Réaménagement de la rue Molson

Démarche de participation publique

Rapport final

Pour l'arrondissement de Rosemont-La Petite-Patrie

Janvier 2020

Document réalisé par l'Arpent, janvier 2020
Chargée de projet : Florilène Cornier
Contenu : Florilène Cornier et Claudel Taillon-Boulianne
Mise en page et cartographie : Claudel Taillon-Boulianne et Samuel Descôteaux Fréchette

Table des matières

4 **Introduction**
5 La démarche de participation publique
6 La rue Molson
6 Localisation
7 Évolution historique
8 Les principaux réseaux de transport et de desserte

10 **Retour sur les contextes généraux de déplacement**
11 Un environnement urbain renouvelé aux abords de la rue Molson
13 Les principaux pôles générateurs de déplacement
14 Un cadre de déplacement fortement contraint
15 L'outil MAPPA
18 Pratiques et visages des déplacements observés

21 **Sondage en ligne**
22 Méthodologie
23 Profil des répondant(e)s
24 Fréquences et motifs d'utilisation de l'espace
26 Modes de déplacement
28 Perceptions de la rue Molson
29 Niveau de satisfaction
29 Attractivité
30 Identités et perspectives pour le réaménagement de la rue Molson
31 Synthèse

32 **Kiosques nomades**
33 Méthodologie
34 Principaux faits saillants

36 **Atelier participatif**
37 Déroulement et méthodologie
39 Orientations d'aménagement
39 1 | Sécuriser les traversées sur la rue Molson et aux intersections
42 2 | Repenser la configuration de la rue Molson à la faveur des déplacements actifs
43 3 | Transformer la rue Molson en axe de rencontre quatre saisons attrayant
45 4 | Améliorer la connectivité avec les secteurs environnants
47 Tableau synthèse

48 **Conclusion**

50 **Médiagraphie**

53 **Annexes**

Introduction

La démarche de participation publique

Pour un réaménagement inclusif de la rue Molson

Dans le prolongement des mutations opérées ces dernières années dans le secteur ouest du parc du Pélican, l'arrondissement de Rosemont-La Petite-Patrie a souhaité déployer une démarche de participation publique en vue du réaménagement de la rue Molson (entre la rue Masson et le boulevard St-Joseph).

Cette démarche intervient au terme de plusieurs années de redéveloppement immobilier, qui ont transformé l'ancien site industriel Norampac en véritable milieu de vie, mêlant à la fois mixité fonctionnelle, sociale et intergénérationnelle à proximité d'un espace vert fortement fréquenté. Le changement de vocation du site pose désormais un enjeu d'aménagement de la rue Molson afin qu'elle s'inscrive en cohérence avec les besoins des riverain(e)s et qu'elle garantisse la sécurité de leurs déplacements.

Avant d'élaborer le nouveau concept d'aménagement de la rue Molson, l'Arrondissement a tenu à recueillir les attentes des citoyen(ne)s quant aux aménagements souhaités. Le tout permettra d'alimenter directement le travail de conception des plans, prévu en 2020, et la réalisation ultérieure des travaux d'aménagement à partir de l'année suivante. Au-delà, cette démarche entend également s'inscrire dans la continuité de l'approche Vision Zéro portée par la Ville de Montréal, qui vise à assurer des déplacements sécuritaires et inclusifs pour l'ensemble des citoyen(ne)s.

Les étapes de la démarche

Le présent document fait la synthèse des éléments recueillis à l'issue de plusieurs mois d'étude et de concertation auprès des résident(e)s et des usager(ère)s de ce tronçon de la rue Molson. Il vise à mettre en perspective les pratiques locales de déplacement aux abords de la rue Molson, mais aussi les attentes et leviers d'aménagements envisagés par les citoyen(ne)s eux(elles)-mêmes pour le futur de ce secteur. Ce portrait général a pu être réalisé sur la base d'une méthodologie en quatre temps, combinant à la fois :

- la réalisation de relevés de terrain in situ, à travers la conduite d'observations, d'audits de marchabilité, de comptages et de photographies des usages;
- le déploiement d'un sondage en ligne sur la plateforme Réalisons Montréal, diffusé à l'été 2019 sur une période de 3 semaines;
- l'animation de deux kiosques nomades de consultation auprès des résident(e)s, destinés à rejoindre les citoyen(ne)s généralement exclu(e)s des démarches participatives traditionnelles;
- la tenue d'un atelier participatif final, à l'automne 2019, afin de permettre aux citoyen(ne)s de formuler des orientations d'aménagement pour l'avenir du site dans un cadre dédié.

Considérant le profil des ménages nouvellement installés dans le secteur, une attention particulière a été apportée à l'appréciation des usages et contraintes de déplacement dans une perspective intersectionnelle (âge, sexe, incapacités), afin d'envisager la multiplicité des perceptions existantes. De la même manière, les différents dispositifs participatifs ont été conçus et organisés, tout au long de la démarche, avec le souci d'inclure les résident(e)s à mobilité réduite, mais aussi les familles et personnes actif(ve)s généralement peu disponibles pour se déplacer sur le temps libre.

La rue Molson

Localisation

Historiquement désignée sous ce nom en 1912, la rue Molson constitue un axe fragmenté au sein des arrondissements de Rosemont-La Petite-Patrie et de Villeray-St-Michel-Parc, qu'elle traverse de façon discontinue depuis la rue Jarry au nord jusqu'à la rue Rachel Est au sud.

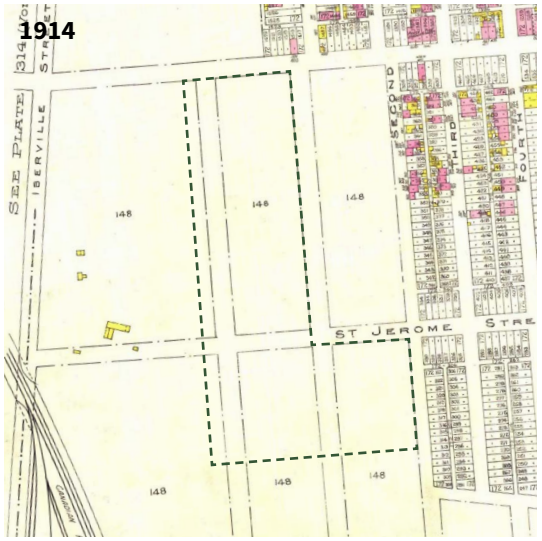
Situé au sud de l'arrondissement de Rosemont-La Petite-Patrie, le tronçon de la rue Molson qui nous intéresse ici s'insère dans un secteur en pleine restructuration, aux abords du corridor ferroviaire du Canadien Pacifique et à l'interface entre les quartiers d'Angus, du Plateau-Est et du Vieux Rosemont ainsi que du secteur d'emploi Espace affaires Rosemont.

Il est délimité par l'axe structurant du Boulevard St-Joseph Est au sud et par l'artère commerciale de la rue Masson au nord. À l'est, cette partie de la rue Molson est bordée par le parc du Pélican, tandis qu'à l'ouest, elle jouxte désormais de nouveaux développements immobiliers mixtes en lieu et place de l'ancienne usine Norampac.

Source : Arpent, 2019

La rue Molson

Évolution historique



Source : Atlas of the City of Montreal, BANQ
Le périmètre du parc du Pélican est tracé en pointillé vert.

0 100 m

Source : Google Earth Pro, 2008

0 100 m

Source : Google Earth Pro, 2018

0 100 m

Un site historique dédié à l'exploitation de carrières

De la fin du XIXe siècle à la première moitié du XXe siècle, le tronçon de l'actuelle rue Molson est localisé en plein cœur du site d'exploitation de pierre calcaire Quirk et Rogers. La compagnie possède alors un droit d'excavation sur la propriété du riche industriel Henry Ogan, qui s'étend depuis la limite des ateliers d'Angus au sud, jusqu'au Chemin de la côte de la Visitation au nord (actuel boulevard Rosemont). La multiplication des sites de carrières, combinée à l'implantation du Canadien Pacifique et des usines d'Angus, contribue fortement au développement résidentiel du quartier Rosemont à l'est de la seconde avenue.

La reconversion industrielle du secteur

L'après-guerre marque une première phase de restructuration du secteur environnant la rue Molson, entre la rue Masson et le boulevard St-Joseph. Dès 1948, la ville de Montréal acquiert un ensemble de terrains de la Compagnie des chemins de fer nationaux, ainsi que le site de l'ancienne carrière Quirk et Rogers, en vue de son comblement. Il faut néanmoins attendre la fin des années 1950 pour qu'un parc y soit aménagé, l'actuel parc du Pélican, et que les marges du corridor ferroviaire viennent accueillir de nouvelles activités industrielles et commerciales. Pendant près d'un demi-siècle, l'usine Norampac de production et de transformation de cartons occupe ainsi l'îlot Ouest du tronçon Molson, la réduisant à une vocation minimale de transit dans un secteur fortement dépendant à l'automobile.

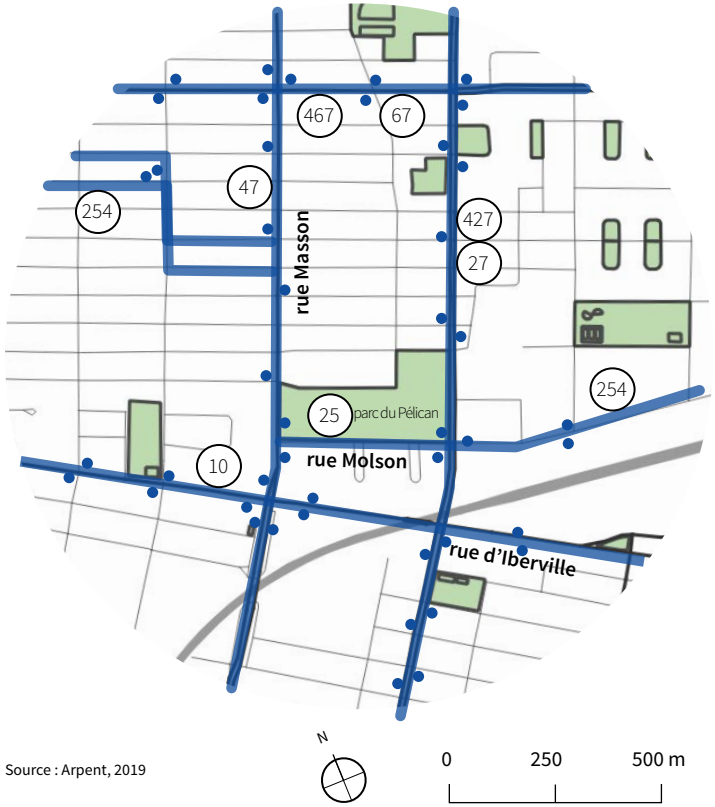
L'avènement d'un nouveau quartier mixte

Dans la continuité des projets de reconversion des franges industrielles initiés ailleurs dans l'arrondissement, l'annonce de la fermeture de l'usine Norampac en 2005 marque le début de transformations majeures pour le secteur. Acquis par un promoteur, le terrain fait l'objet d'un premier projet de redéveloppement immobilier, avant d'être soumis en 2010 à une consultation publique sous l'égide de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM). Désormais en voie d'être achevés, les différents programmes immobiliers érigés modifient durablement le visage de cet ancien secteur industriel. Ils contribuent à réinsérer la rue Molson dans un environnement densément peuplé, dont la vocation éminemment résidentielle et commerciale ainsi que la proximité avec le parc du Pélican appellent à repenser les aménagements initiaux.

La rue Molson

Les principaux réseaux de transport et de desserte

Réseau d'autobus

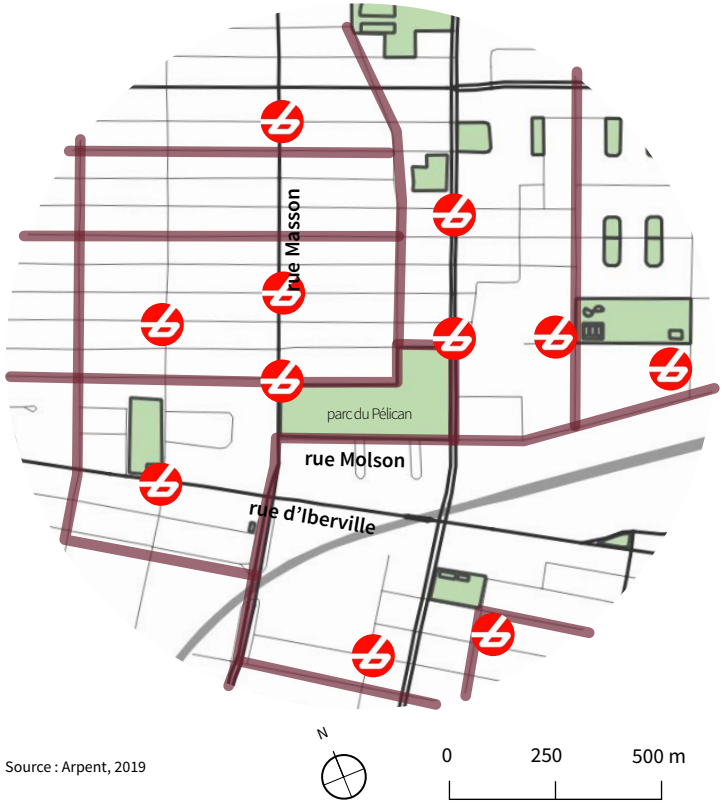


Source : Arpent, 2019

25 Ligne d'autobus

Arrêt d'autobus

Réseau cyclable et stations Bixi



Source : Arpent, 2019

Bande cyclable

Station Bixi

La rue Molson

Les principaux réseaux de transport et de desserte

Camionnage

Source : Arpent, 2019

Route où les camions et les véhicules-outils sont autorisés en tout temps.

Route où les camions et les véhicules-outils sont autorisés durant la journée, mais sont interdits de 19h à 7h.

Le reste des routes sont interdites en tout temps aux camions et véhicules-outils excepté pour effectuer une livraison locale dans cette zone (Ville de Montréal, 2019).

Espaces de stationnement

Source : Arpent, 2019

Espaces de stationnement aux abords de la rue Molson
** À noter que certains espaces sont inutilisables en raison des travaux de construction*

