

FAUBOURG BARSALOU

Document daté du 26 octobre 2020 soumis à
l'Office de consultation publique de Montréal
quant au PPU des Faubourgs

Objet : La rue Ontario Est à sens unique, un cul-de-sac potentiel pour notre quartier?

Bonjour

Je vous écris à titre de président du **Faubourg Barsalou**, un groupe immobilier familial dont la mission depuis 2013 est d'apporter sa modeste contribution au renouveau du Centre-Sud par le biais de (i) la restauration et de la gestion d'immeubles mixtes¹, et (ii) la mise en place de commerces structurants contribuant à la vitalité économique et sociale du quartier².

En résumé, **Faubourg Barsalou**:

1. est d'accord avec la conclusion du PPU dans son rapport du mois de mai 2020 que le trafic de transit ouest-est de la rue Ontario se rendant au Pont Jacques-Cartier représente « un frein à l'attractivité commerciale de la rue ainsi qu'un handicap majeur pour la ponctualité des lignes de bus présentes sur cet axe, en plus de constituer une source d'insécurité pour les mobilités actives »³;
2. est par contre en désaccord quant à la méthode suggérée pour y arriver, c'est-à-dire de rendre la rue Ontario Est un sens unique de Papineau à Ataten, puisque cette méthode :
 - a. comporte des risques de préjudice importants pour les commerçants, les résidents et autres utilisateurs de la rue;
 - b. n'est pas nécessaire pour régler le problème du trafic de transit vers le pont dans un contexte où une solution plus douce et autrement plus efficace pour le quartier a déjà été suggérée et devrait être testée en priorité (voir par 3);

¹ Le 1250-1260 Ontario Est, Le 1251-1255 Ontario Est, le 1265-1271 Ontario Est et le 1273-1275 Ontario Est.

² Soit le Café Sfouf, le Café Pamplemousse, le Dépanneur Lalime, Arte Farina, la Boucherie des Faubourgs, la Fromagerie Atwater du Centre-Sud et la Boulangerie Pain-à-Tartine. Le tout naturellement dans le respect de la mixité sociale du Centre-Sud.

³ PPU, page 37.

FAUBOURG BARSALOU

Document daté du 26 octobre 2020 soumis à l'Office de consultation publique de Montréal quant au PPU des Faubourgs

3. appuie le mémoire déposé par Faubourgs Ontario⁴ qui s'oppose aussi à cette recommandation de sens unique, et qui propose plutôt un projet pilote d'interdiction de virage à droite sur Papineau, qui n'impliquerait pas de changement du mouvement bidirectionnel de la circulation actuelle, ni de travaux d'aménagement à la rue Ontario.

Nous n'allons naturellement pas reprendre ici l'entièreté de l'analyse détaillée du mémoire déposé par Faubourgs Ontario, mais attardons-nous quand même à certains éléments pertinents.

Mise en contexte: Le problème de la circulation de transit ouest-est et la proposition du sens unique faite dans le PPU

Dans le cadre du PPU des Faubourgs, la Ville s'est naturellement penchée sur le cas de la rue Ontario qui représente, avec la rue St-Catherine, l'une des deux artères commerciales et résidentielles du quartier Centre-Sud:

Stratégie d'intervention 3.2 Apaiser la circulation sur la rue Ontario La rue Ontario est une rue de forte intensité urbaine, aux vocations à la fois commerciale et résidentielle. C'est un axe important de mobilité collective et active vers l'est, mais également une voie d'accès au pont Jacques-Cartier. Elle connaît depuis quelques années un renouveau commercial avec des commerces de proximité qui semblent apporter une offre autrefois présente sur la rue Sainte-Catherine. L'implantation récente d'une épicerie dans l'ancien marché Saint-Jacques conforte cette vocation de proximité.

Le PPU identifie clairement le renouveau commercial dû aux commerces de proximité, un point extrêmement positif pour le quartier.

Il est à noter que ce renouveau coïncide aussi avec le fait que de plus en plus de familles viennent s'établir dans le quartier et favorisent une offre alimentaire saine et équilibrée, et le fait que plusieurs de ces commerces sont aussi devenus des commerces de destination, notamment pour les gens du Plateau, mais aussi pour des automobilistes venant soit de l'ouest soit de l'est et dont ils dépendent en partie aussi pour leur survie.

