



*Saint-Pierre imagine...
...une place pour tous !*



Mémoire

Présenté par

Le comité de revitalisation
urbaine intégrée du quartier

Saint-Pierre

Dans le cadre de la
Consultation publique sur le
PLAN DE TRANSPORT DE
MONTRÉAL

28 Août 2007

Introduction

Le comité de revitalisation urbaine intégrée du quartier Saint-Pierre (CRUI) est actif depuis 2003. Un des trois projets pilote du Programme montréalais de revitalisation urbaine intégrée, le CRUI a pour mandat de susciter et coordonner la mise en œuvre de projets et d'activités susceptibles de contribuer à la revitalisation sociale, économique et culturelle du quartier Saint-Pierre.

Le quartier Saint-Pierre est un endroit où se croisent de nombreux réseaux de transport et où la cohabitation entre ces réseaux et les milieux de vie fait l'objet d'une réflexion concertée avec les différents partenaires (arrondissement de Lachine, citoyens, commerçants, institutions, groupes, comités, etc) depuis les débuts du CRUI. Le développement de Saint-Pierre fut lié aux autoroutes, voies ferrées et au canal Lachine, structures qui marquent le paysage du sud-ouest de l'île. Or, l'accumulation des structures majeures de transport ont isolé le quartier, ce qui a limité les liens avec les quartiers et villes environnantes.

La consultation publique sur le plan de transport de Montréal apparaît donc comme une occasion privilégiée pour le CRUI, organisme à but non lucratif dûment constitué, de contribuer avec son expertise à l'élaboration de ce document marquant pour l'histoire de Montréal.

Le plan de transport

Le plan présente de nombreuses mesures qui promettent de faire de Montréal une ville où il est plus agréable de se déplacer. Le choix de privilégier les transports collectifs et actifs permettra d'améliorer significativement la qualité de l'air de la ville. Nous saluons les projets comme la mise sur pied d'une ligne de tramway vers l'arrondissement de Lachine (selon les recommandations de l'arrondissement de Lachine), la création d'un lien ferroviaire entre l'aéroport et le centre-ville et enfin le développement du réseau cyclable à l'échelle de la ville.

Cependant, il ne semble pas y avoir dans le plan de mesures susceptibles de contribuer à la résolution des problèmes que connaissent des quartiers qui ont le profil de Saint-Pierre. À ce titre, il est intéressant de noter que le plan est illustré en très grande majorité par des photographies des quartiers centraux de Montréal. Or, certains quartiers en périphérie sont affectés de manière intense par le transit et appellent des interventions beaucoup plus structurantes que des mesures de sécurisation ou d'apaisement de la circulation. C'est à cet effet que nous émettons les commentaires suivants :

Intersections

Une des seules portes d'entrée du quartier, la rue Saint-Pierre est aussi le seul lien du quartier avec le canal Lachine. Pourtant, la rue Saint-Pierre entre la rue Saint-Jacques et la rue Notre-Dame est un environnement extrêmement inhospitalier que fort peu de gens osent emprunter. C'est aussi l'endroit dans le quartier où l'on compte le plus d'accidents avec blessures, et ce, autant pour les piétons, les cyclistes que pour les occupants de véhicules¹. Dans ce sens, il est surprenant de constater qu'à la figure 19 du plan (Intersections à sécuriser en priorité), cette intersection n'apparaît pas, tout comme une bonne partie de l'Ouest de l'île d'ailleurs.

Aussi, nous formulons la recommandation suivante :

- Inclure les intersections de la rue Saint-Pierre avec les rues Saint-Jacques et Notre-Dame dans la liste des intersections à sécuriser prioritairement.

Quartiers Verts

Le concept de Quartier Vert nous apparaît comme un outil pertinent pour affronter les problèmes qui touchent des quartiers comme le nôtre. Nous craignons toutefois que cet outil vise d'abord les quartiers ayant partiellement atteint les critères nécessaires à la catégorisation de *Quartier vert* plutôt que ceux qui vivent des problèmes de transport plus lourds. Ainsi, nous formulons les recommandations suivantes :

- Prioriser, dans l'attribution des Quartiers Verts, les milieux qui subissent le plus lourdement les impacts négatifs du transport.
- Enrichir le champ d'intervention des Quartiers Verts au-delà de la sécurité pour permettre la création de milieux que les gens puissent s'approprier (en stimulant la mixité des usages, la qualité du paysage, la fréquentation des espaces publics).
- Au même titre que les environs des hôpitaux et des écoles, inclure les rues principales de quartiers comme secteurs où le concept de Quartier Vert peut être appliqué.
- Préciser les modalités de créations, le partage des responsabilités et les sommes allouées aux Quartiers Verts

¹ Source : *Cartographie des blessés de la route pour chaque arrondissement*, Direction de santé publique de Montréal.

Camionnage

Nous sommes conscients que le camionnage est essentiel au dynamisme commercial d'une agglomération, mais l'objectif d'un plan de transport est d'*assurer les besoins de mobilité de tous les Montréalais en faisant de leur ville un endroit agréable à vivre*. À ce titre, le plan devrait être plus explicite quant à la primauté de la qualité de vie sur les impératifs du camionnage et exprimer concrètement ses engagements dans ce sens. Ainsi, nous effectuons les recommandations suivantes :

- Dans l'élaboration du nouveau réseau de camionnage, considérer la qualité de vie dans les quartiers résidentiels comme prioritaires par rapport à la rentabilité du transport de marchandise.
- Dans cette perspective, concevoir le nouveau réseau de camionnage en dialogue avec les citoyens de l'île.
- Réaliser des enquêtes d'Origine-Destination pour les trajets de transport de marchandises et en tenir compte lors dans l'élaboration du réseau de camionnage.
- Encadrer les futurs travaux aux échangeurs Turcot et Saint-Pierre de manière à ce qu'ils permettent la diminution des impacts négatifs du camionnage sur les quartiers résidentiels avoisinants.

Conclusion

Le financement récurrent des projets pilotes de revitalisation urbaine intégrée a permis aux comités de revitalisation locaux de bien cerner certains problèmes propres à leurs milieux d'interventions. Ce plan de transport est une occasion pour le CRUI de Saint-Pierre de rappeler que la question du transport est chaînon clé de la démarche de revitalisation du quartier. C'est par le fait même une occasion pour la ville de Montréal de reconnaître l'importance des démarches initiées par les RUI en offrant des réponses concrètes aux recommandations exprimées.