Espace de stationnement Communauto

Sur rue (avec parcomètre) | approx. 25 esp. aux endroits indiqués

Sur rue (sans vignette) | approx. 145 esp. aux endroits indiqués

Extérieur (privé) | approx. 130 esp. aux endroits indiqués

Intérieur (privé) | approx. 800 esp. aux endroits indiqués

Retour sur les contextes généraux de déplacement

Retour sur les contextes généraux de déplacement

Un environnement urbain renouvelé aux abords de la rue Molson

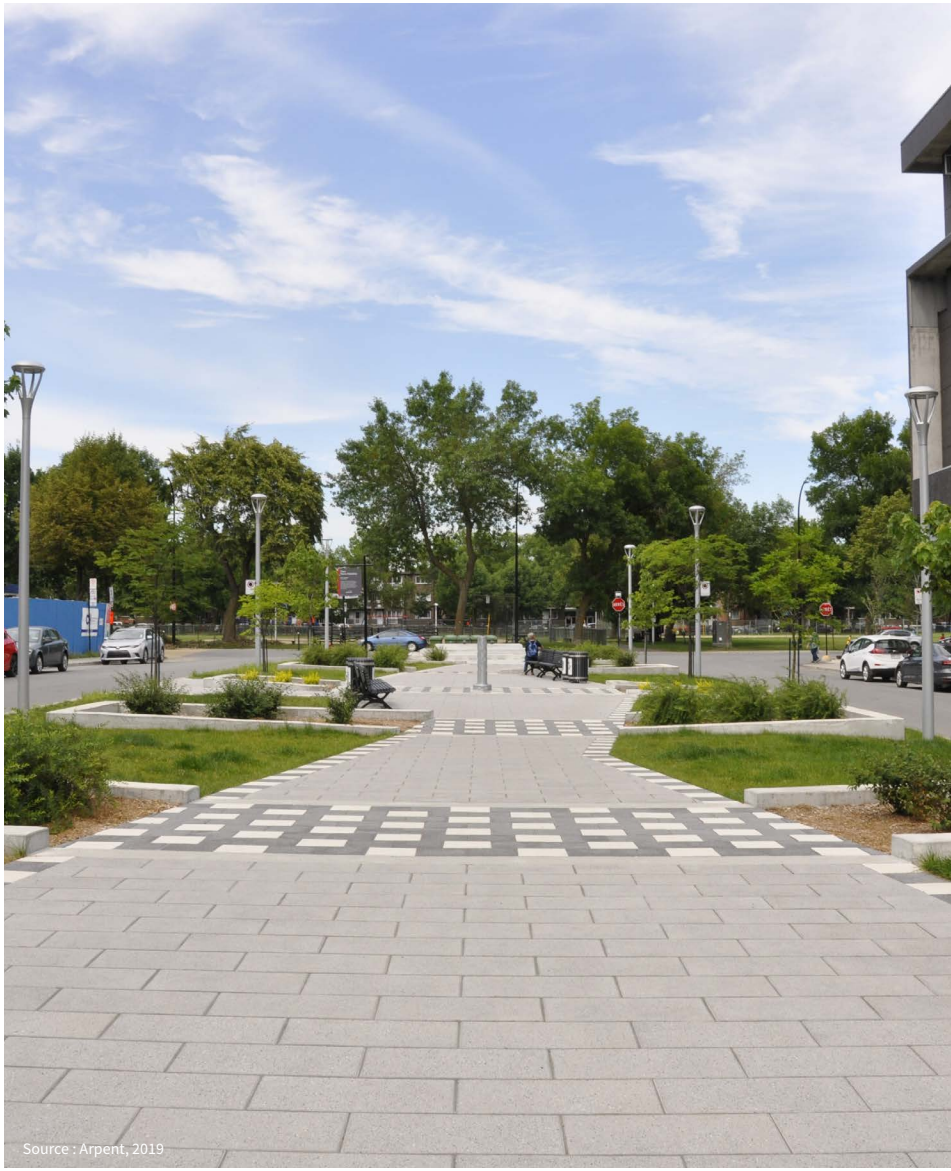
Comprendre les modalités de déplacement et de fréquentation de la rue Molson implique de remettre en perspective les nouvelles réalités de ce secteur. En une dizaine d'années, cinq complexes d'habitation d'envergure, d'une hauteur de six à dix étages, ont vu le jour sur un périmètre de 4,8 hectares en bordure de la rue Molson[1]. Destinés à une pluralité de ménages, ces nouveaux ensembles immobiliers (Muv Condos, Rosemont les Quartiers, Yimby, Habitations Loggia Pélicans, Unicité Rosemont) ont contribué à apporter une mixité résidentielle et fonctionnelle sans précédent dans ce secteur auparavant industriel. Au total, ce sont près de 1600 logements, 13 commerces et 3000 nouveaux résident(e)s estimé(e)s[2] qui devraient investir le quartier d'ici la fin des travaux de construction en 2020. Enfin, l'implantation de deux nouvelles places publiques (Places Michel-Brault et Pierre-Falardeau) ainsi que d'un accès piéton entre la rue Molson et la rue d'Iberville, viennent compléter ce renouvellement majeur de l'environnement urbain aux abords de la rue Molson.

Zoom sur l'offre résidentielle

L'offre résidentielle développée aux abords de la rue Molson couvre un spectre élargi de besoins en logement. Cette diversité se vérifie aussi bien du point de vue des modes tenures existants (location, propriété) et des services proposés (services de soins, services pour personnes semi-autonomes), que du profil des résident(e)s concerné(e)s (personnes aînées, jeunes professionnel(le)s, couples et jeunes familles), ou encore de leur niveau de revenus (offre de logement social et abordable, unités haut de gamme). Derrière cette mixité cependant, il est à noter une nette prédominance des petits ménages, en lien avec la nature des logements majoritairement proposés, mais aussi des personnes âgées et à mobilité réduite, avec près de 800 unités qui leur sont dédiées sur le site.

[1]Les nouveaux programmes couvrent un périmètre de 4,2 hectares en lieu et place de l'ancienne usine Norampac, et une superficie de 6301 m^2 pour le site de construction d'Unicité Rosemont. Voir à ce sujet le Plan d'aménagement d'ensemble du site de l'usine Norampac (2010) et les Plans d'implantation du 5300 rue Molson (2017).

[2] En l'absence de données sociodémographiques récentes, estimation basée sur la taille moyenne des ménages privés par unité de logement de l'Arrondissement Rosemont-La Petite-Patrie (1,9 résident(e)s par logement, Statistique Canada, 2016). Dans les faits, ces données devront probablement être revues à la baisse considérant la proportion importante de petites unités de logement dans les programmes d'habitation concernés.



Source : Arpent, 2019

Retour sur les contextes généraux de déplacement

Un environnement urbain renouvelé aux abords de la rue Molson

Unicité Rosemont (privé et coop.)
Appartements type condo
à la location pour jeunes
professionnel(le)s
7 étages
175 logements
1 commerce prévu
333 résident(e)s estimé(e)s
151 stationnements
Livré en 2020

Yimby (privé)
Appartements type condo
à la location pour jeunes
professionnel(le)s
6 à 10 étages
273 logements
8 commerces prévus
516 résident(e)s estimé(e)s
148 stationnements
Livré entre 2018 et 2020

Loggia Pélican (OBNL)
Logements communautaires à
la location pour actifs de plus
de 50 ans, aînés autonomes et
personnes à besoins particuliers
8 étages
179 logements
340 résident(e)s estimé(e)s
30 stationnements
Livré en 2015

Rosemont les Quartiers (privé)
App. locatifs, condos, et unités
de soins pour pers. aînées
autonomes et semi-autonomes
6 à 10 étages
619 logements
2 commerces
1176 résident(e)s estimé(e)s
300 stationnements
Livré entre 2016 et 2019

MÙV Condos (privé)
Condos
pour ménages actifs, primo-
accédant(e)s et jeunes familles
6 à 10 étages
338 logements
2 commerces prévus
642 résident(e)s estimé(e)s
220 stationnements
Livré en 2019

Source : Arpent, 2019

La rue Molson

Les principaux pôles générateurs de déplacement

A. Espace affaires Rosemont

Pôle d'emploi important (2 400 emplois), ce secteur à vocation industrielle accueille 210 entreprises issues des domaines des services et de la fabrication spécialisée (Arrondissement de Rosemont-La Petite-Patrie, s.d.). À la confluence de différents quartiers et arrondissements, l'Espace affaires Rosemont bénéficie d'une situation géographique stratégique selon sa vocation. Enclavé en certains points notamment en raison de la présence de deux viaducs et d'un chemin de fer au sud, le réseau cyclable présent sur le tronçon à l'étude de la rue Molson permet notamment de rejoindre facilement ce secteur.

B. Promenade Masson

Située au cœur de l'Arrondissement Rosemont-La Petite-Patrie, la Promenade Masson représente un secteur long d'un kilomètre de la rue Masson (Promenade Masson, 2016). Avec une concentration commerciale de proximité et une desserte vers certaines lignes d'autobus très utilisées (47, 67, 467), ce tronçon de destination de la rue Masson est un générateur important de déplacements, autant au niveau du transport actif que motorisé.

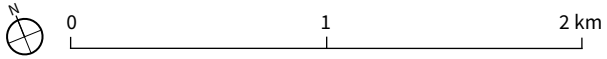
C. Technopôle Angus

Pôle industriel historique, l'ancien site des «Shops Angus» connaît une reconversion majeure depuis les années 90, vers une mixité de secteurs d'activités (services, commerces de détail et soins de santé). Comptant 66 entreprises et plus de 3000 emplois, cet important secteur situé dans le prolongement de la rue Molson occasionne un achalandage quotidien non négligeable (Arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie, s.d.). À ce titre, une cohérence des aménagements de la rue Molson devra nécessairement se refléter dans les travaux de requalification et d'aménagement de la voirie du secteur au sud (Technopôle Angus).

D. Centre du Plateau

Organisme offrant des activités sportives et de loisirs s'adressant à tous les groupes d'âge, une proportion importante des usager(ère)s du Centre sont, entre autres, les enfants et les personnes âgées. Par sa spécialisation, le bâtiment du Centre du Plateau amène un grand nombre de visiteur(teuse)s, notamment durant la soirée et les fins de semaine. Adjacent au viaduc de l'intersection des rues d'Iberville et St-Joseph, la plupart des résident(e)s venu(e)s de l'Arrondissement Rosemont-La Petite-Patrie sont contraint(e)s d'emprunter le passage du viaduc pour accéder aux services du Centre du Plateau.

Source : Arpent, 2019



E. Parc du Pélican

Support d'activités multiples, le parc du Pélican constitue un autre pôle d'attractivité à part entière. Il offre des équipements à rayonnement local, tels qu'une piscine municipale, un terrain de baseball, des terrains de pétanque et de jeu pour enfants, ou encore un parc à chien, largement plébiscités par les citoyen(ne)s du secteur.

Retour sur les contextes généraux de déplacement

Un cadre de déplacement fortement contraint

L'observation des usagers(ères) de la rue Molson, et la réalisation d'un relevé de marchabilité sur site (audit MAPPA) ont permis de constater les nombreuses contraintes qui s'exercent sur les déplacements des usager(ère)s actif(ve)s ainsi que des personnes à mobilité réduite. Ces contraintes sont de plusieurs natures :

- La **présence de travaux majeurs de construction**, liée à l'édification des derniers bâtiments le long de la rue Molson, altère fortement les possibilités de déplacement sur site. Au moment de l'étude, ce sont deux segments entiers de trottoir, situés du côté ouest de la rue Molson, qui sont ainsi rendus impraticables à la circulation. Bien que cette situation soit avant tout conjoncturelle, elle renforce dans les faits certaines pratiques insécurisantes (contournement d'obstacles, passages des piétons et triporteurs sur les voies cyclables, traversées non balisées) et reste une variable majeure dans les comportements des passant(e)s.

- Le **maillage viaire particulier du secteur Molson**, marqué par la présence de grandes artères de circulation automobile (d'Iberville, St-Joseph), offre un cadre particulièrement hostile aux déplacements actifs. Classés artères de type secondaire, ces deux axes autorisent une vitesse de circulation de 50 km/h, néanmoins réduite à 30 km/h aux abords du parc du Pélican, et constituent par ailleurs des voies de camionnage privilégiées du réseau routier montréalais (Gestion Sylcorp inc., 2015). Elles sont le plus souvent dépourvues de mobilier urbain et de zones tampons, et imposent un partage des trottoirs entre piéton(ne)s et cyclistes pour pallier la dangerosité du viaduc ferroviaire d'intersection. Au nord de la zone d'étude, le segment discontinu de la rue Masson qui relie la rue d'Iberville à la rue Molson constitue également une zone à risque pour les usager(ère)s actif(ve)s. Essentiellement rythmé par l'entrée et la sortie des automobilistes (proximité de la station d'essence Shell, établissement de restauration avec service au volant, espace de stationnement), ce tronçon discontinu agglomère une multitude de pratiques de déplacement pouvant se révéler conflictuelles (attente des piéton(ne)s sur le trottoir pour prendre l'autobus, valse des cyclistes et des automobiles).

- Le **faible niveau de confort et de sécurité des intersections locales** constitue un frein majeur pour les actifs les plus vulnérables. Héritage du passé industriel du secteur, le viaduc d'intersection entre St-Joseph et d'Iberville est un exemple emblématique de carrefour accidentogène et mésadapté à la circulation des modes de transport actif. Les autres intersections des axes St-Joseph et d'Iberville sont le plus souvent entrecoupées d'obstacles à la traversée, soumises à la pression du flux automobile local, et cadencée par un faible temps de passage à la lumière pour les piéton(ne)s à mobilité réduite.

Malgré cela, l'analyse des relevés MAPPA permet d'observer un **meilleur niveau de marchabilité aux abords directs du parc du Pélican**. Les segments du côté est de la rue Molson, du côté ouest de la 1re avenue et du côté sud de la rue Masson restent les plus sécurisés et agrémentés pour les résident(e)s actif(ve)s ou ceux et celles disposant d'une aide à la mobilité motorisée (présence de mobilier urbain et de zones tampons, marges liées à la présence du parc, saillies aux intersections et végétation). Le confort de déplacement laisse cependant à désirer lorsque plusieurs usager(ère)s se rencontrent (triporteurs, poussettes et personnes en marchette), et invite à repenser les aménagements locaux en prenant en compte les besoins spécifiques de ces populations.

Retour sur les contextes généraux de déplacement

Un cadre de déplacement fortement contraint | l'outil MAPPA

Développée afin d'évaluer la marchabilité pour les personnes âgées, la méthode MAPPA vise à analyser le niveau de sécurité et d'attractivité des infrastructures piétonnes pour les aîné(e)s, en prenant en compte les composantes de l'environnement urbain ayant une influence directe sur la qualité des déplacements (Negron & Lord, 2014). Ce type d'outil apparaît d'autant plus pertinent à mobiliser dans le contexte de la rue Molson sachant que les seniors constituent une part importante des résident(e)s nouvellement installé(e)s; seniors dont on sait que le recours à la marche diminue en pratique et en vitesse avec l'augmentation des difficultés perçues sur les parcours de déplacement (Huguenin-Richard & al, 2014). Dans le même temps, les conclusions des relevés MAPPA sont aussi parfaitement applicables à une multitude d'autres catégories de piéton(ne)s que l'on retrouve de manière récurrente dans l'espace public : enfants, femmes enceintes, personnes à mobilité réduite, parents avec poussettes, etc.

Sur la base d'une grille d'évaluation générique, l'audit MAPPA recouvre sept sections d'analyse plus spécifiques (intersections, zones tampons, trottoirs, occupations du sol et des bâtiments, espace public, caractéristiques de la chaussée et entretien général de la rue). Pour chaque segment du secteur étudié, une fiche d'évaluation est remplie, et permet de dresser un portrait global du niveau de marchabilité à l'issue des relevés de terrain. Les données recueillies permettent dès lors de répertorier les principaux segments autour de cinq grands types.

- **Type 1 - Segment sans sécurité ni confort** (trottoirs interrompus, absence de zones tampons, obstacles, partage des trottoirs entre différent(e)s usager(ère)s, faible largeur des trottoirs, etc.)
- **Type 2 - Segment avec sécurité minimale** (absence de marges de protection vis-à-vis des automobilistes, présence de trottoirs interrompus, en mauvais état, de faible largeur et/ou présentant des obstacles, etc.)
- **Type 3 - Segment avec confort minimal** (présence de marges de protection vis-à-vis des automobilistes, présence de trottoirs continus, de plus grande largeur, en bon état et/ou avec un minimum d'obstacles, etc.)
- **Type 4 - Segment avec confort relatif** (présence de trottoirs avec zone tampon, présence de marge avant, présence de mobilier urbain, etc.)
- **Type 5 - Segment tout confort** (présence de trottoirs élargis et protégés par des zones tampons, présence de marges avant végétales, de mobilier urbain, d'espaces publics de qualité ou de commerces avec vitrines, absence de stationnement sur rue et d'obstacles sur les parcours, etc.)

Cette cartographie du potentiel d'attractivité de la marche permet de mieux cerner les potentiels et défis socio-urbains qui se posent aux résident(e)s dans la perspective du réaménagement de la rue Molson.