⁴ ***La rue Ontario, l'artère vivante du quartier des Faubourgs Une revitalisation naissante qu'il faut soutenir et non pas mettre en danger!*** Faubourg Barsalou a d'ailleurs contribué à ce document, étant membre du regroupement.

FAUBOURG BARSALOU

Document daté du 26 octobre 2020 soumis à l'Office de consultation publique de Montréal quant au PPU des Faubourgs

La difficulté posée par la circulation de transit ouest-est qui tourne à droite sur Papineau pour se diriger vers le Pont Jacques-Cartier est par ailleurs bien identifiée dans le PPU dans laquelle elle est décrite comme:

[...] un frein à l'attractivité commerciale de la rue ainsi qu'un handicap majeur pour la ponctualité des lignes de bus présentes sur cet axe, en plus de constituer une source d'insécurité pour les mobilités actives.⁵

Nous sommes d'accord avec ce constat. Tel qu'indiqué, nous sommes par contre en désaccord avec la solution proposée dans le PPU pour « régler » le problème, c'est-à-dire le sens unique est-ouest.⁶

La solution proposée du sens unique est-ouest n'est pas la bonne

Il ne faut pas couper l'accès du centre-ville vers la rue Ontario Est, ni rendre l'accès à la rue Ontario Est plus difficile et moins convivial.

Nous avons vu qu'il faut chercher à diminuer la circulation venant de l'ouest en général et du centre-ville en particulier, et se dirigeant vers le pont, mais d'une manière qui n'a pas d'impact négatif sur les commerces ou l'attraction de la rue.

À cet égard, un premier désavantage potentiel important de la proposition contenue au PPU est qu'un sens unique couperait (ou du moins rendrait beaucoup plus difficile) l'accès à la rue Ontario Est à partir du centre-ville, et rendrait l'accès à la rue Ontario moins facile et convivial, ce qui serait clairement préjudiciable pour les commerçants.

Tel qu'indiqué, plusieurs des commerces structurants sur Ontario Est, bien qu'ayant une clientèle locale de quartier très importante, bénéficient aussi clairement de l'achalandage additionnel de clientèle véhiculaire que cette circulation amène. Il ne faut pas leur couper cette source de revenus.

De la même manière, un sens unique risque de rendre la rue moins attrayante parce, notamment parce qu'il diminue l'échelle humaine de la rue et encourage le transit plutôt que la destination.

⁵ PPP, page 37.

⁶ PPP, page 37. "Afin d'appuyer la vocation commerciale de la rue et de prioriser les mobilités actives et collectives qui y sont complémentaires, la circulation de transit doit être réduite, d'autant que l'emprise de la rue n'est pas adaptée à cette fonction. Pour y parvenir, la proposition consiste à rendre la rue à sens unique vers l'ouest entre l'avenue Papineau et la rue Atateken, tout en maintenant la circulation à double sens pour les autobus et à redistribuer l'espace de la rue au profit des mobilités actives. La circulation de transit sera ainsi totalement supprimée et, avec elle, les problèmes de sécurité et de pollution. La régularité des lignes d'autobus sera assurée et l'ouverture de certains commerces sur la rue (placotoirs, terrasses ou autres) sera favorisée.

FAUBOURG BARSALOU

Document daté du 26 octobre 2020 soumis à l'Office de consultation publique de Montréal quant au PPU des Faubourgs

Le sens unique est d'ailleurs un sujet controversé qui fait d'ailleurs l'objet d'observations et d'études depuis des années.

Ainsi, l'article paru dans Collectivités.viables.org intitulé ***Rue à sens unique*** indique notamment, sous le titre ***Des risques pour le dynamisme commercial***:

Une part importante de l'achalandage de nombreuses rues commerciales, notamment dans les centres urbains, est générée par les déplacements actifs ou les transports collectifs. La sécurité et la convivialité des espaces publics devraient donc être des priorités pour assurer la qualité de ces milieux. À cet effet, les rues à double sens apparaissent plus appropriées, car elles assurent généralement une plus grande animation et diminuent les vitesses véhiculaires.

