

Janvier 2018

ACCÈS AU PONT JACQUES-CARTIER

Virage à droite sur la rue Ontario



TABLE DES MATIÈRES

1	SOMMAIRE	1
2	CONTEXTE	5
3	UN ENJEU IMPORTANT POUR LE QUARTIER	6
4	MÉTHODOLOGIE	12
5	ANALYSES	13
6	PROPOSITIONS	16

ANNEXE

ÉTUDE DE MOBILITÉ DES ABORDS DU PONT JACQUES-CARTIER (JUILLET 2017)

Équipe de projet

Cueillette et compilation des données : Quentin Mollard

Analyses et montage du rapport: Clotilde Jutras-Marion, Christelle Proulx Cormier, Alexie Baillargon-Fournelle, Émilie Cormier et Ron Rayside

Photos : Clotilde Jutras-Marion

Graphisme : Louisa Rayside

1 SOMMAIRE

Ce présent rapport fait l'étude des nombreux accès menant au pont Jacques-Cartier, plus particulièrement celui de l'intersection Ontario/Papineau. Cette artère commerciale locale vit un enjeu majeur de congestion, ce qui nuit grandement à sa vitalité. Basé sur une étude réalisée en 2013 par l'équipe de Rayside Labossière et appuyée par une étude réalisée par Les services Exp inc. pour la Ville de Montréal en 2017, le rapport permet de définir la quantité de voitures qui accède au pont via la rue Ontario et les autres points d'accès ainsi que d'entrevoir l'impact d'une redistribution de ces véhicules sur les autres artères de transit. Les comptages ont été réalisés à deux moments de la journée, soit en heure de pointe en après-midi (16-17h) et entre 13h-14h. Le statut de la rue Sainte-Catherine (ouverte ou fermée) fut aussi considéré. La faible proportion de véhicules empruntant la rue Ontario, n'atteignant que 6%, peut nous laisser envisager d'autres alternatives de déplacement vers le pont et vient appuyer les demandes répétées des acteurs locaux.

Proportion d'automobiles accédant au pont pour chaque voie d'accès en HPPM

Entre 16h et 17h		Rue Sainte-Catherine OUVERTE	Rue Sainte-Catherine FERMÉE
1a	Papineau (au nord de Sherbrooke)	31%	31%
1	Sherbrooke	14%	11%
2	Ontario	6%	7%
3	Maisonneuve	15%	16%
4	Sainte-Catherine	4%	-
5	René-Lévesque	12%	14%
5a	Papineau (au sud de René-Lévesque)	11%	15%
	Total	95%	94%

6 % Des automobilistes empruntent la rue Ontario pour accéder au pont en HPPM.

Intersections à l'étude

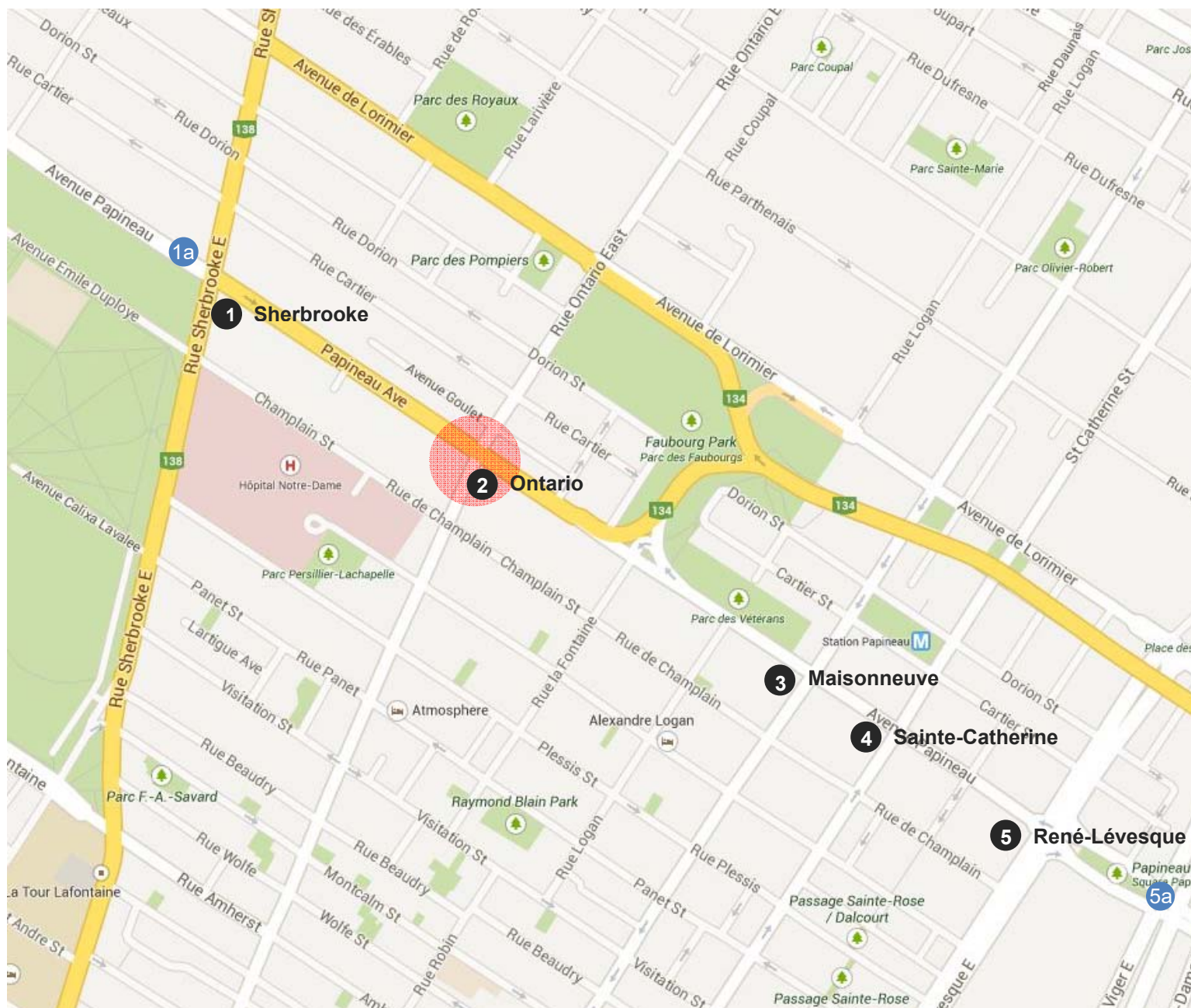


Tableau des fréquences de passage aux différentes intersections menant au pont Jacques-Cartier lorsque la rue Sainte-Catherine est ouverte