Retour sur les contextes généraux de déplacement

Un cadre de déplacement fortement contraint

Légende

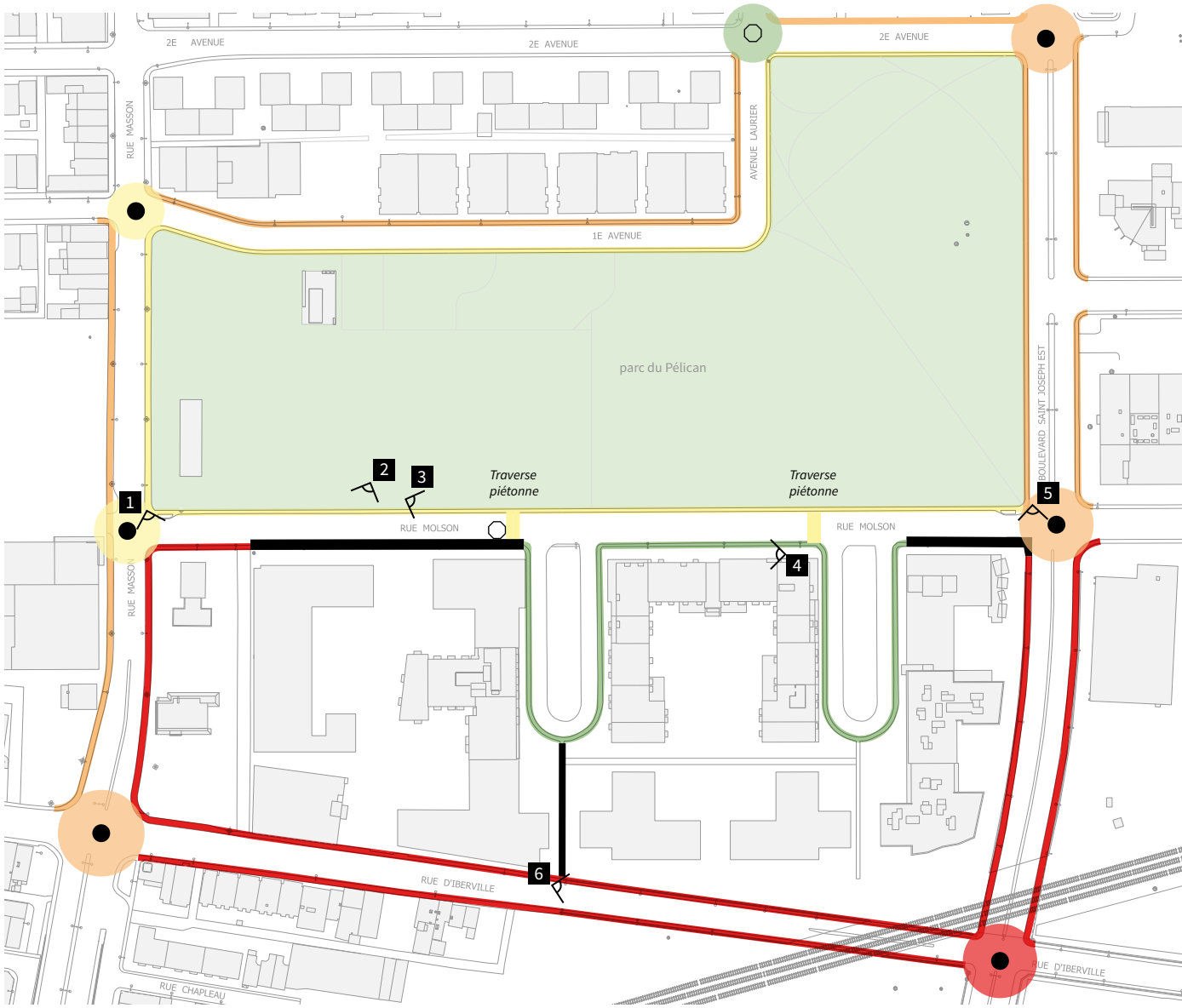
Niveau de marchabilité

- Confort relatif
- Confort minimal
- Sécurité minimale
- Sans confort ni sécurité
- Impraticable en raison des travaux

Niveau de marchabilité des intersections

- Confort relatif
- Confort minimal
- Sécurité minimale
- Sans confort ni sécurité
- Intersection avec feux de circulation
- Intersection avec panneau(x) d'arrêt
- Point d'observation des usages (voir page 16)

* Relevés de marchabilité effectués entre le 18 et le 22 juillet 2019.
**Pour plus de détails, la coupe de la rue Molson est disponible en annexe A.

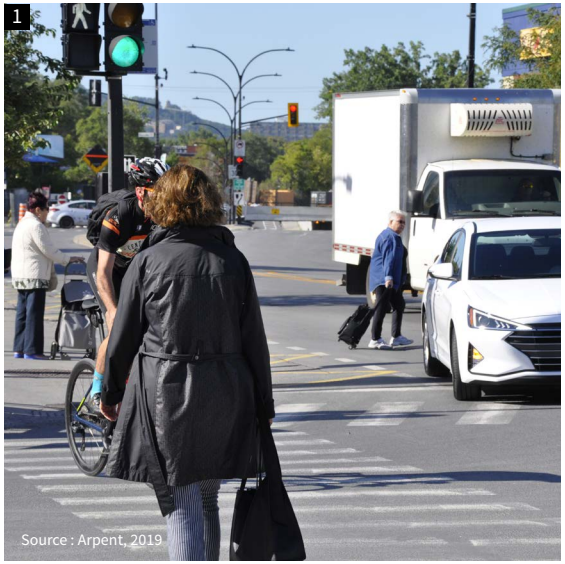


Source : Arpent, 2019

Retour sur les contextes généraux de déplacement

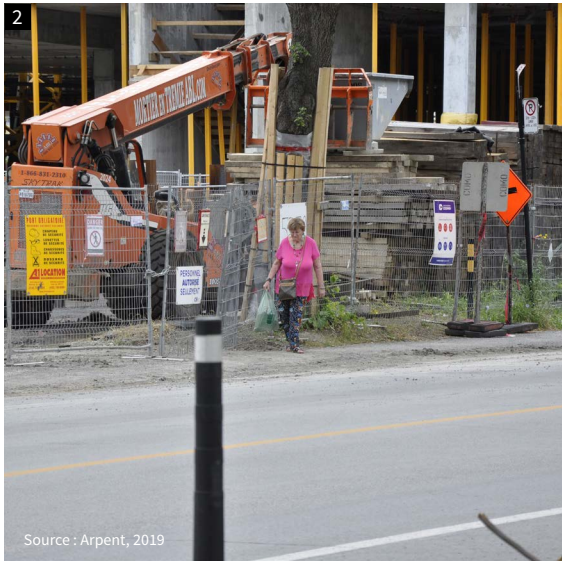
Un cadre de déplacement fortement contraint

1



Source : Arpent, 2019

2

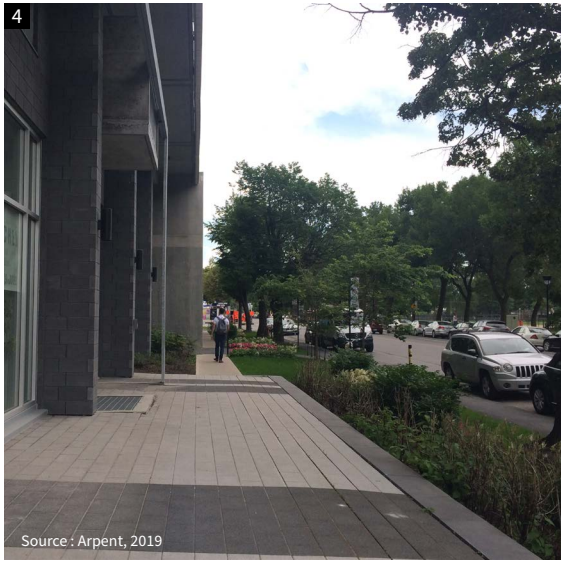


Source : Arpent, 2019

3

Source : Arpent, 2019

4



Source : Arpent, 2019

5

Source : Arpent, 2019

6

Source : Arpent, 2019

Retour sur les contextes généraux de déplacement

Pratiques et visages des déplacements observés

L'étude des comportements de déplacement aux abords de la rue Molson permet de mettre en lumière plusieurs grandes tendances à l'œuvre chez les différents types d'usager(ères).

Une part élevée de déplacements actifs sur le tronçon Molson.

La comptabilisation du nombre d'usager(ère)s actif(ve)s et motorisé(e)s sur un temps donné (60 minutes) et à différents moments de la journée, permet d'obtenir un portrait préliminaire des dynamiques de circulation locale. Bien que cette méthode ne vise pas la représentativité quantitative, elle permet néanmoins d'estimer la place occupée par certains types d'usager(ères) sur le site d'étude. Deux relevés ont ainsi été réalisés en semaine, respectivement en heure de pointe (16h30) et en période creuse (10h00) afin de relever la part des déplacements motorisés (automobiles, bus, camions, deux-roues, etc.) et celle des déplacements actifs (cyclistes, piéton(ne)s, joggeur(euse)s, etc.). La réalisation de ces relevés laisse entrevoir une part sensiblement élevée de déplacements actifs sur le tronçon de la rue Molson, particulièrement marquée en heure de pointe (43 % des déplacements actifs, versus 36 % en heure creuse). Parmi les facteurs pouvant être avancés pour expliquer cette tendance, on pourra notamment relever la présence d'un lien cyclable important sur la rue Molson, la proximité de la rue Masson et du parc du Pélican, la densité résidentielle élevée aux abords du tronçon ou encore le profil des ménages nouvellement arrivés dans le secteur.

Répartition des déplacements en heure de pointe* :

57 % des déplacements sont motorisés

43 % des déplacements sont actifs

Répartition des déplacements en période hors pointe* :

64 % de déplacements motorisés

36 % de déplacements actifs

**Données recueillies sur la base de comptages de terrain effectuées par l'équipe de l'Arpent.*

Source : Arpent, 2019

Retour sur les contextes généraux de déplacement

Pratiques et visages des déplacements observés

Des modèles de déplacement récurrents

Il ressort de l'observation prolongée des déplacements sur site un ensemble de pratiques récurrentes et révélatrices des enjeux d'aménagement qui se posent sur la rue Molson.

Une attractivité du côté parc. La majorité des cheminements relevés durant notre présence sur site révèle une nette préférence des usager(ère)s pour le côté parc de la rue Molson. Ce constat est plus particulièrement observé chez les plus actif(ve)s (joggeur(euse)s, promeneur(euse)s de chiens, personnes avec poussette et enfants), dont les trajets font le lien entre le boulevard St-Joseph (et notamment l'arrêt d'autobus), l'entrée centrale du parc ou encore les commerces de la rue Masson. Il confirme le potentiel de plus grande marchabilité, déjà évoqué plus haut, des lisières du parc pour les passant(e)s, mais aussi plus généralement la dimension peu praticable du côté pair de la rue Molson en raison des chantiers actuels.

La recherche d'espaces ombragés. Autre fait notable observé : un faible nombre de passant(e)s marquent véritablement l'arrêt durant leur(s) trajet(s) sur la rue Molson. La plupart se contentent de l'utiliser pour une fonction de transit entre deux destinations. Parmi les quelques personnes stationnaires repérées, celles-ci sont surtout en quête d'espaces frais et ombragés, qu'elles parviennent à trouver sur les nouvelles places publiques, mais aussi en bordure de la résidence Rosemont les Quartiers, ou plus simplement aux abords du parc du Pélican. En l'absence de mobilier urbain, les résident(e)s apportent leur propre matériel pour pouvoir s'asseoir et profiter de l'extérieur par beau temps.

Une difficulté à trouver sa place. La configuration actuelle de la rue Molson génère une forme d'incertitude dans les comportements des usager(ère)s observé(e)s. Cette incertitude est renforcée par le décalage entre les trajets « désirés » par les usager(ère)s (ou jugés plus pratiques), et les trajets « autorisés » par l'aménagement actuel de la rue. Il est ainsi possible de remarquer que de nombreuses personnes bénéficiant d'une aide motorisée à la mobilité (AMM) préfèrent circuler sur la piste cyclable (trame de déplacement 1), tandis qu'une part importante de piéton(ne)s traversent en dehors des passages dédiés pour rejoindre directement les nouvelles résidences ou les places publiques depuis le parc (trame de déplacement 2). Pour les piéton(ne)s les plus craintif(ve)s, la traversée se fait sur les passages balisés, avec néanmoins une certaine difficulté à s'engager face à l'affluence automobile (trame de déplacement 3). Finalement, la présence du débarcadère à l'entrée de la résidence Rosemont les Quartiers ne suffit pas à absorber le flux des voitures de passage stationnées pour une courte durée (taxis, transports adaptés, camions de livraison, visiteur(euse)s). Ils génèrent le plus souvent des manœuvres dangereuses de la part des conducteur(trice)s (virages en U, voitures stationnées en double dans la bande cyclable), et contribuent à obstruer sensiblement la circulation des autres véhicules et des cyclistes.

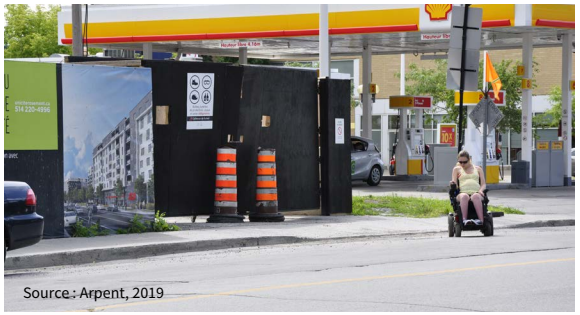
La réalisation d'une analyse approfondie des comportements de déplacement (analyse documentaire, relevés de marchabilité, observations et comptages) constitue un préalable essentiel afin de mieux cerner le contexte général dans lequel s'inscrit la démarche de participation publique. S'il permet d'appréhender certaines réalités, c'est véritablement à travers la mise en place d'un processus participatif de recueil de données qu'il est possible de prendre en compte la réelle maîtrise d'usage des citoyen(ne)s, mais aussi leurs aspirations et besoins en regard du réaménagement de la rue Molson. À cette fin, la diffusion d'un sondage en ligne et l'animation de kiosques de consultation nomades ont constitué une étape indispensable pour compléter ce portrait-diagnostic.

Un résident fait une halte en lisière du parc

Retour sur les contextes généraux de déplacement

Pratiques et visages des déplacements observés

Trame comportementale 1 : Utilisation des pistes cyclables et de la chaussée par les fauteuils ou les triporteurs


Source : Arpent, 2019

Source : Arpent, 2019

Source : Arpent, 2019

Trame comportementale 2 : Traversée de la rue Molson en dehors des passages piétons (lien entre la résidence Rosemont les Quartiers et le parc du Pélican)

Source : Arpent, 2019

Source : Arpent, 2019

Source : Arpent, 2019

Trame comportementale 3 : Incertitudes et/ou difficultés à traverser aux passages piétons en place

Source : Arpent, 2019

Source : Arpent, 2019

Source : Arpent, 2019

Sondage en ligne

Sondage en ligne

Méthodologie

Dans la continuité des relevés de terrain effectués, un sondage en ligne a été mis à disposition des citoyen(ne)s durant trois semaines, via la plateforme Réalisons Montréal, du 13 août au 2 septembre 2019. Afin de porter le questionnaire à la connaissance du plus grand nombre, plusieurs méthodes ont été préalablement mobilisées : prise de contact avec les acteurs du milieu, affichage de proximité, distribution de cartes postales dans les boîtes aux lettres des résident(e)s, campagne d'Information de l'arrondissement. Une version papier du sondage a également été rendue disponible aux résidences Rosemont les Quartiers et Loggia Pélican. Au total, 627 répondant(e)s ont rempli le sondage (532 via le sondage en ligne et 95 via le sondage papier). L'objectif du sondage était de cerner plus précisément les pratiques des usager(ère)s du secteur de la rue Molson[1] ainsi que leur niveau de satisfaction en regard de thèmes précis. Cette méthode de collecte de données avait pour objectif de cibler les types de répondant(e)s, d'illustrer les enjeux d'aménagement et de préfigurer certaines priorités d'intervention.

[1]À noter que lorsqu'il est question du secteur dans la présente analyse, celui-ci fait directement référence au tronçon de la rue Molson, entre les rues St-Joseph et Masson.

Source : Arrondissement Rosemont-La Petite-Patrie, 2019

Visuel utilisé dans le cadre du sondage et des kiosques.

Approche intersectionnelle

Les résultats du sondage ont été traités à travers un cadre d'analyse inspiré de l'approche intersectionnelle, pour s'assurer de rendre tangibles certaines réponses différenciées en fonction des intersections entre l'âge, le sexe et la capacité physique des répondant(e)s.

L'analyse différenciée selon les sexes (ADS)

L'analyse différenciée selon les sexes (ADS), a pour objet de «cerner de façon préventive les effets distincts sur les femmes et les hommes que pourra avoir l'adoption d'un projet à l'intention des citoyennes et des citoyens, et ce, sur la base des réalités» (Secrétariat à la condition féminine, 2007). Certains facteurs déterminants traités dans le présent questionnaire, tels que la mobilité ou la sécurité, ne relèvent plus seulement d'aspects techniques, mais deviennent des éléments pouvant avoir un impact réel dans, par exemple, l'égalité d'accès à l'emploi ou encore l'isolement social des femmes comme des hommes (Conseil des Montréalaises, 2007).