Alors que la facilité d'accès en automobile et la visibilité depuis la rue constituent, aux yeux de nombreux acteurs, des aspects clés du dynamisme commercial, particulièrement dans les milieux de faible densité et dépendants de l'automobile, les rues à sens unique apparaissent donc associées à des inconvénients lorsque comparées aux rues à double sens :

- la déviation d'une partie importante de la circulation véhiculaire de passage ;
- des vitesses de circulation plus élevées ;
- moins d'attention requise de la part des conducteurs ;
- la visibilité dans une seule direction (voir la figure ci-dessous) ;
- une dégradation potentielle de l'échelle humaine de la rue et de l'ambiance qui y est associée ; une accessibilité réduite pour la clientèle en raison des détours.

De la même manière, Vikash V. Gayah, un docteur en ingénierie des transports, indiquait dans un article intitulé: *Two-Way Street Networks Increase Economic Activity and Livability*⁷ de la revue *Access Magazine*, 2012:

The current literature on urban street network design stresses that two-way streets create higher levels of economic activity and improve the livability of downtown areas. For example, two-way streets are better for local businesses that depend heavily on pass-by traffic. Additionally, traffic signal timing on two-way streets forces vehicles to stop more frequently than on one-way streets, giving drivers more exposure to local businesses. Two-way streets have also

⁷ L'article étant lui-même un résumé de l'article intitulé [Analytical Capacity Comparison of One-Way and Two-Way Signalized Street Networks](#), publié auparavant dans *Transportation Research Record*. Voir prochaine note de bas de page pour une citation complète.

FAUBOURG BARSALOU

Document daté du 26 octobre 2020 soumis à l'Office de consultation publique de Montréal quant au PPU des Faubourgs

been found to be safer than one-way streets, for several reasons. Although intersections of two-way streets have more conflicting maneuvers, one-way streets correlate with decreased levels of driver attention. One-way streets also allow higher travel speeds since signal timing results in less frequent stops for vehicles. Pedestrians also prefer crossing two-way streets since drivers tend to travel more slowly on them and vehicular conflicts are more predictable. A one-way network may prevent drivers from approaching their destination from the most logical direction. This uncertainty can intimidate drivers and, in some cases, make them hesitant to return. Downtown visitors, whether they arrive by car or public transportation, prefer two-way street networks to one-way street networks because they are less confusing. Visitors driving in a two-way grid network can easily approach their destination from any direction. A one-way network may prevent drivers from approaching their destination from the most logical direction. This uncertainty can intimidate drivers and, in some cases, make them hesitant to return. Likewise, two-way streets make locating the transit stop for a return trip from downtown easier—in almost all cases, the bus stop is simply located across the street. On one-way networks, however, the stop for the return trip is usually on another street, which may confuse visitors and cause them to get lost. Additionally, two-way street networks allow drivers to take the most direct routes from origin to destination. Consider, for example, the trip shown in Figure 1a between origin O and destination D. In a two-way network (shown by the arrows that denote travel direction), the driver can take the most direct path from O to D. Compare this route to the same trip on a one-way network, as shown in Figures 1b and 1c. The driver may have to travel some additional distance at either the origin (as in Figure 1b), destination (as in Figure 1c), or both. Thus, the use of one-way street networks increases the average driving distance between any paired origin-destination points and will result in more vehicle miles traveled (VMT). Increased VMT means increased fuel consumption, emissions, and exposure to accidents.⁸

⁸ L'auteur réfère aussi aux écrits suivants : Carlos F. Daganzo. 2007. "Urban Gridlock: Macroscopic Modeling and Mitigation Approaches," *Transportation Research Part B*, 41 (1): 49–62. Vikash V. Gayah and Carlos F. Daganzo. 2012. "Analytical Capacity Comparison of One-Way and Two-Way Signalized Street Networks," *Transportation Research Record*, Forthcoming. Richard W. Lyles, Chessa D. Faulkner, and Ali M. Syed. 2000. *Conversion of Streets from One-Way to Two-Way Operation*, East Lansing: Michigan State University, Department of Civil and Environmental Engineering. G. Wade Walker, Walter M. Kulash, and Brian T. McHugh. 2000. "Downtown Streets: Are We Strangling Ourselves on One-Way Networks?" *Transportation Research Circular*, 501 (F-2): 1–18. Dans l'infolettre *Governing the future of States and localities* d'Alan Ehrenhalt, ce journaliste décrit en décembre 2009 l'impact de la décision du conseil de la ville de Vancouver de transformer en voie à deux sens une artère commerciale du centre-ville à sens unique dans sa chronique intitulée: ***The Return of the Two-Way Street Why the double-***