						Rue Sainte-Catherine OUVERTE à la circulation						
Intersection	Direction	Provenance	Durée du cycle de passage (feu vert)	Durée du cycle interdisant le virage (C.I.V)	Durée totale d'un cycle sur le carrefour	Nombre de passages moyen par cycle entre 13h et 14h	Nombre de passages moyen par C.I.V entre 13 et 14h	Part des passages dans la totalité des passages au niveau du pont Jacques Cartier (13-14h)	Nombre de passages moyen par cycle entre 16h et 17h	Nombre de passages moyen par C.I.V entre 16 et 17h	Part des passages dans la totalité des passages au niveau du pont Jacques Cartier (16-17h)	
Pont Jacques-Cartier (Bretelle Papineau)	Sud	Voies du nord	n.d	n.d	n.d	39	n.d	60%	61.8	n.d	53%	
Pont Jacques-Cartier (Bretelle Papineau)	Sud	Voies du sud	n.d	n.d	n.d	26.2	n.d	40%	54.8	n.d	47%	
1	Sherbrooke / Papineau	Sud	Sherbrooke Est	32 secondes	7 secondes	1 minute 1 secondes	5.5	0	8%	4.8	0	4%
	Sherbrooke / Papineau	Sud	Sherbrooke Ouest	32 secondes	7 secondes	1 minute 1 secondes	7	0	11%	12	0	10%
	Sherbrooke / Papineau	Sud	Papineau Nord	29 secondes	7.5 secondes	1 minute 1 secondes	26.5	4.5	41%	36	8	31%
2	Ontario / Papineau	Pont J.C	Ontario Ouest	28 secondes	7 secondes	1 minute 13 secondes	5.4	1.6	8%	6.8	n.d	6%
		Tournant sur la bretelle	Nord	n.d	n.d	n.d	5	1	8%	6.8	1	6%
	Ontario / Papineau	Pont J.C	Papineau Nord	45 secondes	n.d	1 minute 13 secondes	34	n.d	52%	55	n.d	47%
		Tournant sur la bretelle	Nord	n.d	n.d	n.d	24.4	n.d	37%	51	n.d	44%
3	Maisonneuve / Papineau	Nord	Maisonneuve Est	42 secondes	n.d	1 Minute 22 secondes	7.8	n.d	12%	17.8	n.d	15%
	Maisonneuve / Papineau	Nord	Papineau Sud	40 secondes	n.d	2 Minute 22 secondes	18.4	n.d	28%	37	n.d	32%
4	Sainte-Catherine / Papineau	Nord	Ste-Catherine Ouest	25 secondes	9 secondes	1 min 7 secondes	3.6	0.4	6%	5.2	1.2	4%
5	René-Lévesque / Papineau	Nord	René-Lévesque Est	35 secondes	n.d	1 min 8 secondes	3.8	n.d	6%	2.8	n.d	2%
	René-Lévesque / Papineau	Nord	René-Lévesque Ouest	35 secondes	n.d	1 min 8 secondes	6.8	n.d	10%	11.4	n.d	10%
	René-Lévesque / Papineau	Nord	Papineau Sud	33 secondes	n.d	1 min 8 secondes	9.8	n.d	15%	13.4	n.d	11%

Tableau des fréquences de passage aux différentes intersections menant au pont Jacques-Cartier lorsque la rue Sainte-Catherine est fermée

						Rue Sainte-Catherine FERMÉE à la circulation						
Intersection	Direction	Provenance	Durée du cycle de passage (feu vert)	Durée du cycle interdisant le virage (C.I.V)	Durée totale d'un cycle sur le carrefour	Nombre de passages moyen par cycle entre 13h et 14h.	Nombre de passages moyen par C.I.V entre 13 et 14h.	Part des passages dans la totalité des passages au niveau du pont Jacques Cartier. (13-14h)	Nombre de passages moyen par cycle entre 16h et 17h.	Nombre de passages moyen par C.I.V entre 16 et 17h.	Part des passages dans la totalité des passages au niveau du pont Jacques Cartier. (16-17h)	
Pont Jacques-Cartier (Bretelle Papineau)	Sud	Voies du nord	n.d	n.d	n.d	30.6	n.d	56%	57.6	n.d	52%	
Pont Jacques-Cartier (Bretelle Papineau)	Sud	Voies du sud	n.d	n.d	n.d	24	n.d	44%	53	n.d	48%	
1	Sherbrooke / Papineau	Sud	Sherbrooke Est	32 secondes	7 secondes	1 minute 1 secondes	6.6	0	12%	5	0	5%
	Sherbrooke / Papineau	Sud	Sherbrooke Ouest	32 secondes	7 secondes	1 minute 1 secondes	10.2	0	19%	7.6	0	7%
	Sherbrooke / Papineau	Sud	Papineau Nord	29 secondes	7.5 secondes	1 minute 1 secondes	23.6	4.2	43%	34	6.8	31%
2	Ontario / Papineau	Pont J.C	Ontario Ouest	28 secondes	7 secondes	1 minute 13 secondes	4.6	1.4	8%	8	n.d	7%
		Tournant sur la bretelle	Nord	n.d	n.d	n.d	4.2	1	8%	8	1	7%
	Ontario / Papineau	Pont J.C	Papineau Nord	45 secondes	n.d	1 minute 13 secondes	35.8	n.d	66%	49.6	n.d	45%
		Tournant sur la bretelle	Nord	n.d	n.d	n.d	26.4	n.d	48%	48	n.d	43%
3	Maisonneuve / Papineau	Nord	Maisonneuve Est	42 secondes	n.d	1 Minute 22 secondes	7.8	n.d	14%	17.8	n.d	16%
	Maisonneuve / Papineau	Nord	Papineau Sud	40 secondes	n.d	2 Minute 22 secondes	16.2	n.d	30%	35.2	n.d	32%
4	Sainte-Catherine / Papineau	Nord	Ste-Catherine Ouest	25 secondes	9 secondes	1 min 7 secondes	-	-	-	-	-	-
5	René-Lévesque / Papineau	Nord	René-Lévesque Est	35 secondes	n.d	1 min 8 secondes	2.2	n.d	4%	5.4	n.d	5%
	René-Lévesque / Papineau	Nord	René-Lévesque Ouest	35 secondes	n.d	1 min 8 secondes	7.4	n.d	14%	9.6	n.d	9%
	René-Lévesque / Papineau	Nord	Papineau Sud	33 secondes	n.d	1 min 8 secondes	14.6	n.d	27%	16.4	n.d	15%

