



COCKTAIL TRANSPORT FAUBOURG SAINT-LAURENT : *un mélange explosif* ou une recette santé?

Compte rendu d'un forum public sur la circulation dans le faubourg Saint-Laurent

Le 19 octobre 2006, la Table de concertation du Faubourg Saint-Laurent organisait en collaboration avec le Service aux collectivités de l'UQAM, un forum public portant sur les enjeux liés au transport et à la circulation au centre-ville en partant d'un regard de quartier. Diverses personnes ressources dont Messieurs Richard Bergeron résidant du quartier, professeur et auteur de divers ouvrages portant sur la place de la voiture dans le développement urbain, Ron Rayside, architecte et Madame Bernadette Brun de l'organisme Voyagez futé Montréal ont présenté quelques éclairages sur le sujet en misant sur la promotion de moyens alternatifs pour atténuer les effets pervers de la pression de la circulation automobile sur le milieu. Les participants au forum ont ensuite émis leurs observations et recommandations dont on trouve un compte rendu ici. Ces recommandations seront présentées au prochain Conseil d'arrondissement Ville-Marie le 7 novembre 2006.

1. Observations générales

- On estime que sur l'île de Montréal, il y a onze mille automobiles de plus chaque année. Dans la grande région de Montréal, le nombre s'élèverait à 47 000. Cette situation a pour effet d'augmenter le trafic au centre-ville, à la fois sur les grandes artères de transit et dans les rues de circulation locale. L'arrondissement Ville-Marie se trouve au sommet des arrondissements centraux en terme de nombre de traumatismes dus aux accidents de la circulation. Selon une étude réalisée entre 1999 et 2003 ce serait jusqu'à un quart des intersections qui compte au moins un piéton blessé mettant en péril la sécurité des piétons. L'application d'une politique de la circulation automobile dans le secteur dépend d'une vision plus large qui touche l'ensemble du grand Montréal. Mais il est souhaitable que des mesures d'apaisement soient aussi prises à l'échelle du quartier.
- Conformément au nouveau plan d'urbanisme et à la volonté populaire, la priorité doit être accordée au piéton sur la circulation automobile. Cela devrait se traduire par des mesures concrètes comme l'élargissement des trottoirs, le renforcement des mesures de sécurité pour les piétons, notamment aux intersections, la multiplication

des passages piétonniers, l'instauration de rues piétonnes. Cela signifie aussi que des usages restrictifs de l'automobile devraient être imposés.

- L'utilisation du vélo comme moyen de déplacement est en forte augmentation à Montréal, ce qui nécessite la mise en place d'infrastructures appropriées, notamment la création d'un axe est-ouest au centre-ville, une augmentation des espaces de stationnement et des facilités pour les usagers.
- On estime aussi que des mesures audacieuses doivent être prises pour faciliter le transport en commun.
- Les résidents au centre-ville, en majorité, se déplacent à pied pour faire leurs courses, pour aller au travail et pour leurs loisirs. En conséquence le renforcement du caractère habité au centre-ville, la multiplication des services de proximité sont, indirectement, des facteurs d'apaisement de la circulation.

2. Actions prioritaires proposées par la Table de concertation et présentées dans le document de vision du quartier *Le Faubourg Saint-Laurent notre milieu de vie*. (2004)

- *Mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation automobile et de camionnage.*
- *Faciliter l'accès du centre-ville en transport en commun :*
 - *travailler sur l'accessibilité des lieux d'origine,*
 - *améliorer le service pour les clientèles nocturnes et des fins de semaine,*
- *Créer une piste cyclable Est-Ouest, éventuellement le long du boulevard de Maisonneuve.*
- *Multiplier les structures de stationnement pour les vélos.*
- *Appliquer strictement la réglementation municipale en matière de permis d'opération d'espaces de stationnement et fermer, en premier lieu, ceux qui ne sont pas conformes à cette réglementation.*
- *Établir une politique de disparition des stationnements de surface et de construction de stationnements étagés conformes aux règles d'esthétique, en périphérie des zones résidentielles ou de forte densité.*

3. Recommandations des participantes et des participants au forum

Quelques-unes de ces recommandations reprennent celles qui ont été formulées dans le document cité au point 2.