FAUBOURG BARSALOU

Document daté du 26 octobre 2020 soumis à l'Office de consultation publique de Montréal quant au PPU des Faubourgs

Nous ne cherchons naturellement pas par ces citations à faire le procès du sens unique en général, et il existe sûrement des situations où le sens unique est la solution qui s'impose naturellement, compte tenu de la situation particulière en jeu.

Ceci étant dit, force-nous est de constater que les inconvénients potentiels majeurs du sens unique invoqués dans ces articles:

1. sont exactement les mêmes que ceux que les acteurs du quartier ont déjà identifiés dans le contexte particulier de la rue Ontario Est;
2. confirment que la décision de transformer une voie à deux sens en sens unique ne peut être prise à la légère et sans que ces impacts potentiels aient été soigneusement évalués et sans l'accord des acteurs locaux; et
3. confirment qu'il est fâcheux que les dits inconvénients n'ont dans le présent dossier fait l'objet d'aucune analyse sérieuse (ou d'aucune analyse point).⁹

yellow stripe is making a comeback in downtowns *The merchants on Main Street had high hopes for this change. But none of them were prepared for what actually happened following the changeover on November 16, 2008. In the midst of a severe recession, Main Street in Vancouver seemed to come back to life almost overnight. Within a few weeks, the entire business community was celebrating. "We have twice as many people going by as they did before," one of the employees at an antique store told a local reporter. [...] Twice as many cars drive down Main Street every day, without traffic jams or serious congestion. The merchants are still happy. "One-way streets should not be allowed in prime downtown retail areas," says Rebecca Ocken, executive director of Vancouver's Downtown Association. "We've proven that." [...] So let's recap. Here are the three main reasons I want the streets around my house to become two-way: **1. It's safer for pedestrians, bikers and cars.** One-way streets encourage speeding because they mimic highway design, but these one-way streets are in a very busy neighborhood with a constant flow of traffic across and between intersections. That combination is dangerous for everyone present. Changing Farwell and Prospect into two-ways would improve safety for people walking, biking and driving. **2. It's better for business.** Slower cars means more time for drivers to notice local businesses and it means more pedestrians out walking because they feel safer. All of this equates to increased economic activity. **3. It's less confusing to navigate.** Anyone who has driven on a one-way street has probably felt the frustration that accompanies navigating them. Driving becomes confusing, as well as transit use. Two-ways are simpler and easier to navigating.[...]*

⁹ Voir à titre d'illustration les pages 16 à 20 du mémoire de Faubourgs Ontario qui reprennent notamment les extraits suivants quant à la question du stationnement, une question assez cruciale quand il s'agit d'évaluer l'impact de mesures proposées (Page 62 de l'étude *Étude de design urbain et de mobilité des secteurs de la « Tête de pont Jacques-Cartier et de la rue Ontario – Dans le cadre du PPU des Faubourgs, rapport final version 2 du 16 octobre 2019*): L'offre de stationnement a également un impact sur l'attractivité de la rue Ontario comme destination de travail, de loisir et de consommation. Les besoins journaliers en stationnement varient considérablement en fonction de l'heure et de la journée (semaine ou fin de semaine). La présente étude n'a pas évalué l'adéquation de l'offre et la demande de stationnement sur la rue Ontario. Une analyse de l'utilisation réelle des espaces de stationnement permettrait d'optimiser l'offre actuelle et de déterminer combien de places peuvent être éliminées tout en continuant de répondre aux besoins de la clientèle. Le choix de l'option à privilégier pour la rue Ontario

FAUBOURG BARSALOU

Document daté du 26 octobre 2020 soumis à l'Office de consultation publique de Montréal quant au PPU des Faubourgs

De plus, compte tenu de ces inconvénients potentiels majeurs, un effort sérieux devait, *a fortiori*, être (mais n'a malheureusement pas été) effectué pour s'assurer qu'aucune autre solution satisfaisante mais moins risquée n'existait pour régler le problème des embouteillages provoqués par les véhicules voulant tourner à droite sur Papineau pour se rendre au Pont-Jacques Cartier.