2 CONTEXTE

Le comité-conseil *Tous pour l'Aménagement du Centre-Sud* (TACS), anciennement connu sous le nom *Table pour l'Aménagement du Centre-Sud*, a été mis sur pied en 1996. Il regroupe des acteurs provenant de différents milieux (communautaire, culturel, institutionnel, des affaires, résidants). Le comité travaille dans une vision intégrée de l'aménagement en tenant compte de l'activité économique et commerciale, la vie culturelle, l'habitat, les espaces verts et le développement communautaire. Depuis sa mise sur pied, il y a plus de 15 ans, le comité-conseil TACS a travaillé sur plusieurs dossiers majeurs tels que l'emplacement de Bibliothèque nationale du Québec, le projet de développement de la Société Radio-Canada, la venue du CHUM au centre-ville, le PPU Sainte-Marie, le Plan métropolitain d'aménagement et de développement, le Plan de développement de Montréal, etc.

Depuis de nombreuses années, le comité-conseil TACS travaille sur les questions de l'aménagement et de la circulation de la rue Ontario. En 2006, le comité-conseil TACS et le Regroupement des commerçants et des propriétaires de la rue Ontario ont présenté à l'Arrondissement de Ville-Marie un document au sujet de la circulation sur cette artère. Celui-ci contenait une proposition à l'effet de modifier les heures de stationnement et à favoriser des aménagements pour le partage des voies. S'y trouve aussi un projet d'interdiction de virage à gauche sur l'avenue Papineau à partir de la rue Ontario, en direction ouest. En 2008, un projet-pilote pour cette dernière proposition fut mis en place afin de mesurer les impacts sur la circulation et la congestion dans le secteur, dans l'optique de déterminer si le projet était viable ou non. Le projet est devenu une mesure permanente la même année, sur décision du maire de l'Arrondissement de l'époque, lequel a affirmé que : « les bénéfices pour les résidants du secteur ont été plus grands que les inconvénients vécus par les automobilistes¹ ». Ces derniers se sont déplacés sur les rues René-Lévesque, Sherbrooke et De Maisonneuve, qui peuvent accueillir un grand nombre de véhicules.

En 2012, lors d'une *Journée d'étude sur le verdissement de la rue Ontario des Faubourgs* (Feu vert sur Ontario!), la question de l'accès au pont Jacques-Cartier est à nouveau ressortie comme un enjeu majeur. La congestion nuit réellement à la vitalité de la principale artère de services de proximité des quartiers Sainte-Marie et Saint-Jacques. Cette fois-ci, c'est le virage à droite pour les automobilistes arrivant de l'ouest qui a été contesté. Devrait-il être interdit? Cette option est envisagée depuis longtemps par les acteurs locaux des Faubourgs, afin de faire revivre la rue Ontario comme réelle artère commerciale accessible et viable, en réduisant la circulation de transit. Il deviendrait impossible de se rendre sur le pont à partir de la rue Ontario et les automobilistes emprunteraient les autres artères parallèles, plus adéquates pour absorber la circulation de transit.

La démarche du comité Quartier vert et sécuritaire réalisée en 2013 a permis de collecter de l'information sur les problématiques liées aux transports dans Sainte-Marie en synthétisant l'ensemble des enjeux identifiés et des pistes de solution qui sont ressorties lors de divers événements tels que la *Journée d'étude sur le verdissement de la rue Ontario des Faubourgs*. De plus, elle a permis la réalisation de la démarche du comité Quartier intégré, qui parmi ses priorités mentionne l'enjeu du transport et de la circulation.

En 2014, le Comité de déplacement local a intégré l'ensemble des priorités des tables de quartiers liées au transport et a analysé une trentaine de mémoires portant sur des enjeux d'aménagement dans Ville-Marie, dont celui du Comité vert et sécuritaire, le tout dans l'objectif que l'arrondissement procède à une démarche d'élaboration d'un plan de déplacement local qui implique une participation citoyenne et sera appliqué de façon systématique sur l'ensemble du territoire concerné. L'interdiction du virage à droite sur Ontario fut mentionnée à nouveau comme solution à un des nombreux enjeux de déplacement du quartier.

¹ <http://www.ledevoir.com/politique/villes-et-regions/203801/acces-au-pont-jacques-cartier-en-provenance-de-la-rue-ontario-labonte-maintient-l-interdiction-de-tourner-a-gauche>

3 UN ENJEU IMPORTANT POUR LE QUARTIER

La CDC Centre-Sud

Tous les acteurs du quartier voient d'un très bon œil la revitalisation de cette artère d'importance locale dans la vitalité et la pérennité des Faubourgs. La Table de développement social du Centre-Sud (TDS) veille à ce que tous les acteurs du quartier se dotent d'une « vision partagée des besoins et attentes de la population locale, de son profil ainsi que des ressources du milieu et convenir ensemble des priorités de développement pour le quartier² » et la question de la rue Ontario est au cœur des préoccupations. Ainsi, tous s'entendent pour affirmer que la circulation de transit nuit fortement à cette vision collective de la rue Ontario, d'où la réflexion permanente au sujet de l'interdiction de virage à droite sur Papineau pour accéder au pont Jacques-Cartier.