3,1 La priorité aux piétons et aux vélos

- Dans tout le Quartier latin, accorder la préséance aux piétons, spécialement sur la rue Berri et sur la rue Saint-Denis. Envisager que la rue St-Denis entre Sherbrooke et Sainte-Catherine soit réservée aux piétons, du moins à certaines périodes de l'année.
- Sur les rues commerçantes, synchroniser les feux de circulation en fonction des piétons.
- Assurer que le projet du CHUM inclut une planification de voies piétonnes.

3,2 Assurer la sécurité des piétons aux intersections de rue

- Urgence de prendre des mesures appropriées aux intersections suivantes :
Sanguinet/René-Lévesque,
Sanguinet/viger,

Sainte-Catherine/Berri,
Sainte-Catherine/De Maisonneuve,
St-Denis/Sainte-Catherine,
De Maisonneuve/St-Denis,
Saint-Laurent/Sainte-Catherine,
Ontario/St-Laurent.

- Augmenter la durée de traverse pour les piétons, notamment aux intersections du boulevard René-Lévesque
- À la sortie du métro Saint-Laurent, il y a des trous qui représentent un danger pour les piétons.
- Urgence d'intervenir auprès des autorités de l'Arrondissement pour faire installer des décomptes numériques aux feux de circulation, en priorité au carrefour Berri/Ste-Catherine, de Maisonneuve/Berri et à l'intersection Sanguinet/René-Lévesque.
- Appliquer une mesure d'étranglement de la circulation automobile aux intersections les plus achalandées, de façon à augmenter la visibilité des piétons, des cyclistes et des automobilistes qui ont à effectuer un virage.

3,3 Faciliter l'usage du vélo dans le quartier et au centre-ville

- Créer une piste cyclable Est-Ouest sur le boulevard de Maisonneuve.
- Multiplier les postes de station vélo au centre-ville et dans certains cas prévoir des stationnements sécurisés et surveillés.
- Encourager l'installation de stationnements vélos sur rue à certaines intersections, dans des espaces réservés au stationnement automobile.

3,4 Circulation automobile

- Mener une étude approfondie de la circulation dans le quartier : les directions, la densité, la réduction (si possible) des voies de transit, la limitation des stationnements sur rue. Étudier spécialement la densité de la circulation dans les zones résidentielles (par exemple dans les rues étroites comme la rue Sainte-Élisabeth).
- Examiner les possibilités d'imposer une forme de péage pour l'entrée dans la zone du centre-ville.
- Être plus contraignant quant aux limites de vitesse.
- Éduquer/sensibiliser les automobilistes à respecter les passages piétonniers, APPLICATION DU CODE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE. Encourager la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ) à faire son travail à ce sujet.

3,5 Transport en commun

- Les nombreux festivals dans le quartier donnent lieu à des fermetures de rue, ce qui représente un changement de direction pour les autobus. Mesurer l'impact de ces changements sur les usagers.
- Rendre le métro Berri-Uqam accessible aux fauteuils roulants.

3,6 Recommandations générales

- Le centre-ville détient le record des accidents où des piétons et des automobilistes sont en cause. Sensibiliser les autorités municipales à ce problème.
- Pour certaines artères commerciales importantes comme la rue Sainte-Catherine, il est recommandé de développer une vision à moyen et à long terme, en lien avec les autres grandes artères du centre-ville. Comment veut-on intégrer les fonctions piétonne, cyclistes, automobiles privées, véhicules de service et de transport en commun (autobus, tramways...) ? Viser 2017.
- Former un COMITÉ DE CONSULTATION SUR LA CIRCULATION (CCC) qui ait pour mandat de proposer des mesures appropriées en vue de réduire les effets négatifs causés par une forte circulation d'automobiles venant de la grande région de Montréal – les 450 - et de l'extérieur de la métropole.
- Dans la mise en œuvre de nouvelles pratiques relatives à la circulation, s'associer à des ressources locales, comme les services de santé, les services d'urbanisme, les chercheurs et à étudiants d'études urbaines de l'UQAM, mais aussi mobiliser les ressources spécialisées dans ces questions, par exemple le Conseil régional de l'environnement (CRE) de Montréal.
- Pour des problèmes concrets qui relèvent de la police, communiquer nos plaintes au poste de quartier 21, tél. : (514) 280-0421.

Toute personne intéressée à joindre ce comité de consultation sur la circulation pour approfondir les questions soulevées et assurer un suivi aux recommandations sont priées de communiquer avec la coordination de la Table de concertation du faubourg Saint-Laurent au : (514) 288-0404, concertationfsl@bellnet.ca.