/h.
- Restaurer la voie de stationnement sur la rue Saint-Antoine entre les rues Lenoir et du Couvent, car elle créait une barrière entre les automobilistes et les piétons.
- Installer des aménagements, lorsque c'est possible, qui indiquent physiquement où sont situées les traverses et qui incitent les automobilistes à ralentir.
- Prévoir divers aménagements qui auront pour effet de rompre la perspective des conducteurs, car cela aura pour effet de les inciter à ralentir.

Aménagements et mesures d'apaisement de la circulation

- Aménager des dos d'âne et des saillies dans les rues résidentielles, comme il est déjà pratiqué au sud de la rue Notre-Dame.
- Améliorer l'éclairage des trottoirs et des parcs.
- Améliorer l'éclairage du sentier entre la station Place-Saint-Henri et la rue Notre-Dame, afin de créer une ambiance urbaine sécuritaire.
- Aménager des trottoirs traversant vers la station Lionel-Groulx.

Abords de la station Place-Saint-Henri

- Revoir l'aménagement de tout le secteur environnant la station Place-Saint-Henri.
- Élargir les abords de la Place-Saint-Henri et verdifier les trottoirs.
- Améliorer l'éclairage du sentier entre la station Place-Saint-Henri et la rue Notre-Dame, afin de créer une ambiance urbaine sécuritaire.

LES SUITES DU FORUM CITOYEN

Le forum citoyen du 10 novembre 2016 représente la première étape d'une démarche de planification qui a pour objectif d'améliorer la sécurité des déplacements actifs dans le secteur environnant les rues Saint-Jacques et Saint-Antoine.

Au cours des prochains mois, l'Arrondissement du Sud-Ouest va préparer un plan d'intervention. Celui-ci s'appuiera notamment sur les recommandations issues du forum citoyen. Chacune des recommandations sera analysée en fonction de sa faisabilité et de la juridiction responsable de sa réalisation. Le dépôt du plan d'intervention devrait être fait au début de l'année 2017.



ANNEXE 1 – PARTICIPANTS AU FORUM

En plus de nombreux résidents du secteur, des représentants des organismes suivants ont participé au Forum citoyen du 10 novembre 2016:

- Commission scolaire de Montréal
- Société de transport de Montréal (STM)
- Service de police de la Ville de Montréal (SPVM)
- SDC Quartier du Canal
- Coalition de la Petite-Bourgogne
- Prévention Sud-Ouest
- Sentier de la Petite-Bourgogne
- Solidarité Saint-Henri
- Écoquartier Sud-Ouest
- Quartier 21
- Comité vert Avenue Mann
- Ruelle verte Des Noyers
- Centre communautaire des femmes actives
- CEDA (centre communautaire immigrant)
- Centre Saint-Antoine.