Tous pour l'aménagement du Centre-Sud (TACS)

En 2011, une grande séance de travail ouverte organisée par le comité-conseil TACS a eu lieu, au sujet des enjeux de circulation et de transport dans les Faubourgs. Lors de cette séance, les enjeux de vitalité en relation avec la circulation de transit, ainsi que la question des dangers que cette circulation représente pour les cyclistes et les piétons de la rue Ontario ont été, une fois de plus, au cœur des discussions. La cohabitation est difficile entre les modes de transport, car la rue n'est pas assez large pour offrir un espace sécuritaire pour les cyclistes. D'ailleurs, le milieu désire depuis longtemps voir l'implantation d'une piste cyclable sur cette artère, qui semble être la plus logique, vu son lien fort avec les quartiers adjacents. Pour le moment, cela est toutefois impossible avec les problèmes de congestion.

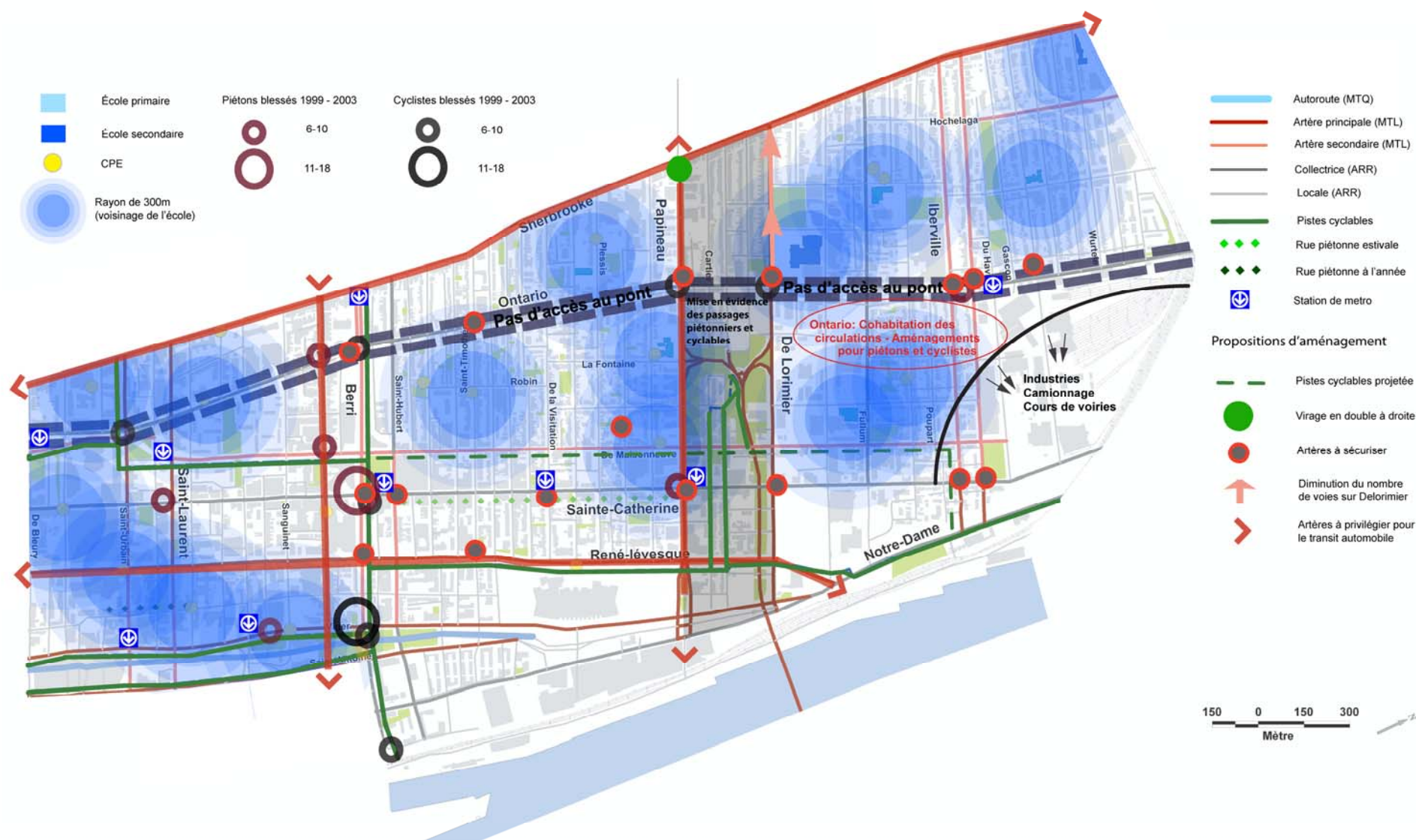
Le regroupement des commerçants et propriétaires de la rue Ontario

D'après les différentes études et discussions dans le quartier, la vitalité de la rue Ontario est toujours remise en question. La principale contrainte est la circulation de transit, qui cause la congestion et dont les commerçants ne bénéficient pas. De plus, bien que le regroupement des commerçants et des propriétaires de la rue Ontario œuvre depuis plusieurs années à consolider cette artère pour en faire une véritable rue de quartier avec tous les services de proximité, l'Arrondissement ne semble pas prendre position sur le problème de la circulation de transit. Pour atténuer l'impact d'une interdiction de virage à droite sur l'avenue Papineau à partir de la rue Ontario en direction est, le regroupement propose de rediriger la circulation sur la rue Sherbrooke.



² <http://www.cdccentresud.org/tiki-index.php?page=D%C3%A9marche>

Carte synthèse de la séance du comité-conseil TACS sur les enjeux de déplacement, mars 2011