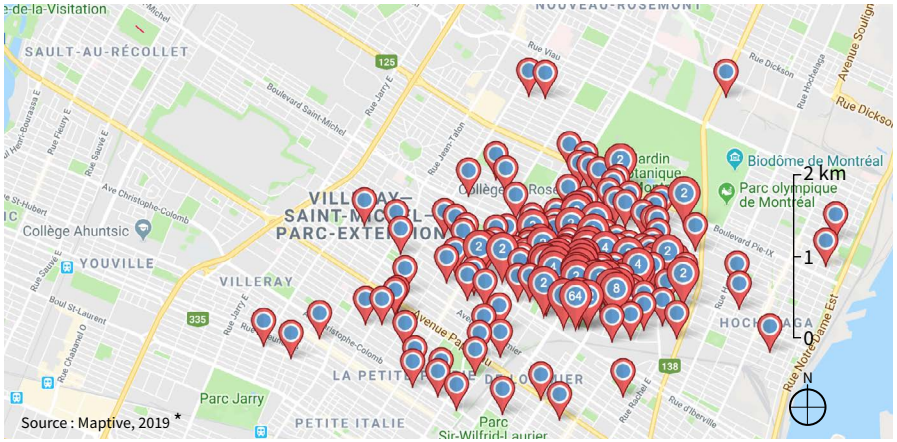
Les aîné(e)s

Les personnes âgées (et notamment les 70 ans et plus) apparaissent surreprésentées dans le secteur à l'étude par rapport à la moyenne de l'arrondissement Rosemont-La Petite-Patrie (profil sociodémographique, 2016). La mise en exergue de certains résultats chez les personnes âgées invite ainsi à accorder un souci particulier à ce groupe sociodémographique, reconnu pour être davantage vulnérable dans l'espace public. Plusieurs prédispositions de l'environnement peuvent avoir pour effet d'accroître cette fragilité, dont la mobilité, alors que « de 1996 à 2001, 34 % des piétons mortellement blessés étaient des aînés, soit presque trois fois leur proportion dans la population » (Statistique Canada, 2012). Parallèlement, les projections démographiques prévoient un vieillissement accéléré de la population, avec 21 % de la population âgée de plus de 65 ans d'ici 2041 à Montréal (ISQ, 2019). Le secteur du tronçon de la rue Molson apparaît comme une occasion d'analyser les réalités d'une population vieillissante, mais également comme une opportunité pour y créer des environnements favorables à la santé de tous et toutes.

Sondage en ligne

Profil des répondant(e)s

Lieu de résidence



** Cette carte a été produite à partir des données issues du sondage en ligne. Les répondant(e)s étaient invité(e)s à indiquer le code postal correspondant à leur lieu de résidence.*

Une concentration importante de répondant(e)s au sondage en ligne se trouve à l'intérieur des limites de l'arrondissement de Rosemont-La Petite-Patrie, et particulièrement du quartier du Vieux-Rosemont. Ce constat peut s'expliquer par la portée de diffusion du sondage via les services de communication de l'Arrondissement, mais aussi plus simplement par le degré de proximité des participant(e)s vis-à-vis de la rue Molson. Cet axe de circulation semble ainsi spécifiquement connu des résident(e)s du quartier et utilisé pour transiter vers l'est ou assurer des connexions à l'échelle locale. Sa localisation, située à la croisée du secteur Angus, de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal et de l'arrondissement Villeray-St-Michel, contribue tout de même à attirer une certaine proportion d'usager(ère)s provenant de l'extérieur des limites de l'arrondissement de de Rosemont-La Petite-Patrie.

À la question: «Résidez-vous ou travaillez-vous dans cette partie de la rue Molson (entre Masson et St-Joseph?», plus de la moitié des répondant(e)s au sondage (56,8 % [356]) ont indiqué «non». De ceux et celles ayant répondu oui (42,3 % [265]), la quasi-totalité (97,4 % [258]) sont résident(e)s plutôt que travailleur(euse)s, ce qui illustre la vocation fortement résidentielle du tronçon à l'étude.

Ceci étant, le fait que l'échantillonnage des répondant(e)s soit divisé à parts quasi-égales entre les résident(e)s et les non-résident(e)s du secteur nous permet de nous assurer que chacune des perspectives soit prise en compte dans les résultats du sondage. Les réalités et enjeux de l'une pouvant souvent différer de l'autre. Ainsi, alors que les aspects relevant du cadre de vie quotidien ressortent de façon prédominante pour les résident(e)s, la perspective plus fonctionnelle des non-résident(e)s est elle aussi particulièrement visible à travers les résultats du sondage.

Sondage en ligne

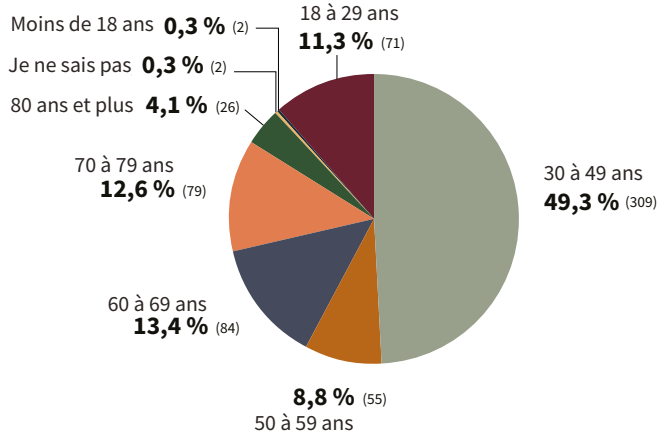
Profil des répondant(e)s (suite)

Groupe d'âge

49,3 % (309) des répondant(e)s sont âgé(e) s entre 30 et 59 ans, ce qui sous-entend une forte proportion de répondant(e)s représentant une population active et professionnelle.

30,4 % (189) de personnes âgées de 60 ans et plus, dont un peu plus de la moitié (16,7 %) est âgée de 70 ans et plus. Les personnes âgées sont donc surreprésentées en tant que répondantes par rapport à l'arrondissement dont la population compte 10,3 % de personnes âgées de plus de 70 ans (Profil sociodémographique de l'arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie, 2016).

Graphique de la répartition des répondant(e)s selon l'âge



Genre

61,1 % (383) **de femmes;**

37,5 % (235) **d'hommes;**

1,5 % (6) **ne s'identifient pas à aucune de ces catégories.**

Mobilité réduite

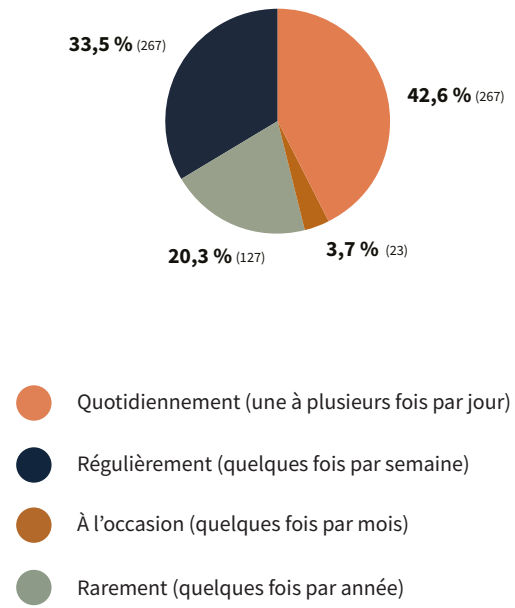
9,4 % (59) **de personnes à mobilité réduite**[1]

[1] On entend par « personne à mobilité réduite toute personne qui éprouve des difficultés à se déplacer, de manière provisoire ou permanente, en raison de sa taille, son âge, son état de santé ou son handicap (SNELAC, 2015).

Sondage en ligne

Fréquence et motifs d'utilisation de l'espace

Graphique de la répartition des répondant(e)s selon la fréquence d'utilisation de la rue Molson



On constate que **76,1 %** (477) des répondant(e)s sont des usager(ère)s assidu(e)s (quelques fois par semaine ou plus) de la section visée de la rue Molson.

Quelles sont les principales raisons pour lesquelles les répondant(e)s fréquentent ce tronçon de la rue Molson ?

30,2 % (394) **pour se déplacer vers une autre destination;**

25,3 % (330) **pour accéder aux commerces et services;**

22,9 % (299) **pour accéder à leur résidence ou à leur logement;**

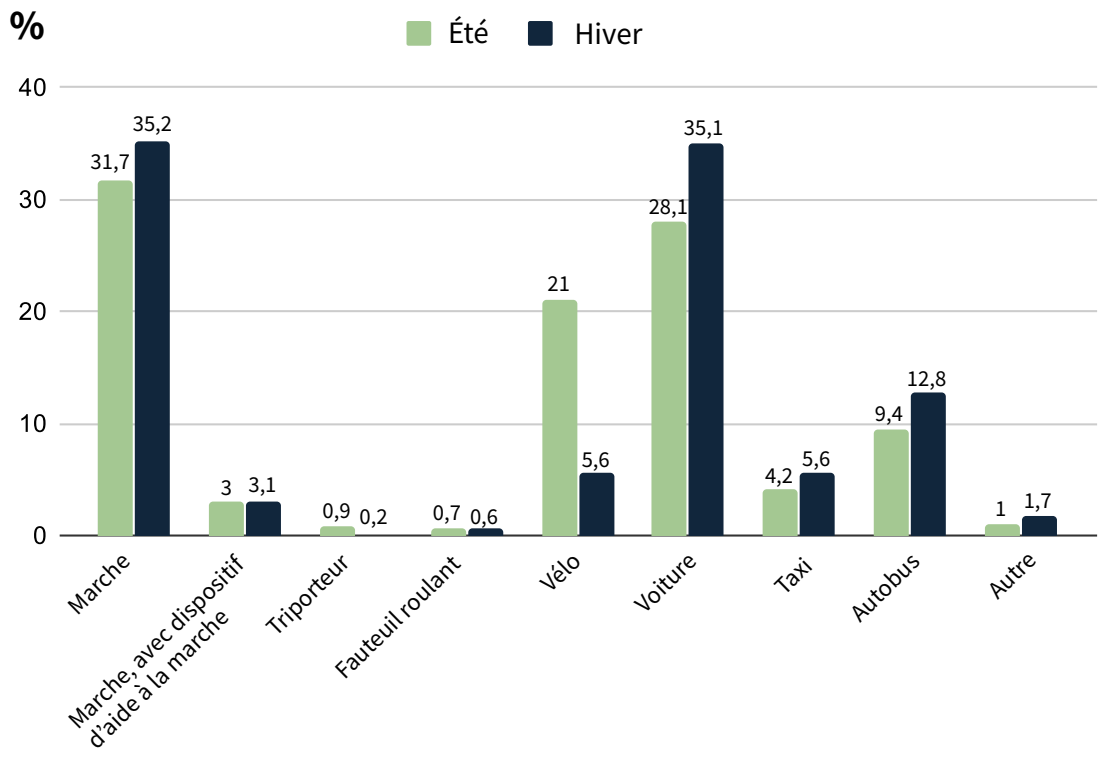
13,4 % (175) **pour pratiquer des activités au parc du Pélican.**

On constate, à travers ces éléments de réponse propres aux pratiques de déplacement sur le tronçon, l'importance de l'aspect fonctionnel de la rue. En se rappelant que plus de la moitié des répondant(e)s proviennent de l'extérieur du secteur visé, les résultats confirment bien la vocation de transit de la rue Molson pour ses utilisateurs(trices). La localisation stratégique du secteur, situé à la croisée de plusieurs pôles de destination pour les usager(ère)s, en fait un segment fortement emprunté par les usager(ère)s en déplacement, et ce, malgré l'usage résidentiel prédominant de la zone visée.

Sondage en ligne

Modes de déplacement

Modes de déplacement utilisé sur la rue Molson (entre Molson et St-Joseph), selon la saison



L'analyse des modes de déplacement privilégiés en fonction de la saisonnalité révèle une nette prédominance du recours à la marche et à l'automobile dans les pratiques quotidiennes des répondant(e)s. Contrairement aux idées préconçues cependant, **c'est en hiver que les déplacements effectués à pied sont les plus importants**, passant de 31,7 % (410) à 35,2 % (385) entre les deux saisons de référence. L'aménagement et les conditions d'entretien des espaces dédiés aux déplacements piétons ne sont donc pas à négliger une fois la saison hivernale arrivée.

Sondage en ligne

Modes de déplacement

Hommes: du vélo à l'auto

L'usage du vélo se démarque chez les hommes en été comme en hiver. Ceux-ci sont davantage enclins à utiliser le vélo malgré les conditions plus difficiles une fois l'hiver arrivé. À noter que ce sont 5,6 cyclistes de sexe masculin qui perdent la vie lors d'un accident pour chaque décès d'une cycliste de sexe féminin (Statistique Canada, 2019), ce qui constitue une donnée importante quant à la notion de vulnérabilité, sachant que les hommes représentent les principaux utilisateurs de la bande cyclable.

Femmes: la marche comme réponse aux déplacements complexes

Le fait que les femmes aient pour principal mode de déplacement la marche n'est pas unique au secteur à l'étude. Cette donnée fait écho aux réalités de mobilité qui se dégagent de l'expérience des femmes, lesquelles connaissent généralement une séquence de déplacements plus complexe que celle des hommes (fréquence et nature des déplacements, faible versatilité des horaires). Le nombre moyen de déplacements est ainsi plus élevé, et peut être expliqué par la conciliation du travail et de la vie familiale (Conseil des Montréalaises, 2007).

70 ans et plus: les options limitées

La saisonnalité semble très peu influencer le choix de déplacement chez les personnes âgées. Été comme hiver, la proportion d'aîné(e)s utilisant un certain mode de transport reste pratiquement inchangée, alors que la marche occupe de loin le mode de déplacement privilégié.

Déplacements sur la rue Molson (hommes)
Plusieurs réponses possibles

Été	*Hiver*
[1] **31,3 %** (150)	**35,1 %** (137)
[2] **1,9 %** (9)	**1,5 %** (6)
29 % (139)	**36,4 %** (142)
27,1 % (130)	**10,5 %** (41)
6,6 % (26)	**10,5 %** (41)

Déplacements sur la rue Molson (femmes)
Plusieurs réponses possibles

Été	*Hiver*
37 % (295)	**40,4 %** (278)
1,5 % (12)	**0,4 %** (3)
27,8 % (222)	**34,4 %** (237)
17 % (136)	**2,6 %** (18)
10,9 % (87)	**14,1 %** (97)

Déplacements sur la rue Molson (70 ans et +)
Plusieurs réponses possibles

Été	*Hiver*
66 % (99)	**64 %** (96)
5,3 % (8)	**0,7 %** (1)
27,8 % (43)	**29,3 %** (44)
2,7 % (4)	**2 %** (3)
20 % (30)	**19,3 %** (29)

[1]Ce taux comprend la marche ainsi que la marche avec un dispositif d'aide à la mobilité non motorisée (marchette, ambulateur, canne).
[2]Ce taux comprend l'usage d'un dispositif d'aide à la mobilité motorisé (triporteur électrique et fauteuil roulant).

Sondage en ligne

Perceptions de la rue Molson

La rue Molson (entre Masson et St-Joseph) est une rue que :

72,2 % (453) des répondant(e)s disent emprunter pour des **raisons pratiques.**

17,2 % (108) des répondant(e)s disent **aimer** emprunter.

8,7 % (53) des répondant(e)s préfèrent **éviter**.

« Pratique », c'est ainsi que les répondant(e)s définissent la rue de façon prioritaire. Sans être désigné comme repoussant, le tronçon de la rue Molson n'apparaît pas particulièrement attractif aux yeux des répondant(e) s. En effet, ce sont davantage des termes à connotation négative qui ressortent par la suite, alors que les termes associés à un lexique plus convivial arrivent en queue de peloton.

Quels mots, pour vous, définissent le mieux la rue Molson (entre Masson et St-Joseph) ?

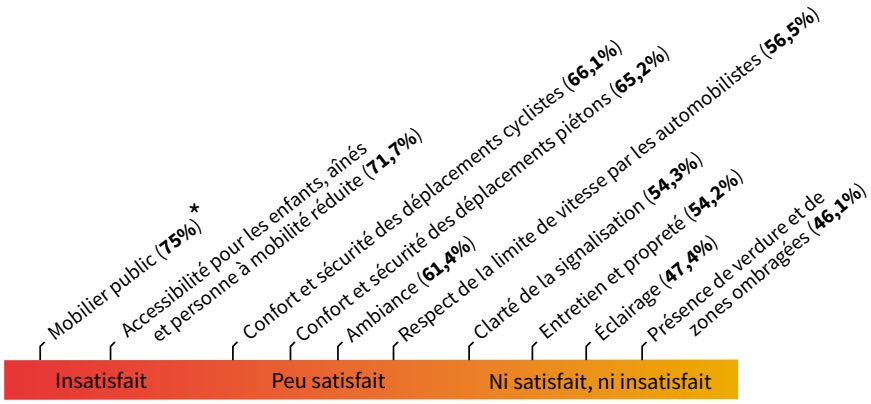
1. 225 *	**6.** 98	**11.** 52
2. 203	**7.** 84	**12.** 46
3. 192	**8.** 81	**13.** 29
4. 165	**9.** 70	**14.** 18
5. 108	**10.** 66	

***** Ces indicateurs correspondent aux nombres absolus de réponses quant aux termes définissant le mieux la rue Molson (entre Masson et St-Joseph).

