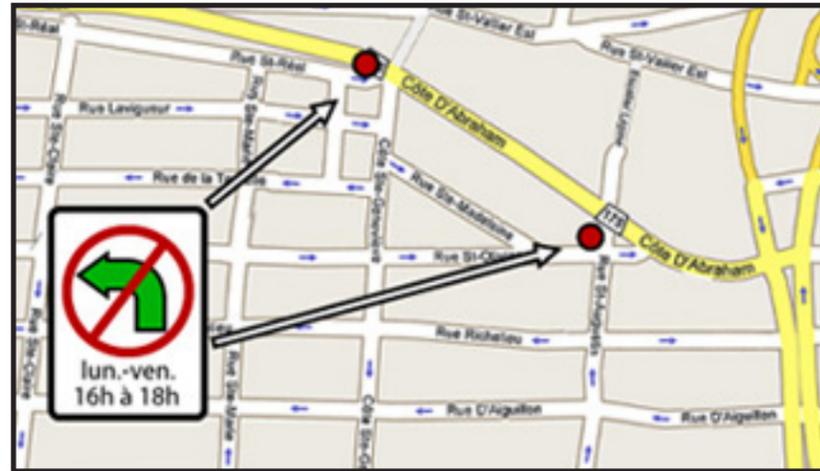


SCÉNARIOS POUR DIMINUER LE TRANSIT SUR D'AUTRES RUES CONCERNÉES

CÔTE SAINTE-GENEVIÈVE ET RUE SAINT-AUGUSTIN

Ces deux rues subissent un transit important principalement aux heures de pointe de l'après-midi. Les solutions proposées auraient comme impact que seuls les automobilistes ayant un point de destination résidentiel ou commercial dans le Faubourg utiliseraient ces rues et non ceux qui veulent sortir du centre-ville plus rapidement par la Côte d'Abraham. Le résultat souhaité étant que le transit soit forcé de prendre Honoré-Mercier. Contrairement au dossier de la rue d'Aiguillon, ces scénarios de nécessitent pas de consultations publiques, nous vous les soumettons pour étude et sommes intéressés à connaître votre évaluation de la problématique de ces rues et des interventions qui y sont envisageables.



OPTION 1

Sur les rues Sainte-Geneviève et Saint-Augustin, interdire le virage à gauche sur Côte-d'Abraham entre 16h et 18h du lundi au vendredi.

OPTION 2 (SAINTE-GENEVIÈVE)

Les automobilistes en provenance de la rue Saint-Réal et Lavigueur ne pourraient plus tourner à gauche sur Sainte-Geneviève afin d'aller prendre la Côte d'Abraham entre 16h et 18h les jours de semaine. Afin d'éviter que la rue Sainte-Madeleine, actuellement à sens unique vers l'est, ne devienne la voie de sortie naturelle pour le transit provenant de ces deux rues, une intervention supplémentaire possible serait de la transformer en sens unique vers l'ouest, empêchant ainsi les transiteurs de continuer sur Sainte-Madeleine pour aller rejoindre la Côte d'Abraham. Il serait aussi possible d'y interdire le virage à droite à partir de Sainte-Geneviève aux heures de pointe.

Cette proposition vise également à mettre un frein au transit en provenance de Turnbull et Philippe-Dorval.



OPTION 3 (SAINT-AUGUSTIN)

Les automobilistes empruntant la rue Saint-Jean et qui souhaitent descendre sur Saint-Augustin ne pourraient tourner sur cette rue entre 16h et 18h les jours de semaine.



Pour des rues résidentielles conviviales et sécuritaires

DES PROPOSITIONS POUR ÉLIMINER LA CIRCULATION DE TRANSIT DANS LE FAUBOURG

Quelques pistes de solution déposées au Service des transports pour avis et analyse
Janvier 2008

INTRODUCTION

Avec le bruit incessant et les dangers qu'elle entraîne, la circulation automobile (de transit) est un des problèmes majeurs du Faubourg. En 2003, une pétition des résident-es de la rue D'Aiguillon a demandé l'intervention de la Ville afin d'y réduire la circulation. En 2004, le Conseil de quartier a tenu une consultation publique qui a abouti à l'adoption d'une solution majoritairement approuvée par les résident-es. La Division des transports de la Ville ne l'a jamais appliquée...

3 ans, c'est beaucoup trop long ! C'est ce que 250 résident-es ont clamé dans les rues du quartier à l'occasion de la Journée «En ville sans ma voiture» en septembre dernier. Au moment où s'amorcent les festivités du 400e, avec leur lot d'automobilistes supplémentaires dans le Faubourg, le Comité populaire Saint-Jean-Baptiste s'est mis au travail afin d'élaborer des propositions avec les intervenants concernés. Après avoir discuté du problème et des différentes solutions avec les résident-es, le Comité compte sur cette rencontre de travail avec les services de la Ville pour avoir l'heure juste sur ce dossier et faire le point sur les scénarios qu'il est possible d'envisager.

Le présent document fait état de quelques scénarios possibles pour diminuer durablement les impacts de cette circulation. L'objectif est évidemment de mettre de l'avant des solutions et non de défendre coûte que coûte un scénario. Une fois que les différentes possibilités auront été mises de l'avant, le Comité pense qu'une consultation publique devra être organisée rapidement, au printemps 2008 et surtout, que la proposition qui y sera adoptée devra être mise en oeuvre le plus tôt possible.

Pour diminuer la circulation de transit sur les rues locales, une mesure d'atténuation simple est d'interdire ou de restreindre les virages sur certaines rues, ce qui permet de mieux gérer le flot de circulation traversant un secteur donné. C'est ce type de mesure qui a été envisagée pour les rues résidentielles où il y a un problème. Évidemment, l'interdiction de virage s'applique aussi aux résident-es, ce qui peut occasionner des irritants, mais on peut faire le pari que la plupart sont prêt-es à les accepter pour améliorer leur qualité de vie.

LE TRANSIT, C'EST QUOI ?

Du point de vue de ceux qui vivent dans un quartier, les déplacements se définissent à partir de leurs points d'origine et de destination. Il y a 3 sortes de déplacements qui donnent lieu à 3 types de circulation :

A) La circulation locale est associée aux déplacements dont l'origine et la destination sont à l'intérieur du quartier.

B) La circulation de quartier est associée aux déplacements dont l'origine ou la destination sont à l'intérieur du quartier (mais pas les deux). Il y a donc deux types de circulation de quartier, une circulation d'origine (ceux qui partent d'ici) et une circulation de destination (ceux qui arrivent ici).

C) La circulation de transit est associée aux déplacements dont l'origine et la destination sont à l'extérieur du quartier.

Dans le Faubourg, les déplacements locaux (A) se font généralement à pied tout comme plusieurs déplacements vers les quartiers voisins (B). Le transport en commun quant à lui sert à la fois aux déplacements de quartier (B) et de transit (C). Ainsi le circuit d'autobus #7 sur la rue D'Aiguillon ne fait pas, à proprement parler, partie de la circulation de transit. Par transit (C), on entend donc une circulation automobile qui traverse un quartier mais dont l'origine et la destination sont externes à ce quartier.