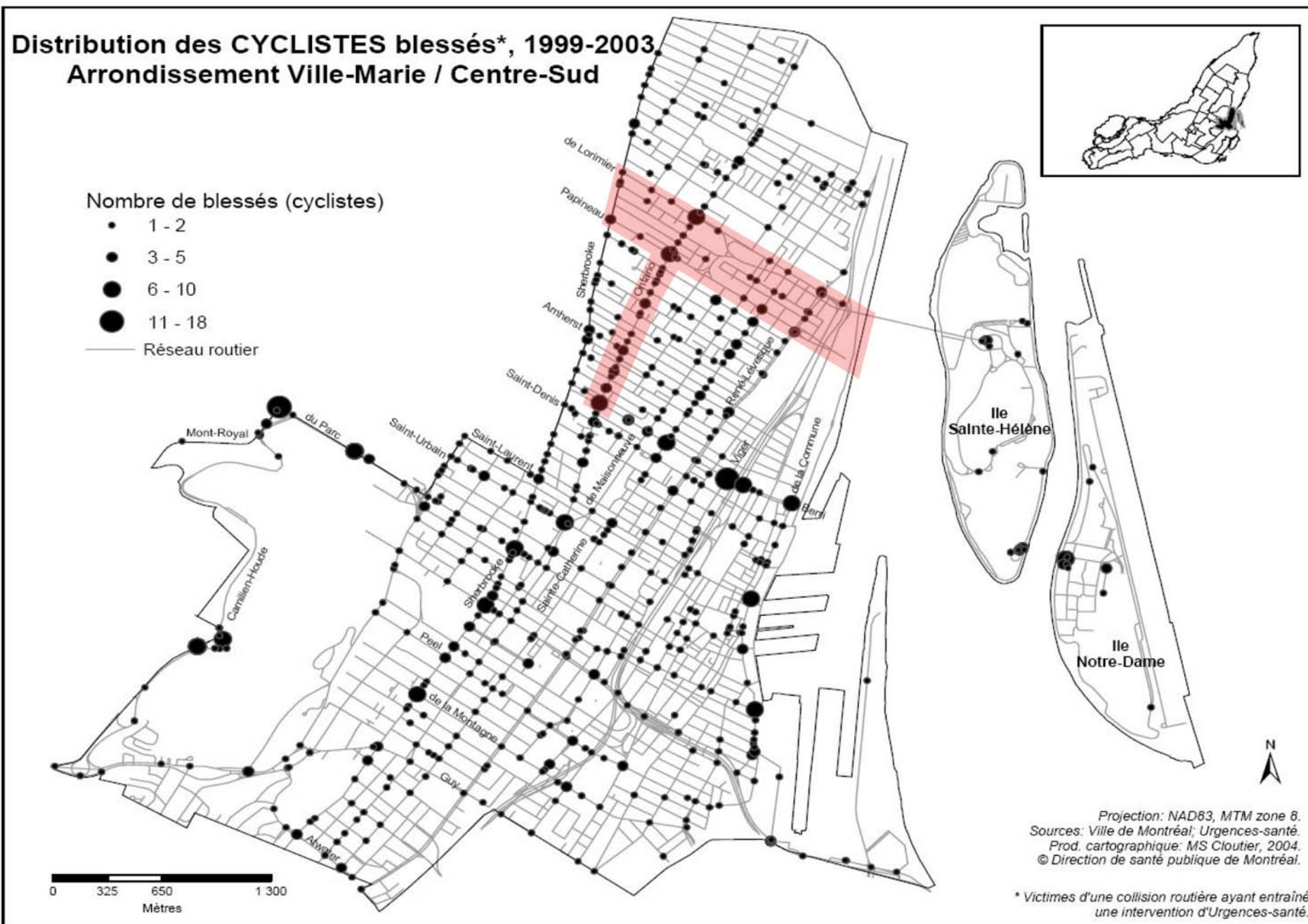
En 2012, le regroupement des commerçants et des propriétaires de la rue Ontario a organisé l'évènement « Feu vert sur Ontario! », qui a permis aux participants de s'exprimer autour du sujet *La rue Ontario des Faubourgs : une rue éco-créative*, selon quatre grands thèmes :

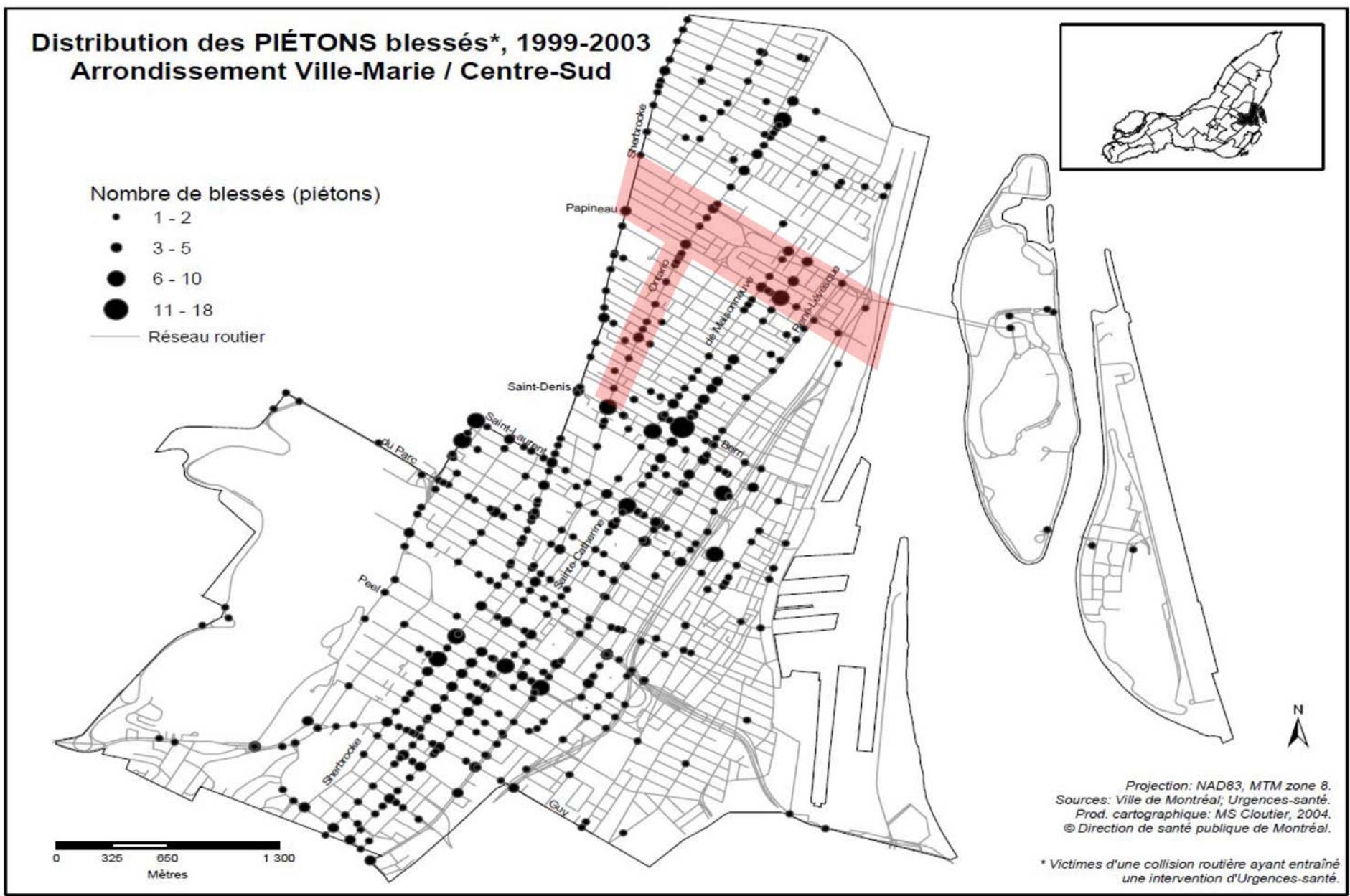
1. Une rue sécuritaire et accessible : Aménager la rue de manière à favoriser les déplacements sécuritaires en transports collectifs et actifs, tout en limitant la circulation automobile de transit;
2. Une rue animée et colorée : Mettre en valeur la diversité du quartier en encourageant la participation locale et les activités publiques. Aménager des espaces permettant de donner une identité propre à la rue Ontario ;
3. Des commerces attrayants et engagés : Favoriser le sentiment d'appartenance des commerces par des incitatifs d'amélioration des vitrines et d'appropriation du domaine public ;
4. Une rue écologique : Travailler avec l'arrondissement afin de limiter les espaces minéraux et favoriser un couvert végétal, tant sur les espaces privés que publics et obliger l'installation de toitures vertes ou blanches.