Sondage en ligne

Niveau de satisfaction

Lorsque vous pensez à la rue Molson (entre Masson et St-Joseph), quel est votre niveau de satisfaction par rapport aux éléments suivants ?



* Ces taux correspondent à la proportion de répondant(e)s peu ou pas satisfait(e)s par rapport aux différents éléments soumis. Par opposition, la proportion de répondant(e)s satisfait(e)s correspond à la proportion restante.

Hommes, femmes et personnes âgées : une perception partagée

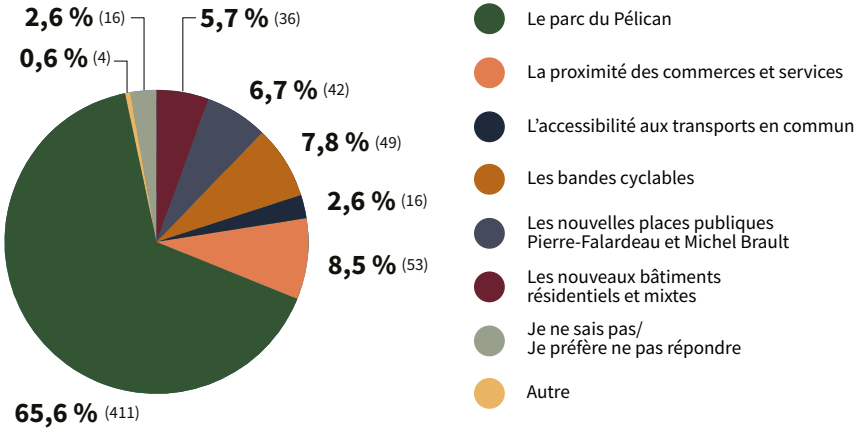
C'est le mobilier public insuffisant ainsi que le sentiment d'insécurité général dans les déplacements qui ressortent distinctement parmi les éléments de réponse des répondant(e)s.

L'enjeu de la signalisation chez les personnes âgées

Malgré le fait que les personnes âgées de 70 ans et plus partagent la plupart des impressions de tou(te)s les répondant(e)s, le manque de clarté de la signalisation ressort de manière prédominante parmi les trois éléments les moins satisfaisants de cette catégorie d'âge.

Attractivité

Quel est l'élément le plus attrayant de cette partie de la rue Molson ?



Localisation et nouveauté

Ce sont les éléments attractifs limitrophes au secteur qui font les principaux intérêts du secteur selon les réponses collectées, soit le parc du Pélican ainsi que les commerces et services (74,1 %). Ces attraits riverains au secteur concerné renforcent sa vocation de transit. Toutefois, les éléments de nouveauté du secteur (les bâtiments et les espaces publics) sont perçus favorablement par ses usager(ère)s, présageant un potentiel intéressant pour ce projet encore en mutation.

Hommes, femmes et personnes âgées

Les répondant(e)s ont une opinion généralement similaire en ce qui a trait aux principaux intérêts du secteur. Or, il est intéressant de noter que chez les personnes âgées de 70 ans et plus, les nouvelles places publiques arrivent au deuxième rang derrière le parc du Pélican, ce qui dénote l'importance des lieux de rencontre et de socialisation.

Sondage en ligne

Identités et perspectives pour le réaménagement de la rue Molson

Quelles sont les trois (3) interventions qui, selon vous, devraient être réalisées en priorité en vue du réaménagement de la rue Molson (entre Masson et St-Joseph) ?

- Sécurisation des intersections **14 %** (252)
- Plantation d'arbres et de végétaux **11,2 %** (201)
- Réduction du camionnage **11,1 %** (199)
- Apaisement de la vitesse de circulation automobile **11 %** (197)
- Réaménagement et sécurisation des passages piétons **10,9 %** (196)
- Élargissement des trottoirs **9,6 %** (173)
- Bonification et sécurisation de la voie cyclable **9,2 %** (165)*

* Parmi les autres interventions plus faiblement plébiscitées, on retrouve: la réduction de la circulation automobile (4,7 %), l'amélioration de l'éclairage public (3,1%), l'amélioration de la propreté de la rue (2,9 %) et l'ajout de supports à vélo (1,9%).

Les interventions reliées à la sécurité se dégagent comme gestes à privilégier. Dans une perspective de priorisation, il semble cohérent que les éléments touchant à l'aspect de dangerosité soient mis en lumière par les usager(ère)s. Outre les interventions qui se rapportent à la sécurité, les actions de verdissement sont également soulignées comme prioritaires. Bien que le tronçon Molson reste perçu comme un secteur verdoyant grâce à la présence du parc du Pélican (évoqué plus haut), la majorité des répondant(e)s ont malgré tout souligné leur désir de voir cet axe davantage verdi.

Femmes et personnes âgées: la vulnérabilité se fait ressentir

Les femmes et les personnes âgées partagent les mêmes préoccupations liées à la sécurité des déplacements. Priorisant trois interventions touchant directement la mobilité des piéton(ne)s (sécurisation des intersections, le réaménagement et la sécurisation des passages piétons et l'apaisement de la circulation automobile), on note ici toute l'importance de considérer les impressions de ces usager(ère)s les plus à risque.

Hommes: une moindre préoccupation pour les enjeux de sécurité

Chez les hommes, c'est l'élargissement des trottoirs, le verdissement et la bonification des aménagements cyclables qui sont priorisés. Les actions souhaitées visent plutôt l'amélioration de l'environnement et de l'ambiance. Étant les principaux utilisateurs du vélo, ce sont également une majorité d' hommes qui souhaite l'optimisation des infrastructures cyclables.

Sondage en ligne

Synthèse

Une vocation fonctionnelle

Le caractère avant tout fonctionnel du tronçon de la rue Molson ressort distinctement des réponses ouvertes du sondage en ligne. Fortement empruntée par des usager(ère)s provenant de l'extérieur du secteur visé, et ce, de façon récurrente, on comprend que certains éléments font de cette rue une artère de transit très sollicitée, malgré sa classification de rue locale. Sans être particulièrement attractive, on la parcourt pour sa proximité à des lieux qui sont eux-mêmes davantage attrayants ou qui, du moins, répondent à des besoins quotidiens. Sa localisation à la jonction de plusieurs quartiers densément peuplée ainsi que son lien cyclable nord-sud ajoutent à l'intérêt que peuvent lui porter les utilisateur(trice)s du vélo.

Le sentiment d'insécurité

Aussi empruntée soit-elle, un fort sentiment d'insécurité persiste dans la perception collective de ce secteur. Les infrastructures de transport actif apparaissent non seulement comme inadéquates, mais génèrent aussi des sentiments de crainte et d'inconfort. Cette perception est d'autant plus renforcée qu'une proportion importante d'usager(ère)s, considéré(e)s comme particulièrement vulnérable, utilise régulièrement ce tronçon de la rue Molson. Les femmes, les aîné(e)s, les personnes à mobilité réduite, les piéton(ne)s et les cyclistes représentent les principaux usager(ère)s de la rue. Les enfants n'ayant pas participé au sondage, ils restent un public à privilégier dans l'analyse globale des aménagements perçus comme dangereux.

Des potentiels sur lesquels s'appuyer

L'exercice du sondage a permis de cerner de manière plus tangible les impressions induites par l'environnement du tronçon de la rue Molson. Certains éléments de réponse peuvent laisser percevoir les potentiels à renforcer, dans un contexte où le site visé s'inscrit dans un processus de transformation. Étant encore aux balbutiements de sa nouvelle vocation résidentielle, il est positif de constater que les éléments se rapportant au cadre urbain (bâtiments résidentiels, nouvelles places publiques et parc Pélican) font partie des forces dégagées par les répondant(e) s. Ces appréciations pourront servir d'assise à la poursuite de la démarche.

« Une rue partagée s'il-vous-plaît! Tout est là pour faire un projet exemplaire. Il faut saisir la chance avec le réaménagement du secteur. » *

« Une rue vivante plus qu'une rue de transition entre deux artères. »

« Je souhaite qu'elle puisse perpétuer l'esprit du quartier: qu'il y ait une vie de quartier évidente et qu'elle soit sécuritaire pour tous les résident(e)s (jeunes, familles, personnes âgées).»

« Une promenade pour les citoyens du quartier plutôt qu'un passage de St-Joseph à Masson. Une rue qui protège le parc Pélican. Un espace où les gens peuvent profiter de l'ombre des arbres pour profiter de cet espace vert grâce à du mobilier orienté vers le parc. »

« Un agencement plus harmonieux avec le parc Pélican. Une rue plus invitante pour les piéton(ne)s qui veulent se rendre jusqu'à la rue Masson. »

« Une entrée dynamique et vivante vers le Vieux-Rosemont. Une continuité de la trame de la rue Masson (animation, visuel) en mettant en valeur le parc Pélican qui a besoin d'amour ! »

* **Ces citations sont tirées du sondage dans lequel il était demandé aux répondant(e) s de formuler une vision rêvée pour l'avenir de la rue Molson. Les citations ont été légèrement modifiées afin de faciliter leur compréhension.**

Kiosques nomades

Kiosques nomades

Méthodologie

Afin de compléter les premières données émanant du sondage en ligne, deux kiosques de consultation ont été organisés les 6 et 14 septembre derniers. Il s'agissait de tirer profit d'une formule participative « nomade », à même de susciter l'échange de façon spontanée avec les différents types d'usager(ère)s de la rue Molson, dont on souhaite connaître la diversité des points de vue dans le cadre de ce mandat. Étant donné le contexte encore récent de redéveloppement du site Norampac, ces kiosques avaient pour objectif de créer le dialogue avec des résident(e)s potentiellement intimidé(e)s à s'exprimer sur ce sujet dans un cadre plus formel, et ainsi de rejoindre un bassin de participant(e)s qui échappe généralement aux exercices de consultation traditionnels (de la Peña et al., 2017).

Échanges durant un kiosque de consultation, résidences Rosemont les Quartiers

Le concept

Le concept des kiosques de consultation est simple : l'équipe prépare un dispositif léger (kiosque mobile) et s'installe directement sur site, dans des lieux propices à l'échange avec la population. À l'aide de supports cartographiques, les participant(e)s sont invité(e)s à faire part de leurs perceptions, pratiques et contraintes de déplacement aux abords de la rue Molson. Les deux kiosques se sont ainsi tenus dans des lieux stratégiques, et à des moments jugés propices, afin de rejoindre un spectre élargi de citoyen(ne)s, à savoir :

- Un premier kiosque, le vendredi 6 septembre de 10h30 à 12h30, au cœur de la résidence pour personnes âgées Rosemont les Quartiers. Ce premier site s'est révélé indispensable dans une logique d'inclusion et de prise en compte des besoins des aîné(e)s et personnes à mobilité réduite, dont on sait que les déplacements en dehors de la résidence peuvent être problématiques.

- Un second kiosque, le samedi 14 septembre de 14h00 à 16h00, dans le cadre de la fête de la rentrée, organisée au parc du Pélican. Il s'agissait alors de rejoindre des profils d'usager(ère)s plus diversifiés (familles, jeunes, enfants, résident(e)s des secteurs alentours) afin d'intégrer autant que possible leur point de vue dans le cadre de la démarche.

Par la même occasion, les kiosques ont offert une excellente occasion de donner de la visibilité à la démarche de participation publique, et d'informer les citoyen(ne)s de l'organisation d'un atelier participatif à l'automne 2019.

Kiosques nomades

Principaux faits saillants

Les constats partagés

À l'issue de la tenue des deux kiosques, plusieurs grands constats peuvent être dégagés des diverses contributions des participant(e)s. Le premier tient à leur grande préoccupation pour les **questions de sécurité** aux abords de la rue Molson. Cette thématique est revenue de façon quasi systématique pour souligner, en priorité, l'inadaptation des traverses piétonnes actuellement en place (en marge des places Michel-Brault et Pierre-Falardeau). Celles-ci apparaissent d'autant plus dangereuses qu'elles n'imposent pas d'arrêt obligatoire pour les automobilistes, et qu'elles restent difficilement visibles pour les cyclistes. L'urgence d'aménager un dispositif de sécurisation des traverses (feux clignotants, panneaux d'arrêt, ralentisseurs routiers), mais aussi de repenser leur localisation de façon plus adaptée (face à la résidence Rosemont les Quartiers) a ainsi été largement évoquée. De la même manière, la sécurisation des intersections ressort de façon prépondérante des échanges durant les kiosques. L'intersection St-Joseph et Molson est avant tout considérée comme dangereuse du fait du camionnage, des obstacles en milieu de traversée (cônes de construction, automobilistes en attente de virage, etc.), ou encore de la difficulté du virage à gauche pour les cyclistes en provenance de la rue Molson. De l'autre côté du tronçon, l'intersection entre Masson et Molson pose également son lot de problèmes : temps de traversée insuffisant, rencontre de différent(e)s usager(ère)s sans phasage de circulation différencié, inadéquation du coin sud-ouest de l'intersection pour les piéton(ne)s. Enfin, l'élargissement des trottoirs et la régulation de la limite de vitesse automobile (affichage de la limite de 30 km/h, surveillance policière des dépassements de vitesse) ont été suggérés dans une optique de meilleure cohabitation entre usager(ère)s de la rue Molson.

En dehors des enjeux de sécurité, **plusieurs pôles d'attractivité ont été mis de l'avant par les participant(e)s**, indiquant également des potentiels forts sur lesquels s'appuyer dans le cadre du réaménagement de la rue Molson. Récemment inaugurées, les places Michel-Brault et Pierre-Falardeau sont le plus souvent décrites comme des espaces publics de qualité, appréciés pour leurs bancs, la présence d'ombre et la proximité immédiate aux résidences environnantes. De la même manière, le nouveau passage faisant le lien entre la rue Molson et la rue d'Iberville est lui aussi largement plébiscité, notamment pour son accès facilité vers les arrêts de bus de la rue d'Iberville. La proximité des commerces de la rue Masson et du parc du Pélican reste néanmoins le plus grand moteur de déplacement pour les résident(e)s interrogé(e)s durant les kiosques. À ce titre, ce sont aussi les cheminements au sein du parc, ainsi que son aménagement général, qui devraient être repensés selon eux afin d'en faire « un véritable parc du XXIe siècle » (présence de points d'eau, d'aires de repos, de végétation diversifiée, etc.). Il leur apparaît donc difficile de repenser l'aménagement de la rue Molson sans réfléchir à ces liens structurants avec des espaces qu'ils fréquentent au quotidien.

Échanges durant un kiosque de consultation, parc du Pélican

Kiosques nomades

Principaux faits saillants

Un sentiment de vulnérabilité et de captivité chez les aîné(e)s

En dépit de ces constats partagés, certaines préoccupations propres aux personnes aînées ont plus particulièrement été pointées du doigt lors du premier kiosque. Ces préoccupations sont à rattacher au profil spécifique que constitue ce type d'usager(ère) dans l'espace public, dont les déplacements sont souvent conditionnés par la qualité (ou l'absence de qualité) de l'environnement urbain, mais aussi par leur sentiment accru de vulnérabilité vis-à-vis des autres utilisateur(trice)s de la voie publique. Parmi les éléments énumérés durant les discussions, là encore les désagréments liés à l'insécurité ont été évoqués de manière prépondérante. L'éclairage est ainsi jugé inadapté pour circuler la nuit sur la rue Molson (faible portée de l'éclairage des lampadaires au sol), tandis que le manque d'entretien des trottoirs durant l'hiver contraint les résident(e)s à circuler directement sur la voie pour éviter les trottoirs. Pour certain(e)s, il s'agit là d'un facteur pur et simple de limitation de leurs déplacements piétons durant la nuit ou par mauvais temps, renforçant de fait un sentiment de captivité au sein de leur lieu de résidence. Dans le même esprit, le manque de mobilier urbain adapté aux besoins des aîné(e)s (absence de bancs sur la rue Molson), et d'agréments le long des cheminements (bacs à fleurs, arbres porteurs d'ombre) constituent un autre frein aux déplacements pour les répondant(e)s. Enfin, une autre spécificité de ce type de public tient au besoin évoqué de façon récurrente de disposer de plus de stationnements pour les visiteur(euse)s, mais aussi de stationnements de courte durée (taxis, transports adaptés, dépôt rapide d'automobile, déchargement de courses) pour faciliter le lien social et la vie quotidienne.