Nous parlerons dans un instant de cette autre solution, mais une autre raison importante existe pour éviter le sens unique, que nous décrivons maintenant.

Il faut absolument éviter de fragiliser d'avantage les commerces par un changement important au niveau de la rue et par des travaux qui de surcroît ne sont pas nécessaires.

Nous traversons tous des moments difficiles à cause de la pandémie, qui a déjà fragilisé et, dans plusieurs cas, anéanti des entreprises et des commerces.

Il serait à cet égard particulièrement malvenu et préjudiciable de procéder à un changement si fondamental à un moment où les commerçants de la rue sont déjà éprouvés par la pandémie, et la dernière chose dont ils ont besoin en ce moment et pour les prochains deux ans au moins, sont des travaux qui viendraient rendre plus difficile l'accès à leur commerce ne serait-ce que pour quelques mois et les fragiliseraient davantage.¹⁰

Un sens unique encouragerait une circulation de transit accrue d'est en ouest, ce qui est contraire à la destination de la rue Ontario de rue commerciale de quartier.

En voulant régler le problème de la circulation de transit ouest-est vers le pont, la solution proposée du sens unique semble en fait consacrer le principe de la circulation de transit est-ouest, et confirmer que le Centre-Sud devrait être avant tout un quartier que l'on traverse et non que l'on visite.

Cette consécration est contraire à l'objectif que la rue Ontario Est redevienne une rue commerciale et résidentielle de quartier vibrante et invitante, notamment pour les résident(e)s du Centre-Sud et pour les gens venant des quartiers environnants, que ce soit le Centre-Ville, le Plateau ou Hochelaga De Maisonneuve, plutôt qu'une simple voie de transit.

doit certes permettre de réduire ou éliminer la circulation de transit vers le pont Jacques-Cartier (ce que réussissent les options I et II), mais également favoriser le développement économique et social du milieu. La solution optimale demande une connaissance plus fine du milieu urbain et de ses besoins en accessibilité automobile et en stationnement.

¹⁰ Les impacts négatifs réels des changements de configuration et des travaux inhérents qui les accompagnent sont bien connus.

FAUBOURG BARSALOU

Document daté du 26 octobre 2020 soumis à
l'Office de consultation publique de Montréal
quant au PPU des Faubourgs

Une solution potentielle alternative sans les désavantages du sens unique existe, donnons-lui d'abord une chance?

Nous réitérons la suggestion effectuée par les Faubourgs Ontario de mettre en place un projet-pilote d'interdiction de virage à droite sur Papineau.¹¹ Voyons d'abord quels sont les résultats de ce projet-pilote, pour ensuite décider des prochaines étapes.

Conclusion

Pour les raisons qui précèdent, le sens unique est un choix qui doit être abandonné, ou du moins suspendu, particulièrement dans un contexte où il est possible de procéder à un projet-pilote d'interdiction de virage à droite sur Papineau comme solution potentielle à la congestion ouest-est vers le pont Jacques Cartier.

Un tel projet pilote a, il nous semble, de bonnes chances d'atteindre l'objectif décrit dans le PPU « d'appuyer la vocation commerciale de la rue et de prioriser les mobilités actives et collectives qui y sont complémentaires »,¹² tout en respectant le fragile renouveau de cette artère commerciale et résidentielle de quartier qui aspire à redevenir le pôle convivial et vibrant qu'elle a déjà été.

Donnons-lui (et notre quartier) une chance.

Cordialement

Pierre Barsalou

Président

FAUBOURG BARSALOU

¹¹ Nous faisons à cet égard nôtres la perplexité de Faubourgs Ontario (voir document page 13) quant aux raisons invoquées de façon sommaire pour écarter cette solution évidente. Il vaudrait la peine pour la ville de discuter d'avantage avec cet architecte dans le cadre d'un examen plus sérieux de cette interdiction potentielle de virage à droite.

¹² PPU, page 37.