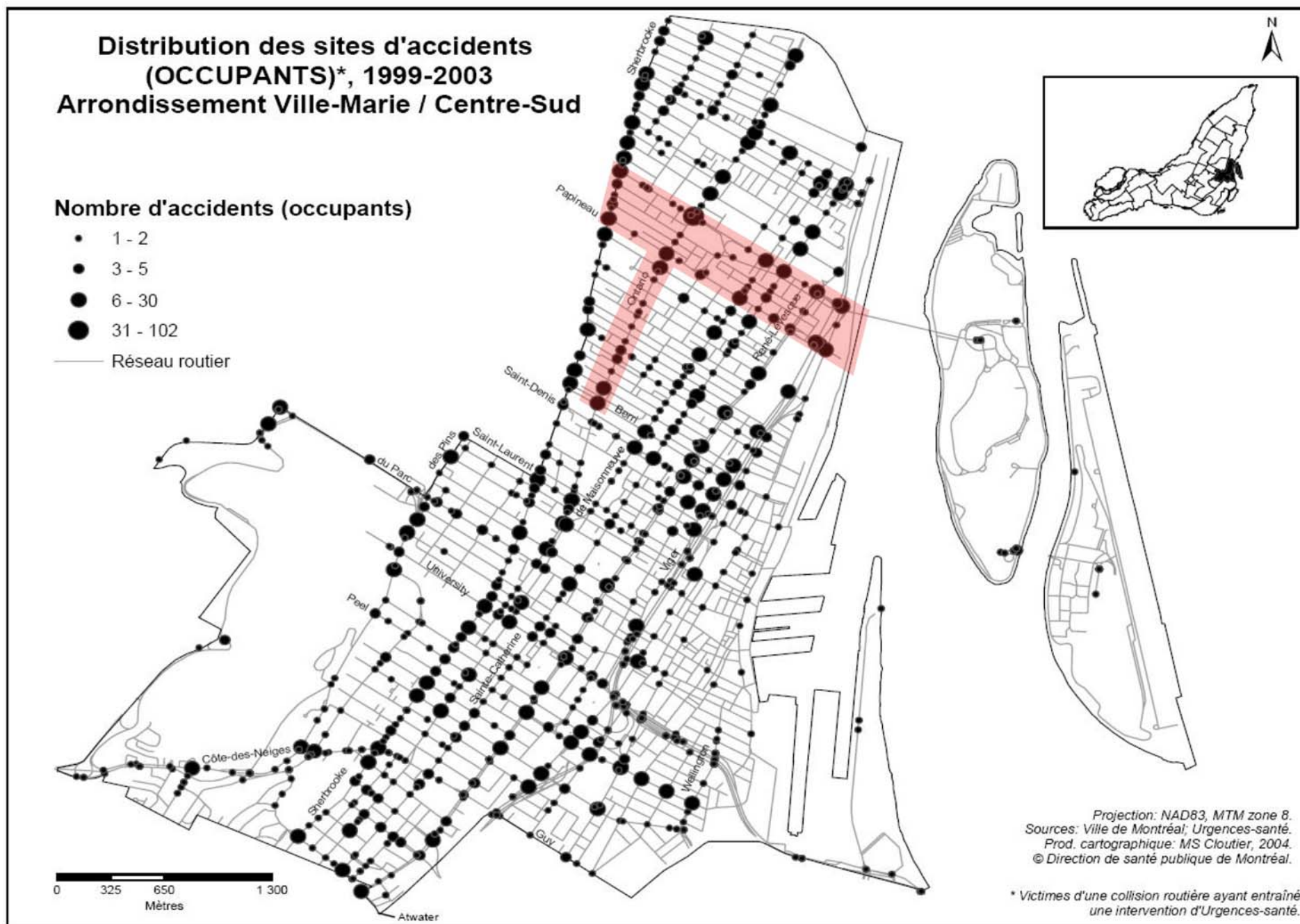
La rue Ontario est toujours au cœur des préoccupations, car elle offre un grand potentiel comme artère de quartier (notamment par rapport à la rue Sainte-Catherine, où on retrouve principalement des restaurants et des bars). Avec ses quelques espaces publics, la rue Ontario présente également des opportunités d'animation et de verdissement qui contribuent à la vie de quartier et elle a et l'avantage de potentiel de se développer une identité propre et unique, si on limite sa fonction de voie de transit. En effet, la configuration actuelle de la rue Ontario ne permet pas de garantir la sécurité des piétons ni des cyclistes et le transport collectif n'y est pas efficace puisqu'il se trouve bloqué par la congestion. Un réaménagement de la rue Ontario permettrait de rendre les déplacements plus sécuritaires et de limiter les accidents. De plus, en interdisant le virage à droite au coin de Papineau, Ontario deviendrait la seule rue permettant de traverser l'Arrondissement d'un bout à l'autre rapidement à l'heure de pointe avec le moins d'inconvénients liés à la congestion.