Un enjeu d'adapter la rue Molson et ses connexions aux autres quartiers pour les actif(ve)s

Les échanges réalisés lors du second kiosque ont permis d'aborder des problématiques élargies à d'autres types d'usager(ère)s (familles, jeunes professionnel(le)s, résident(e)s actif(ve)s des quartiers alentours). Une priorité pour eux tient notamment à la sécurisation des infrastructures cyclables sur la rue Molson, sous la forme d'une piste protégée ou bidirectionnelle, à même de limiter les conflits d'usage avec les piéton(ne)s et les automobilistes. Afin d'améliorer les connexions avec les autres secteurs de destination (Angus, Vieux-Rosemont), la plupart suggèrent d'adapter l'offre de stations Bixi (en ajoutant une station à même la rue Molson), d'ajouter davantage de supports à vélo, mais aussi d'optimiser le recours à l'autopartage dans le secteur (Communauto, Car 2 Go). Si beaucoup soulignent le bon niveau de desserte par les transports en commun du quartier, il est cependant suggéré de bonifier la fréquence des lignes d'autobus (ligne 25, ligne 27) et d'intégrer au parcours de la ligne 427 express un arrêt sur l'intersection Molson-St-Joseph. Malgré cela, les retours des passant(e)s lors du second kiosque se sont révélés globalement plus positifs, considérant leurs préoccupations avant tout centrées sur des déplacements intersectoriels davantage que sur des enjeux de cadre de vie au quotidien.

L’atelier participatif

L'atelier participatif

Déroulement et méthodologie

Afin de traduire les constats précédemment posés en pistes d'intervention opérationnelles, un atelier participatif a été organisé le **8 octobre 2019** au sein de la résidence Rosemont-les-Quartiers. Cette soirée d'échanges a permis de rassembler au total **62 participant(e)s**, parmi lesquel(le)s étaient présent(e)s une large majorité de résident(e)s directement concerné(e)s par les futures transformations du tronçon Molson. En s'installant au cœur de la résidence pour personnes âgées, il s'agissait de poursuivre la vocation inclusive de la démarche et ainsi mettre à contribution les usager(ère)s les plus contraint(e)s dans leurs pratiques de déplacement, à la réflexion sur le réaménagement de la rue Molson. Quelques participant(e)s d'autres horizons, amené(e)s à transiter par la rue Molson ou à résider dans les quartiers environnants (Vieux-Rosemont, Angus) ont également pu être rejoint(e)s grâce à l'information diffusée dans les dépliants informatifs de l'Arrondissement ou lors des exercices participatifs précédents.

D'une durée de deux heures, l'atelier visait à dépasser le simple rappel des usages et dysfonctionnements du site pour adopter une posture davantage orientée vers les solutions : *quels gestes concrets devraient être posés pour le réaménagement futur de la rue Molson ? Comment contribuer à rendre le site plus sécuritaire, convivial et attrayant pour la pluralité des usager(ère)s amené(e)s à l'emprunter ?*

Dans cette optique, la soirée a été organisée selon une méthodologie d'échanges et de co-création en petits groupes (8 à 10 participant(e)s). Après une brève présentation de la démarche ainsi qu'une mise en perspective des résultats des deux premières étapes réalisées, les participant(e)s ont été invité(e)s à partager leur vision du réaménagement de l'artère selon un déroulement en trois temps :

- Un **temps d'échange général** sur le secteur de la rue Molson, afin d'offrir la possibilité aux participant(e)s de s'exprimer sur le contexte général du secteur et de leur permettre de formuler une diversité de propositions de départ.

- Un **temps de discussion ciblé autour d'interventions envisageables à l'échelle micro de la rue Molson**. Pour cela, chaque table a pu s'exprimer sur un sous-secteur établi du tronçon Molson (intersection Masson/ Molson, intersection St-Joseph/Molson, segment central), et y localiser des interventions précises. Une coupe transversale de la rue a également été fournie afin de discuter des configurations de réaménagement possibles en fonction de la place réservée à chaque usager(ère) : emplacement de la piste cyclable, nombre de voies automobiles et sens de circulation, largeur des trottoirs, etc.

- Un **temps de priorisation des propositions avancées par les participant(e)s**, notamment selon leur degré supposé d'urgence ou d'importance pour le réaménagement futur du site.

À l'issue de l'atelier, une brève séquence de plénière a permis à chaque table de présenter ses priorités d'intervention au reste de l'auditoire. Le tout contribuant à offrir un aperçu global de la diversité des solutions proposées, mais aussi de l'existence de solides dénominateurs communs à l'ensemble des contributions. Ce sont précisément ces dénominateurs communs, établis lors de l'atelier, qui serviront de base au cadre d'aménagement présenté dans les prochaines pages.

L’atelier participatif

Déroulement et méthodologie

Source : Arpent, 2019

Source : Arpent, 2019

Source : Arpent, 2019

Source : Arpent, 2019

Les orientations d'aménagement proposées par les participant(e)s

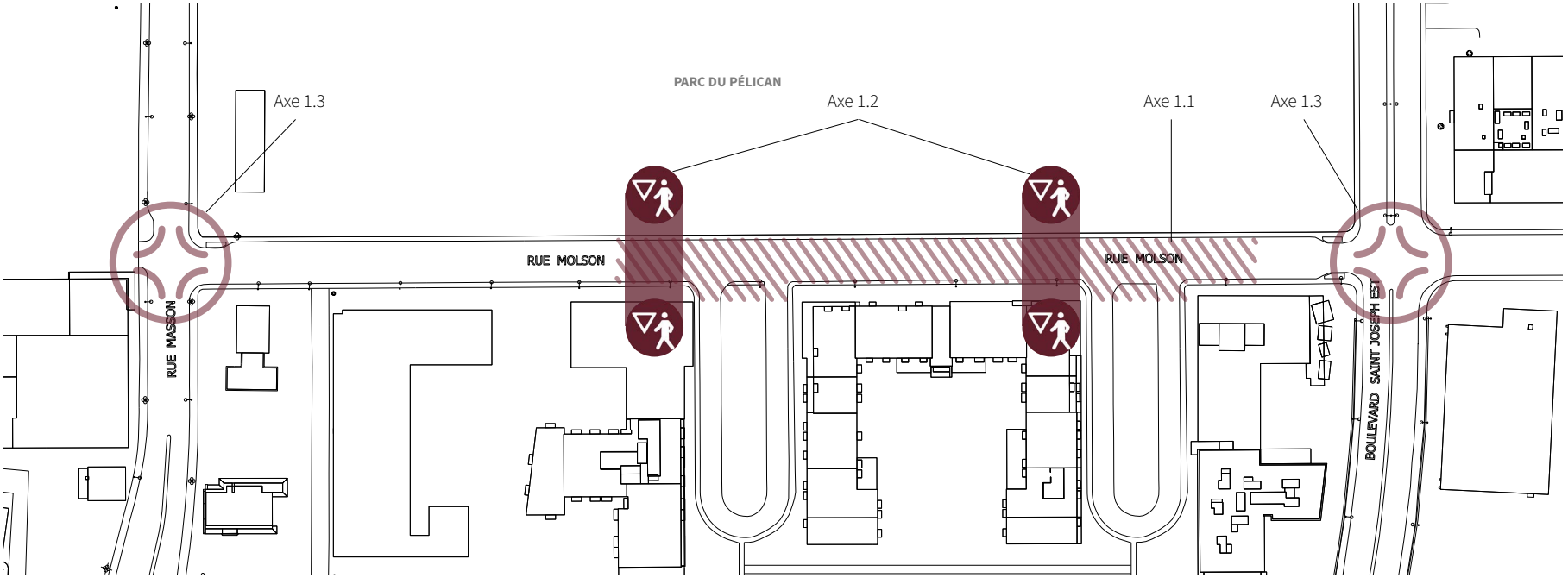
Orientation 1 | Sécuriser les traversées sur la rue Molson et aux intersections

À l'image des observations réalisées dans le cadre du portrait-diagnostic, la question de la sécurisation des déplacements est ressortie de façon prépondérante lors des échanges en atelier. Elle est ainsi définie comme une condition sine qua non de l'amélioration de la qualité de vie dans le secteur et implique des interventions prioritaires à différentes échelles de temporalité. À très court-terme, il s'agit d'abord de limiter les risques actuels d'accidents jugés élevés par les résident(e)s, avant d'envisager des transformations plus pérennes dans le cadre du réaménagement de la rue Molson.

Axe 1.1 | Endiguer la dangerosité du site à très court terme

Axe 1.2 | Apaiser la circulation locale par des aménagements pérennes

Axe 1.3 | Protéger les usager(ère)s vulnérables aux intersections des rues Masson et St-Joseph



Source : Arpent, 2019

Nota bene | Le schéma ci-dessus illustre de façon conceptuelle les axes proposés par les participant(e)s de l'atelier.

Les orientations d'aménagement proposées par les participant(e)s

Orientation 1 | Sécuriser les traversées sur la rue Molson et aux intersections

Axe 1.1 | Endiguer la dangerosité du site à très court terme

Le caractère particulièrement problématique de la traversée de la rue Molson a cristallisé une grande partie des propositions d'intervention lors de l'atelier. À ce titre, le premier geste à poser pour les participant(e)s consiste à déployer une signalétique protectrice au niveau des traverses piétonnes existantes afin d'assurer une meilleure visibilité des piéton(ne)s. Différents moyens ont pour cela été suggérés, tels que **l'implantation de panneaux d'arrêts, de feux piétons, ou de dispositifs clignotants** destinés à signaler la priorité des piéton(ne)s auprès des cyclistes et des automobilistes. La création d'îlots de protection temporaires aux traverses, notamment aux moyens de supports physiques (bollards, bacs de plantation) a également été suggérée afin de mitiger la configuration accidentogène du site. Enfin, le **rappel des usager(ère)s aux impératifs du Code de la route** est perçu comme un complément indispensable pour endiguer la dangerosité du tronçon Molson à court terme. Ce rappel passerait notamment par l'installation d'une signalétique dissuasive (panneau de limitation de vitesse aisément repérable, radars d'avertissement, brigadiers statiques), ou par la mise en place d'une campagne de sensibilisation ciblée par la police, afin de veiller au respect des règles de circulation applicables à la rue Molson.

Axe 1.2 | Apaiser la circulation locale par des aménagements pérennes

Si des interventions temporaires apparaissent indispensables à court terme, c'est aussi plus largement à travers la reconfiguration de la rue Molson qu'une sécurisation des déplacements semble envisageable pour les résident(e)s. D'une part, il s'agira selon eux de **bonifier et sécuriser les traverses piétonnes à terme.** Si certains groupes ont proposé de relocaliser l'une des traverses face à la résidence Rosemont-les-Quartiers ou d'en rajouter de nouvelles (de part et d'autre des places publiques par exemple), d'autres ont pour leur part suggéré d'élargir significativement les traverses actuelles afin de créer un véritable lien piéton est-ouest entre les places publiques et le parc du Pélican. D'autre part, il s'agira de **créer un effet d'étranglement visuel au niveau des traverses piétonnes par le biais d'aménagements dédiés** : saillies et avancées de trottoir, dos d'ânes et autres types de ralentisseurs, marquage au sol ou dispositifs de type chicanes. La **réduction du camionnage** constitue également une préoccupation majeure afin d'apaiser la circulation locale à l'issue des travaux. Contribuant grandement aux nuisances et au manque de visibilité sur le tronçon Molson, la camionnage rattaché aux futures livraisons du supermarché IGA a été évoqué comme une véritable source d'inquiétude par plusieurs participant(e)s. Ceux-ci anticipent l'augmentation de la circulation automobile liée à l'arrivée de cette épicerie de grande surface ainsi qu'aux futurs stationnements souterrains résidentiels. Les usager(ère)s craignent la pression supplémentaire qui sera exercée, notamment sur les piéton(ne)s à la traversée Pierre-Falardeau.

Axe 1.3 | Protéger les usager(ère)s vulnérables aux intersections des rues Masson et St-Joseph

Les intersections ressortent comme les pôles névralgiques d'insécurité sur le segment concerné de la rue Molson. La quasi-totalité des groupes interrogés a ainsi insisté sur la nécessité de repenser les deux intersections afin qu'elles deviennent une porte d'entrée sécuritaire sur la rue Molson. Pour cela, un **redéploiement de la signalisation est jugé essentiel au niveau des feux de circulation**. Il s'agirait d'une part de mettre en place des feux plus protecteurs à l'égard des piétons, en installant une lumière avec décompte au croisement St-Joseph/Molson, ou encore en allongeant le temps de traversée piétonne aux deux intersections. D'autre part, il s'agirait d'ajouter une lumière spécifique pour cyclistes aux deux carrefours, et de mieux protéger leurs déplacements en régulant, via un feu spécifique, le virage à gauche des automobilistes à l'intersection St-Joseph et Molson.

Le **réaménagement physique des intersections** est lui aussi jugé nécessaire, à travers la présence systématique de saillies aux quatre coins des intersections, susceptibles de mieux protéger les piéton(ne)s et les personnes à mobilité réduite pour la traversée. Enfin, les abords de la station-service, avec ses trois entrées charretières, méritent d'être repensés afin de limiter au maximum les conflits d'usage et les risques d'accidents avec les cyclistes et les piéton(ne)s fortement représenté(e)s.

Les orientations d'aménagement proposées par les participant(e)s

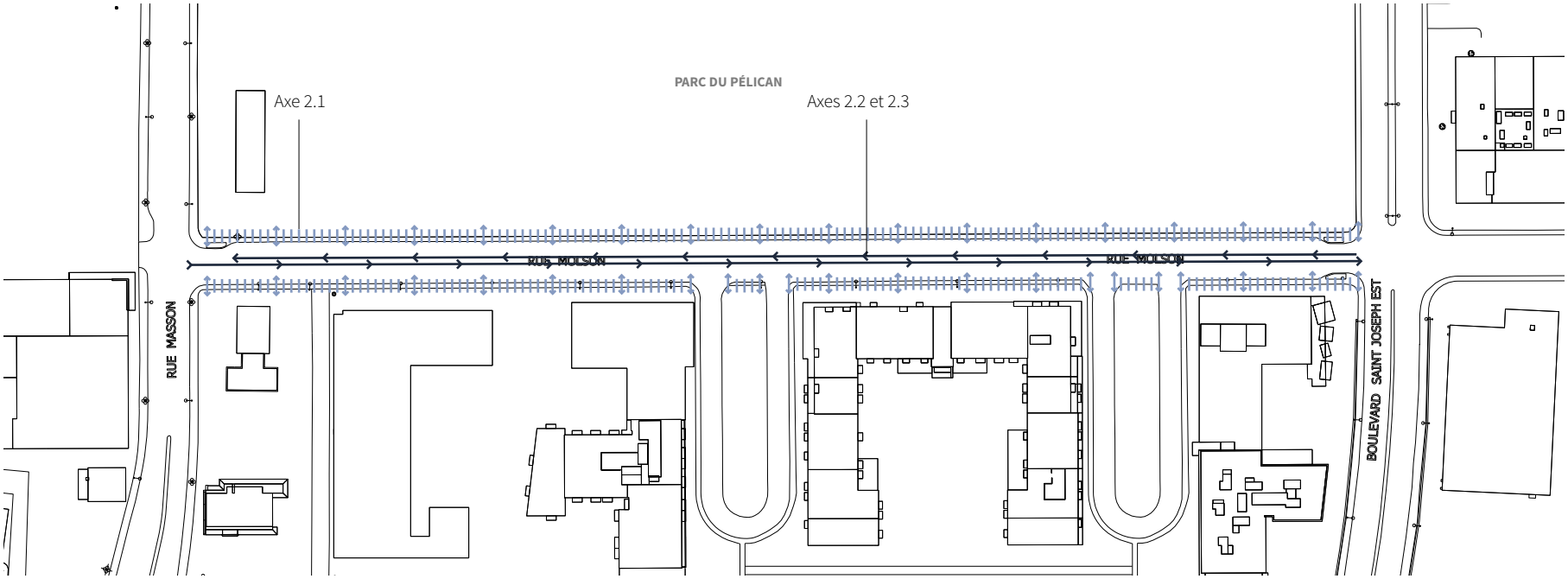
Orientation 2 | Repenser la configuration de la rue Molson à la faveur des déplacements actifs

Aux yeux de plusieurs, le réaménagement de la rue Molson passe par une réflexion complète autour de la place réservée aux usager(ère)s actif(ve)s dans la configuration viaire générale (piéton(ne)s, cyclistes, etc.), mais aussi aux résident(e)s ayant recours à une aide à la mobilité motorisée (triporteur, quadriporteur, fauteuil roulant). Si certains gestes de sécurisation ont été évoqués en priorité, il reste essentiel pour les participant(e)s d'améliorer le niveau de confort et de marchabilité générale du tronçon Molson. L'implantation d'un corridor cyclable protégé de la circulation automobile ainsi que la possibilité de créer une voie à sens unique, font partie des propositions amenées par les participant(e)s de l'atelier.