Accidents de la route _ Direction de la santé publique

Les cartes suivantes présentent le nombre de blessés d'une collision routière dans l'arrondissement de Ville-Marie. On observe que de nombreux accidents se produisent dans la portion de la rue Ontario la plus touchée par la circulation automobile (Berri à Papineau), de même qu'aux intersections permettant l'accès au pont. Afin de rendre la rue Ontario des Faubourgs plus agréable, il est nécessaire de sécuriser les endroits plus problématiques et de revoir les priorités d'aménagement en fonctions des demandes du milieu.







4 MÉTHODOLOGIE

Même si à la première approche, l'idée d'interdire le virage à droite sur l'avenue Papineau à partir de la rue Ontario en direction est semble logique (notamment en raison du succès en direction ouest), il est nécessaire d'étudier les impacts qu'un tel projet pourrait avoir. Des relevés de la circulation dans le secteur du pont Jacques-Cartier ont été effectués en mai 2013 afin de mieux comprendre la circulation actuelle. Ces relevés ont été exécutés à toutes les intersections menant aux accès du pont, avant et pendant l'heure de pointe du soir et étalés sur plusieurs semaines afin de voir l'effet de la fermeture de la rue Sainte-Catherine (14 mai au 6 septembre) sur les trajets empruntés par les automobilistes.

La méthode de comptage ne permettant pas de confirmer que toutes les voitures se rendent sur le pont Jacques-Cartier, le total des déplacements est approximatif. Une estimation de la part de tous les véhicules accédant au pont a été faite pour chacune des intersections étudiées en considérant que 100 % des automobilistes empruntent la bretelle d'accès au pont, bien que quelques véhicules continuent bel et bien sur Papineau en direction sud. Les estimations sont faites selon une moyenne de passages pour un cycle de feu de circulation. Seuls les déplacements vers le pont ont été calculés, ce qui induit une légère marge d'erreur dans les calculs, estimée à moins de 10 %.

Dans chaque tableau, la donnée en pourcentage représente la part totale de toutes les entrées sur le pont Jacques-Cartier pour chacune des intersections et pour chacune des directions de provenance. Chaque tableau présente la part des déplacements automobiles pour cette intersection uniquement. Un tel tableau permet de comparer la fréquentation automobile des différentes artères menant aux deux accès de la bretelle d'embranchement au pont Jacques-Cartier. L'avenue Papineau est à sens unique vers le sud entre Rachel et la Fontaine, et à double sens au sud de cette dernière.

Environ 95 % des automobilistes accèdent à l'avenue Papineau via l'une des intersections étudiées. Outre les voitures provenant directement de l'avenue Papineau en dehors de la zone étudiée, trois intersections se distinguent. Le boulevard De Maisonneuve est important pour l'accès à partir de l'ouest de la ville puisqu'il s'agit d'un sens unique. Autrement, la rue Sherbrooke et le boulevard René-Lévesque sont les artères amenant le plus de trafic, toutes directions confondues. Les rues Ontario et Sainte-Catherine amènent très peu d'automobilistes, peu importe la situation.



Proportion d'automobiles accédant au pont pour chaque voie d'accès

Entre 16h et 17h		Rue Sainte-Catherine OUVERTE	Rue Sainte-Catherine FERMÉE
1a	Papineau (au nord de Sherbrooke)	31%	31%
1	Sherbrooke	14%	11%
2	Ontario	6%	7%
3	Maisonneuve	15%	16%
4	Sainte-Catherine	4%	-
5	René-Lévesque	12%	14%
5a	Papineau (au sud de René-Lévesque)	11%	15%
Total		95%	94%

5 ANALYSES

L'accès au pont Jacques-Cartier se fait uniquement par l'avenue Papineau où s'y attache une bretelle en direction sud et une deuxième en direction nord, entre les rues Ontario et De Maisonneuve. 60 % de tous les véhicules empruntant la bretelle d'accès arrivent via le nord de l'avenue Papineau tandis que 40 % arrivent via le sud de la même avenue. Bien que les données pour toutes les directions soient disponibles, c'est la circulation provenant de l'ouest et convergeant sur l'avenue Papineau qui nous intéresse ici.

1. Intersection Sherbrooke / Papineau

La rue Sherbrooke amène 10 % de la circulation totale vers le pont lorsque la rue Sainte-Catherine est ouverte et baisse à 7 % durant l'été lorsque la rue est fermée. Cependant, durant l'après-midi, c'est l'inverse qui se produit; le nombre d'automobilistes passe de 11 % à 19 %. À cette intersection, l'avenue Papineau amène plus de 30 % de tous les passages se dirigeant vers la bretelle d'accès au pont.



Entre 16h et 17h	Rue Sainte-Catherine OUVERTE	Rue Sainte-Catherine FERMÉE
Sherbrooke Est	4%	5%
Sherbrooke Ouest	10%	7%
Papineau Nord	31%	31%

2. Intersection Ontario / Papineau

La rue Ontario est, parmi toutes les artères collectrices du pont Jacques-Cartier, celle qui amène le moins d'automobilistes avec seulement 6 % de toute la circulation durant l'heure de pointe. Durant l'été, le débit y est le même que sur Sherbrooke alors que cette dernière est une voie de transit et que la rue Ontario est une artère commerciale de quartier. L'avenue Papineau amène environ 45 % de la circulation vers la bretelle d'embranchement du pont.

En période hors pointe (13h-14h), la rue Ontario permet à environ 8 % des automobilistes accédant au pont d'y circuler, peu importe l'état de la circulation sur les autres artères.