Axe 2.1 | Améliorer le confort des piéton(ne)s et des usager(ère)s à mobilité réduite

Axe 2.2 | Redéfinir la place aux cyclistes

Axe 2.3 | Étudier le potentiel de mise en sens unique de la rue Molson



Source : Arpent, 2019

Nota bene | Le schéma ci-dessus illustre de façon conceptuelle les axes proposés par les participant(e)s de l'atelier.

Les orientations d'aménagement proposées par les participant(e)s

Orientation 2 | Repenser la configuration de la rue Molson à la faveur des déplacements actifs

Axe 2.1 | Améliorer le confort des piéton(ne)s et des usager(ère)s à mobilité réduite

Aujourd'hui partiellement impraticables du fait des travaux en cours, les trottoirs de la rue Molson posent de véritables défis dans les parcours piétons quotidiens. Une première piste d'intervention évoquée lors de la soirée d'échanges consiste à **augmenter significativement la largeur des trottoirs**, afin de permettre le croisement des usager(ère)s et la circulation aisée des personnes disposant d'une aide à la mobilité sans pour autant créer de conflits. Pour certains groupes, cet élargissement doit minimalement s'appliquer au trottoir ouest (côté résidentiel), lequel assure un accès aux places publiques, une meilleure visibilité et serait instinctivement plus utilisé par les résident(e)s. Pour d'autres, il doit s'appliquer aux deux côtés de la rue Molson, considérant que la lisière du parc est fortement fréquentée par différents types d'usager(ère)s (coureur(euse)s, parents avec poussette, passant(e)s avec leur chien, etc.). Parallèlement, l'attention accordée à **l'accessibilité universelle du futur tronçon** est jugée essentielle, notamment à travers l'aménagement de larges entrées charretières aux passages piétons, le nivellement des corridors piétons et l'ajout de dispositifs sonores pour faciliter les traversées piétonnes. Enfin, l'**amélioration de la visibilité des parcours piétons** apparaît capitale au regard de la situation actuelle du site. La mise en place d'un éclairage de trottoir adapté du côté du parc, aujourd'hui quasi inexistant, favoriserait ainsi significativement les déplacements piétons de nuit, tandis que la suppression de certaines places de stationnement aux coins de rue assurerait une meilleure visibilité à la traversée.

Axe 2.2 | Redéfinir la place des cyclistes

À l'aide de supports de fonds de plan et de coupes transversales de la rue Molson, les résident(e)s ont pu longuement discuter des modalités possibles de partage de la rue entre cyclistes et automobilistes. À cet égard, il est intéressant de remarquer que la grande majorité d'entre eux(elles) ont arbitré en faveur d'**un lien cyclable protégé par des aménagements physiques séparateurs** vis-à-vis des autres usager(ère)s. La configuration actuelle du segment présente en effet comme inconvénient d'inciter les automobilistes à empiéter sur les bandes cyclables pour se stationner, avec une cohabitation perçue comme dangereuse en l'absence de barrières physiques ou de marges de protection. Sur la forme que peuvent prendre ces aménagements, **deux grandes options se distinguent**. Pour plusieurs, l'implantation d'un lien cyclable bidirectionnel en site propre, situé côté parc et disposant d'une zone tampon permettrait de réduire les risques d'emportiérage, mais aussi d'inciter la pratique de cyclistes de différents niveaux de compétence. Pour d'autres, il s'agirait de conserver les bandes cyclables unidirectionnelles en élargissant les corridors de circulation et en imposant là aussi un îlot de protection vis-à-vis des véhicules stationnés. Dans les deux cas, les participant(e)s suggèrent de tirer profit des lisières du parc côté est afin d'élargir l'emprise du trottoir et de la voie cyclable et ainsi maximiser la place accordée aux transports actifs.

Axe 2.3 | Étudier le potentiel de mise en sens unique de la rue Molson

Parmi les contributions relevées durant la soirée, plusieurs ont valorisé l'option de **restreindre la rue Molson à un sens unique de circulation**. Il s'agirait ainsi de créer un axe de circulation automobile nord-sud, à même de limiter la circulation de transit rue Molson, de renforcer la tranquillité du secteur, mais aussi de réserver plus d'espace pour d'autres usages. Une voie réservée aux transports adaptés, taxis et autobus pourrait également être aménagée dans cette optique. Pour autant, si cette question a pu être mise sur la table par certain(e)s participant(e)s, d'autres ont exprimé au contraire de sérieuses réserves ou oppositions à ce sujet. Ces derniers invitent au contraire à **prendre en compte les risques de congestion de la zone environnante** qu'une telle mesure pourrait générer. Elle serait également problématique pour la circulation à double sens de la ligne d'autobus 25, empruntée par un grand nombre de résident(e)s de la rue Molson. Enfin, cette option pourrait avoir comme impact de limiter l'accès aux non-résident(e)s du secteur, alors même que beaucoup de personnes âgées souhaitent au contraire faciliter la venue de visiteur(teuse)s afin de limiter l'effet d'isolement social qui peut les affecter.

Les orientations d'aménagement proposées par les participant(e)s

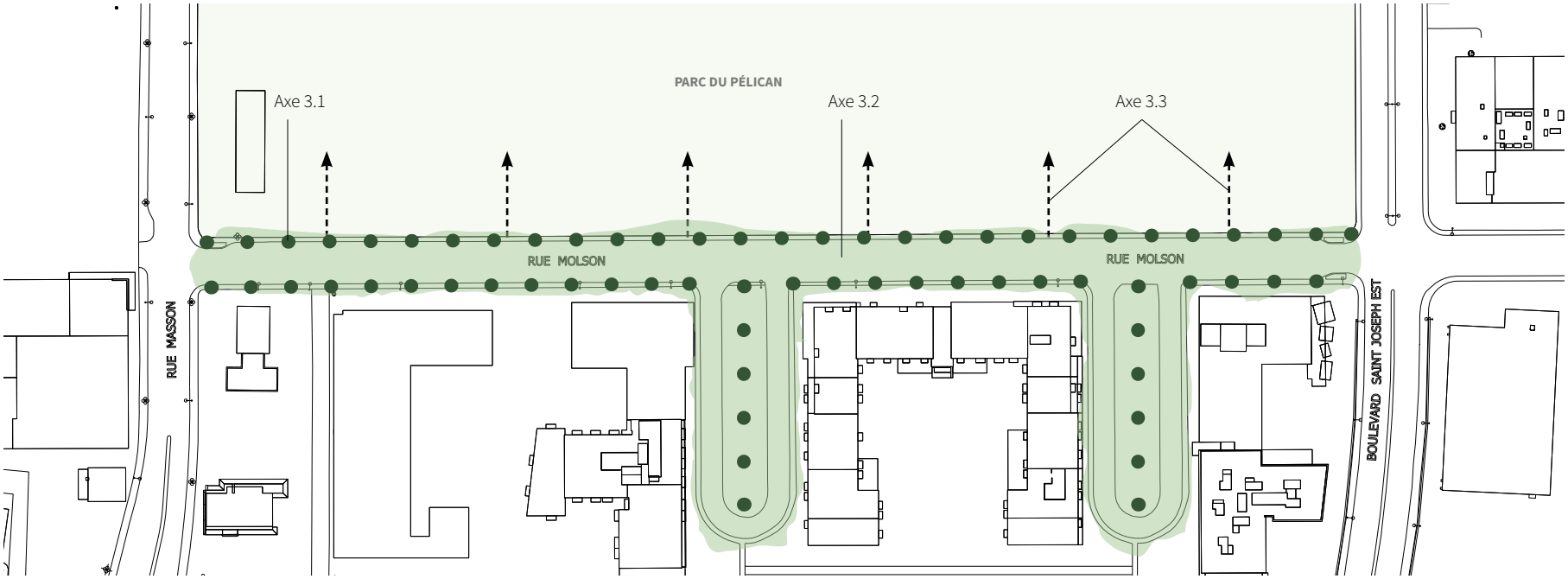
Orientation 3 | Transformer la rue Molson en axe de rencontre quatre saisons attrayant

Dans le prolongement des résultats présentés en introduction de l'atelier, les participant(e)s ont rappelé la vocation de transit propre à la rue Molson. Pour ceux et celles qui résident entre la rue Masson et le boulevard St-Joseph, le tronçon est avant tout perçu comme un «incontournable», qui ne laisse «pas d'autre choix que de l'emprunter», et qui ne constitue pas à ce titre un segment particulièrement attrayant. Le réaménagement de la rue Molson doit donc, au-delà des enjeux de sécurisation et d'inclusivité, offrir un cadre invitant, en renforçant notamment l'articulation générale avec le parc du Pélican.

Axe 3.1 | Agrémenter les parcours par un mobilier urbain diversifié

Axe 3.2 | Adapter la rue Molson aux aléas du climat et du changement de saison

Axe 3.3 | Renforcer l'interface avec le parc du Pélican



Source : Arpent, 2019

Nota bene | Le schéma ci-dessus illustre de façon conceptuelle les axes proposés par les participant(e)s de l'atelier.

Les orientations d'aménagement proposées par les participant(e)s

Orientation 3 | Transformer la rue Molson en axe de rencontre quatre saisons attrayant

Axe 3.1 | Agrémenter les parcours par un mobilier urbain diversifié

Le constat partagé par les différents groupes de discussion est celui d'un manque significatif de mobilier urbain susceptible de répondre à leurs besoins. Pour eux, il s'agirait d'abord de **multiplier les supports de repos**, afin de permettre aux passant(e)s encombré(e)s, âgé(e)s, ou à mobilité réduite, de marquer des pauses dans leurs cheminements quotidiens. L'ajout de bancs le long de la rue Molson, en particulier côté parc, a ainsi été suggéré de façon répétée, de même que l'installation d'un mobilier urbain de détente similaire à ce qui a été déployé à l'entrée nord du parc du Pélican (tables de pique-nique, chaises longues). D'autre part, il s'agirait également d'**améliorer la qualité des places publiques Michel-Brault et Pierre-Falardeau***, déjà appréciées pour leur aménagement, en implantant davantage de dispositifs d'agrément: abreuvoirs et brumisateurs, bacs végétalisés ou encore bancs pour les résident(e)s qui attendent le transport adapté. À ces propositions s'ajoute le souhait d'**encourager, à travers le mobilier urbain, certaines pratiques de déplacement**. Il a par exemple été question d'ajouter des supports à vélo en lisière de parc ou encore de prévoir des bornes de recharge pour voitures électriques.

*Il est à noter que cette proposition sort du territoire d'intervention à proprement parlé du réaménagement de la rue Molson.

Axe 3.2 | Adapter la rue Molson aux aléas du climat et du changement de saison

Un autre axe d'intervention souligné en atelier relève de l'aménagement résilient de la rue Molson, qui permette à la fois de maintenir la fraîcheur du site en période estivale, mais aussi de mieux vivre les fortes pluies et les difficultés de l'hiver. Cet aménagement résilient passerait notamment par une **meilleure couverture végétale du tronçon Molson**. Si le parc et ses abords offrent un poumon de verdure non négligeable, beaucoup considèrent que le site gagnerait à être encore davantage végétalisé. C'est en particulier le cas pour les trottoirs et les places publiques, qui pourraient constituer des espaces supplémentaires d'ombre et de fraîcheur. Parallèlement, il importe pour les participant(e)s de **lever les contraintes liées à l'accumulation d'eau**, en assurant un meilleur drainage des eaux de pluie au niveau des intersections et des places publiques. L'hiver, cette accumulation est d'autant plus problématique qu'elle contribue à la multiplication des surfaces gelées. Pour les résident(e)s, le trottoir est du tronçon Molson et les nouvelles places publiques peuvent vite devenir impraticables et insécurisantes, en particulier pour les personnes à mobilité réduite. L'amélioration de l'entretien et des délais de déglacement de la rue Molson, mais aussi le recours à des surfaces davantage perméables à l'eau, ont donc été suggérés afin de minimiser les obstacles à la marche durant l'hiver.

Axe 3.3 | Renforcer l'interface avec le parc du Pélican

Si les déplacements nord-sud ont largement été discutés par les participant(e)s, la future rue Molson devrait avant tout être envisagée sous l'angle du lien est-ouest avec le parc du Pélican. À ce titre, il a été proposé de **repenser les aménagements de sorte qu'ils favorisent un effet d'entrée sur le parc**, à travers l'élargissement des traverses piétonnes qui assurent le passage vers les places publiques Michel-Brault et Pierre-Falardeau. La programmation d'un marquage lumineux au niveau de l'entrée du parc et des traverses piétonnes, mais aussi la suppression des quelques espaces de stationnement qui obstruent l'entrée vers le parc, ont également été citées lors des discussions. Pour beaucoup cependant, la réflexion ne doit pas s'arrêter au seul tronçon de la rue Molson, mais au contraire être **élargie au réaménagement du parc du Pélican lui-même***. Parmi les remarques des résident(e)s, on relève ainsi le souhait de redonner une véritable centralité au parc, alors même que les espaces de détente et de rencontre sont aujourd'hui davantage situés en périphérie, et que la configuration générale des équipements sportifs donne une faible lisibilité à l'ensemble. La modernisation du parc passerait aussi, selon eux et elles, par la diversification de la végétation existante (plantes, arbustes, arbres variés), ainsi que par l'introduction de plans d'eau (fontaine, jets) susceptibles de rafraîchir davantage le site.

*Il est à noter que cette proposition sort du territoire d'intervention à proprement parler du réaménagement de la rue Molson.

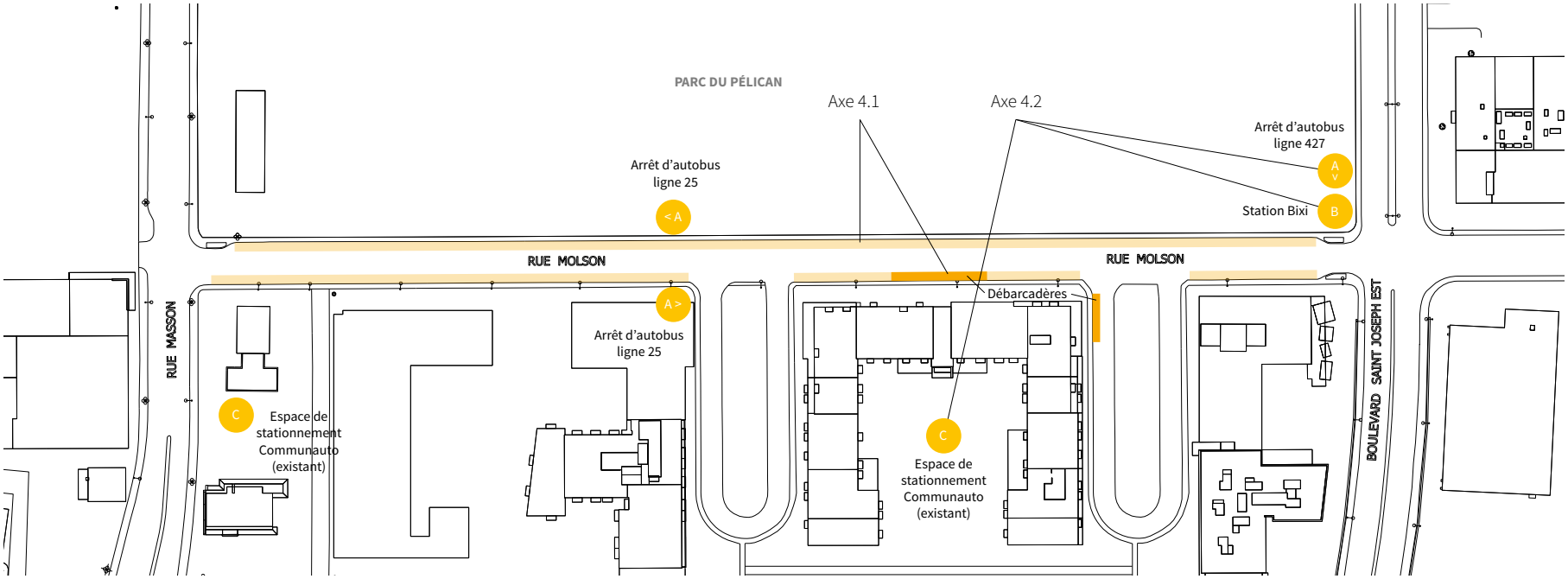
Les orientations d'aménagement proposées par les participant(e)s

Orientation 4 | Améliorer la connectivité avec les secteurs environnants

Si la vocation d'attractivité de la rue Molson reste une préoccupation prioritaire formulée en atelier, le réaménagement du tronçon doit aussi permettre de mieux l'insérer dans un continuum de déplacements. Cet aspect a d'autant plus été soulevé au regard des besoins des ménages nouvellement installés, dont une grande partie est à la fois dépendante à l'automobile et aux services motorisés en raison de leurs incapacités, mais aussi aux transports collectifs. Pour ceux et celles qui ne résident pas directement dans le secteur, l'enjeu de la connectivité ressort également de façon prépondérante comme une manière de faciliter leurs déplacements et d'encourager leur halte sur le site.