Entre 16h et 17h	Rue Sainte-Catherine OUVERTE	Rue Sainte-Catherine FERMÉE
Ontario Ouest	6%	7%
Papineau Nord	47%	45%

3. Intersection Maisonneuve / Papineau

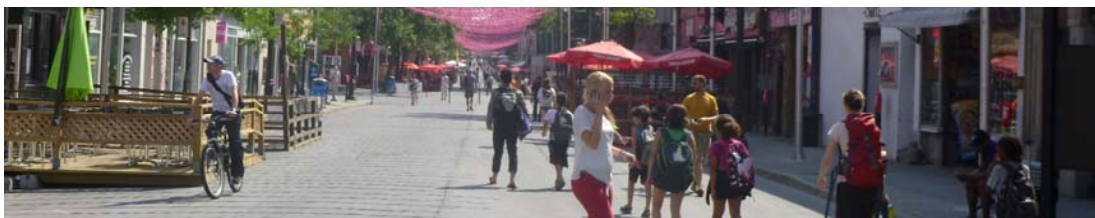
En moyenne, 15 % de tous les automobilistes qui accèdent au pont empruntent le boulevard De Maisonneuve. La fermeture de la rue Sainte-Catherine n'affecte pas la circulation sur cette artère puisqu'elle va en sens inverse et qu'elle ne constitue pas une alternative pour les automobilistes venant du centre-ville.



Entre 16h et 17h	Rue Sainte-Catherine OUVERTE	Rue Sainte-Catherine FERMÉE
Maisonneuve Est	15%	16%
Papineau Sud	32%	32%

4. Intersection Sainte-Catherine / Papineau

Lorsque la rue Sainte-Catherine est ouverte, seulement 4 % de tous les automobilistes empruntant le pont Jacques-Cartier proviennent de cette artère. Cependant, lorsque la rue est fermée en période estivale, tout ce trafic se trouve réparti sur les autres artères et amplifie la congestion.



Entre 16h et 17h	Rue Sainte-Catherine OUVERTE	Rue Sainte-Catherine FERMÉE
Ste-Catherine Ouest	4%	-

5. Intersection René-Lévesque / Papineau

La période de fermeture de la rue Sainte-Catherine n'affecte pas le boulevard René-Lévesque en heure de pointe du soir, mais l'autoroute Ville-Marie amène un plus grand flux automobile sur l'avenue Papineau en direction nord.



Entre 16h et 17h	Rue Sainte-Catherine OUVERTE	Rue Sainte-Catherine FERMÉE
René-Lévesque Est	2%	5%
René-Lévesque Ouest	10%	9%
Papineau Sud	11%	15%

6. Papineau

L'avenue Papineau est très achalandée, peu importe l'heure de la journée. Ce constat est incontournable puisqu'il s'agit de l'unique accès au pont Jacques-Cartier. En observant le tableau ci-joint, il est possible de constater que près de la moitié des automobilistes empruntant le pont proviennent des accès au nord de la bretelle d'embranchement. La fermeture de la rue Sainte-Catherine amène un transfert des automobilistes vers les autres artères est-ouest principalement en période hors-pointe du soir, soit entre 13h et 14h. Ce tableau nous indique que pendant la période où la rue Sainte-Catherine est fermée, il y a une augmentation de 8 % du trafic à l'intersection Sherbrooke (66 % vs 52 %). De même, et pour la même période, à l'intersection du boulevard René-Lévesque et Papineau, on observe 12 % de plus de trafic sur Papineau en direction nord qu'en temps normal (27 % vs 15 %).

Intersection	Provenance	Rue Sainte-Catherine OUVERTE à la circulation		Rue Sainte-Catherine FERMÉE à la circulation	
		Entre 13h et 14h	Entre 16h et 17h	Entre 13h et 14h	Entre 16h et 17h
Sherbrooke / Papineau	Papineau Nord	41%	31%	43%	31%
Ontario / Papineau	Papineau Nord	52%	47%	66%	45%
Maisonneuve / Papineau	Papineau Sud	28%	32%	30%	32%
René-Lévesque / Papineau	Papineau Sud	15%	11%	27%	15%



6 PROPOSITIONS

Les comptages effectués démontrent que la fermeture de la rue Sainte-Catherine n'apporte pas beaucoup de changement dans l'intensité des déplacements à l'heure de pointe du soir puisque le 4 % empruntant l'accès vers le pont Jacques-Cartier est absorbé par les 3 autres artères en direction est. À la suite de ces observations, nous jugeons qu'il est réaliste d'envisager l'interdiction du virage à droite sur Papineau au coin de la rue Ontario en direction est, puisque le trafic sera également réparti sur les autres artères. Que ce soit en période de fermeture de la rue Sainte-Catherine ou non, le pourcentage d'automobilistes empruntant la rue Ontario est probablement assez faible pour être absorbé par les autres artères plus larges. Des mesures doivent être prises afin d'encourager les automobilistes à emprunter les voies du sud, qui sont moins achalandées. L'implantation du double-virage sur la rue Sherbrooke pourrait être étudiée afin de faciliter le transfert de la circulation et d'augmenter la fluidité du trafic.

Dans l'éventualité où l'Arrondissement de Ville-Marie considère ce projet d'interdiction de virage à droite sur Papineau au coin de la rue Ontario en direction est, une étude plus poussée devra évidemment être envisagée afin de déterminer les parcours à prioriser au niveau de la circulation de transit vers le pont Jacques-Cartier. De plus, l'Arrondissement devra aussi considérer les propositions de revitalisation de la rue Ontario mises de l'avant par les différents acteurs du quartier. Dans tous les cas, le but principal de ce projet est de consolider la vitalité et d'augmenter la qualité de la vie dans le quartier pour les résidents et les commerçants situés aux abords de la rue Ontario. La diminution de la circulation de transit est, à notre sens, essentielle pour y parvenir. Cette diminution doit s'effectuer au profit de la circulation de quartier et des transports alternatifs à la voiture, qui favorisent les arrêts et la déambulation dans les commerces situés le long de l'artère.

Le comité-conseil Tous pour l'aménagement du Centre-Sud recommande :

- **Que l'Arrondissement de Ville-Marie envisage d'interdire le virage à droite sur l'avenue Papineau à partir de la rue Ontario (accès au pont Jacques-Cartier) dans le but de favoriser la vitalité commerciale de la rue Ontario, la sécurité des individus et la qualité de la vie de quartier ;**
- **Que l'Arrondissement de Ville-Marie procède à la réalisation d'études de circulation détaillées pour planifier la redistribution de la circulation sur les autres artères qui permettent l'accès au pont Jacques-Cartier ;**
- **Que la rue Ontario soit privilégiée pour les transports alternatifs à l'automobile.**