Axe 4.1 | Prendre en compte la dépendance des ménages du secteur à l'automobile

Axe 4.2 | Faciliter les points d'accès aux différents réseaux de déplacement



Source : Arpent, 2019

Nota bene | Le schéma ci-dessus illustre de façon conceptuelle les axes proposés par les participant(e)s de l'atelier.

Les orientations d'aménagement proposées par les participant(e)s

Orientation 4 | Améliorer la connectivité avec les secteurs environnants

Axe 4.1 | Prendre en compte la dépendance des ménages du secteur à l'automobile

La priorité accordée aux déplacements actifs dans la reconfiguration de la rue Molson constitue un dénominateur commun aux tables participantes. Pour autant, il importe de ne pas occulter les nombreuses contributions qui ont mis l'accent sur l'enjeu de **préserver des places de stationnements sur rue**, notamment pour les usager(ère)s du parc, les client(e)s des commerces environnants ou encore les visiteur(euse)s qui proviennent d'autres secteurs. Pour les ménages les plus restreints dans leurs déplacements, c'est la garantie d'être rejoints par leurs proches et de maintenir un certain niveau de sociabilisation malgré tout. Pour d'autres, il s'agirait davantage de favoriser le stationnement dédié aux résident(e)s, en mettant en place un système de vignettes ou de parcomètres. Bien que les mesures proposées divisent ou puissent être contradictoires entre elles, le maintien général du stationnement reste néanmoins un impératif.

Par ailleurs, considérant le recours fréquent des ménages du secteur aux services de transport adapté (taxis, minibus), une autre piste d'intervention consisterait à mieux identifier et protéger les espaces dédiés aux débarcadères. Là encore, des mesures de sensibilisation pour mieux prévenir le stationnement sauvage dans les zones de débarcadère, ou encore des aménagements plus visibles (marquage au sol) pourraient être envisagés.

Axe 4.2 | Faciliter les points d'accès aux différents réseaux de déplacement

Finalement, un dernier axe d'intervention réside dans la mise à disposition de davantage de points d'accès aux réseaux et modes de transport existants. Les résident(e)s ont ainsi évoqué la plus-value d'une **meilleure desserte de la rue Molson en transports collectifs**, à travers l'ajout d'un arrêt de bus de la ligne 25 directement sur site, ou d'un arrêt de la ligne 427 au croisement St-Joseph / Molson* afin de pouvoir se rendre plus aisément au centre-ville. Le passage de la ligne 254 sur le tronçon, aussi appelée navette Or Rosemont, serait également un atout supplémentaire pour permettre aux aîné(e)s du quartier de rejoindre certaines destinations pratiques (hôpitaux et institutions de santé, stations de métro, commerces, etc.). En parallèle, la **multiplication du nombre de stations dédiées à l'autopartage et au vélo en libre-service** contribuerait, pour les participant(e)s, à encourager significativement certaines pratiques de déplacement. Ainsi, les services d'autopartage, déjà disponibles ponctuellement au sous-sol de la résidence Rosemont-les-Quartiers, et à proximité de la station d'essence, restent encore méconnus ou de trop faible capacité pour répondre aux besoins des ménages locaux. Avec la finalisation des derniers projets immobiliers résidentiels, il pourrait être intéressant de prévoir davantage d'emplacements dédiés à ces services, mais aussi d'envisager l'implantation de nouvelles stations Bixi aux extrémités du tronçon Molson (croisement Masson et/ou St-Joseph).

*Il est à noter que cette proposition sort du territoire d'intervention à proprement parlé du réaménagement de la rue Molson.

Les orientations d'aménagement proposées par les participant(e)s

Tableau synthèse

Orientation 1 | Sécuriser les traversées sur la rue Molson et aux intersections	**Axe 1.1** | Endiguer la dangerosité du site à très court terme **Axe 1.2** | Apaiser la circulation locale par des aménagements pérennes **Axe 1.3** | Protéger les usager(ère) s vulnérables aux intersections des rues Masson et St-Joseph
Orientation 2 | Repenser la configuration de la rue Molson à la faveur des déplacements actifs	**Axe 2.1** | Améliorer le confort des piéton(ne) s et des usager(ère) s à mobilité réduite **Axe 2.2** | Redéfinir la place aux cyclistes **Axe 2.3** | Étudier le potentiel de mise en sens unique de la rue Molson
Orientation 3 | Transformer la rue Molson en axe de rencontre quatre saisons attrayant	**Axe 3.1** | Agrémenter les parcours par un mobilier urbain diversifié **Axe 3.2** | Adapter la rue Molson aux aléas du climat et du changement de saison **Axe 3.3** | Renforcer l'interface avec le parc du Pélican
Orientation 4 | Améliorer la connectivité avec les secteurs environnants	**Axe 4.1** | Prendre en compte la dépendance des ménages du secteur à l'automobile **Axe 4.2** | Faciliter les points d'accès aux différents réseaux de déplacement

Conclusion

Conclusion

À l'issue de plusieurs mois d'enquête et de participation publique, la présente démarche a permis de rejoindre plus de 627 répondant(e)s en ligne, 62 participant(e)s en atelier, et plusieurs dizaines de résident(e)s lors des kiosques nomades. Elle offre ainsi une entrée en matière indispensable afin de mieux appréhender les pratiques de déplacement à l'œuvre sur la rue Molson, mais aussi les attentes et les besoins des citoyen(ne)s dans la perspective de son réaménagement.

Les transformations résidentielles opérées ces dernières années ont contribué à générer de nouveaux usages dans ce secteur auparavant caractérisé par un tissu urbain industriel. Dans ce contexte, l'analyse des comportements sur site a permis de mettre au jour les fortes contraintes qui pèsent actuellement sur les déplacements actifs, alors même que ceux-ci représentent une part élevée des déplacements globaux observés. Les résultats du sondage en ligne et des kiosques nomades ont également confirmé ce constat, laissant entrevoir une préoccupation dominante des répondant(e)s pour les enjeux de confort et de sécurisation de ce tronçon de la rue Molson. Malgré les atouts du secteur environnant, la rue Molson reste avant tout perçue comme une voie de circulation utilitaire qui présente peu de facteurs d'attractivité intrinsèques.

Finalement, l'atelier participatif a permis de s'attarder plus en profondeur sur les orientations et pistes d'intervention opérationnelles souhaitées par les citoyen(ne)s. Si les pistes avancées visent prioritairement à endiguer la dangerosité du site et à repenser sa configuration à la faveur des déplacements actifs, elles invitent également à faire de la rue Molson un cadre attrayant en soi, qui assure un rôle pivot avec le parc du Pélican. Au terme de ces nombreux échanges avec les usager(ère)s, plusieurs grandes lignes directrices peuvent donc servir de guide à l'élaboration des plans et des scénarios d'aménagement futurs. La suite de la démarche devra ainsi permettre aux services de l'arrondissement de donner corps aux propositions citoyennes, tout en procédant à un ensemble d'arbitrages nécessaires, afin de répondre au mieux aux aspirations de sécurité, de confort et d'inclusion souhaitées pour la rue Molson.

Source : Arpent, 2019.

Médiagraphie

Médiagraphie

Arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie. (s.d.). Secteurs d'emplois. Consulté sur: https://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7357,123697595&_dad=portal&_schema=PORTAL

Cardinal, L., Gagné, D., Langlois, M.-C., Tourigny, A. (2008). Perspectives pour un vieillissement en santé : proposition d'un modèle conceptuel. Agence de la santé et des services sociaux de la Capitale-Nationale, Direction de santé publique et Institut national de santé publique du Québec, 58p. Consulté sur www.inspq.qc.ca/pdf/publications/860_PerspectiveVieillissementSante.pdf

Centre du Plateau. (s.d.). Consulté sur: Arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie. (s.d.). Secteurs d'emplois. Consulté sur: https://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7357,123697595&_dad=portal&_schema=PORTAL

Chas. E. Goad Co. (1912). Rue Iberville, Rue Holt, 18e Avenue, Rue Paul Kruger. Vieux-Rosemont - carte 1912. BANQ 174399_421 - Atlas of the City of Montreal and vicinity in four volumes, from official plans - special surveys showing cadastral numbers, buildings & lots. Consulté sur https://imtl.org/carte_historique.php?carte=146

Colas, V. (2007). Vaincre les obstacles à la mobilité des femmes. Conseil des Montréalaises. Août 2007. 42 p. Consulté sur https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/CONS_MONTREALAISES_FR/MEDIA/DOCUMENTS/CM_plan_transport.pdf

Collectivités viables. (s.d.). Infrastructure cyclable, consulté sur http://collectivitesviables.org/articles/infrastructure-cyclable.aspx

Collectivités viables. (s.d.). Rue à sens unique, consulté sur http://collectivitesviables.org/articles/rue-a-sens-unique.aspx

Cloutier, M-S., Coquelet, C., Granié, M-A., Huguenin-Richard, F. (2014). La marche à pied pour les séniors: un mode de déplacement durable?. Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie. 239p. Consulté sur http://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/docs/Temis/0081/Temis-0081648/21902.pdf

Cristina Azeredo, A., Girard,C., F-Payeur, F., Institut de la statistique du Québec. (2019). Perspectives démographiques du Québec et des régions, 2016-2066. Édition 2019. 86 p. Consulté sur www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/population-demographie/perspectives/perspectives-2016-2066.pdf

Direction des transports (2017), Aménagements piétons universellement accessibles, Guide d'aménagement durable des rues de Montréal, Fascicule 5. Ville de Montréal. Septembre 2017. 230 p., Consulté sur http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/TRANSPORTS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/FASCICULE_5_AMENAGEMENT_PIETON.PDF

Gestion Sylcorp. Inc. (2015). Étude d'impact sur les déplacements pour le projet immobilier du 5300 rue Molson.

Héran, F. (2002). Le reflux des rues à sens unique. Flux, 48-49(2), 83-93. doi:10.3917/flux.048.0083.

Institut national de santé publique du Québec (2009), Les aménagements cyclables: un cadre pour l'analyse intégrée des facteurs de sécurité. Direction développement des individus et des communautés. Avril 2009. 101 p. Consulté sur https://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/925_AmePisteCyclablecorr.pdf

Laferrière, S., Vallée, B. (1998). De la prospérité à l'incertitude : les usines Angus à Rosemont. Cap-aux-Diamants. Les Éditions Cap-aux-Diamants inc. Numéro 54. 5 p. Consulté sur www.erudit.org/fr/revues/cd/1998-n54-cd1043256/7944ac.pdf

Lord, S., Negron, P. (2014). Marchabilité des environnements urbains autour des résidences pour personnes âgées de la région de Montréal : Application de l'audit MAPPA. Cahiers de géographie du Québec, volume 58, numéro 164. 26 p. Consulté sur www.erudit.org/fr/revues/cgq/2014-v58-n164-cgq01924/1031168ar.pdf

Réseau Sélection, Christian Thiffault Architecture & Projet Paysage. (2010). Plan d'aménagement d'ensemble-Site de l'usine Norampac. 78p. Consulté sur http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P44/1a3a.pdf

Médiagraphie

Robitaille P-O., Plante A-M. (2019), Rencontre de préparation aux consultations sur le réaménagement de la rue Molson tenue par la Table de concertation des aînés de l'île de Montréal (TCAÎM) : Rapport synthèse de l'évènement du 25 septembre 2019. Table de concertation des aînés de l'île de Montréal. Novembre 2019. 13 p

Secrétariat à la condition féminine du ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine. (2007). L'analyse différenciée selon les sexes. 15p. Consulté sur www.scf.gouv.qc.ca/fileadmin/Documents/ADS/ADS_Guide-2007.pdf

Service du développement économique. (2017). Profil sociodémographique-Recensement 2016. Arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie. 11p. Consulté sur https://petitepatrie.org/wp-content/uploads/2017/08/PROFIL_SOCIOD%C3%89MO_Rosemont-La Petite-Patrie-2016.pdf

Société de développement commercial de la Promenade Masson. (2016). Consulté sur: https://www.promenademasson.com/fr/a-propos/

Stationnement de Montréal (s.d.), Stationnement tarifé sur rue, consulté sur https://www.statdemtl.qc.ca/fr/stationnement/stationnement-sur-rue.html

Statistique Canada. (2019). Les circonstances entourant les décès liés au cyclisme au Canada, 2006 à 2017. 12 p. Consulté sur www150.statcan.gc.ca/n1/fr/pub/82-625-x/2019001/article/00009-fra.pdf?st=WtCUtIBA

Turcotte, M. (2012). Profil des habitudes liées au transport chez les aînés. Statistique Canada. 18p. Consulté sur https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/11-008-x/2012001/article/11619-fra.pdf

Vélo sympathique (s.d.), Aménagements cyclables, piste cyclable sur chaussée, consulté sur http://velosympathique.velo.qc.ca/amenagement-cyclable-piste-cyclable-sur-chaussee/

Ville de Montréal. (1995). Les rues de Montréal. Répertoire historique. Éditions du Méridien. 509p. Consulté sur https://catalogue.biblio.rinalasnier.qc.ca/in/faces/details.xhtml?id=p::usmarcdef_0000019604

Ville de Montréal. (1949). Plans d'utilisation du sol de la ville de Montréal, novembre 1949. Montréal :Service d'urbanisme de la ville de Montréal,1949. Gestion des documents et archives. Consulté sur http://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/2246860

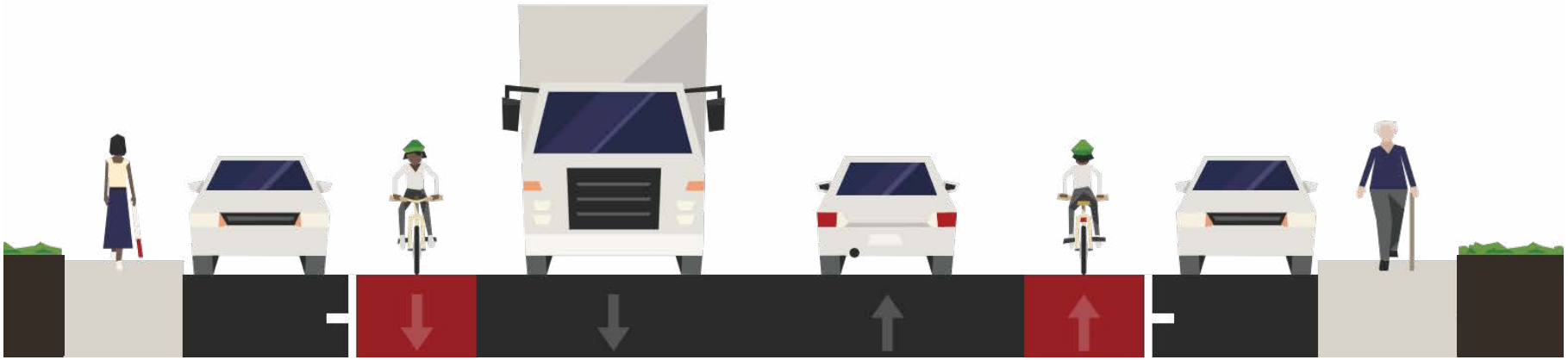
Annexes

Annexes

Annexe A | Coupe actuelle de la rue Molson entre la rue Masson et le boulevard St-Joseph et proportions par rapport au total de l'emprise publique*

Côté ouest
(côté résidences)

Côté est
(côté parc)



Trottoir ouest (côté résidences)	Voie de stationnement	Bande cyclable	Voie de circulation automobile	Voie de circulation automobile	Bande cyclable	Voie de stationnement	Trottoir est (côté parc)
8,5 %	**12,5 %**	**8,5 %**	**19,75 %**	**19,75 %**	**8,5 %**	**12,5 %**	**10 %**
1,5 mètre	**2,2 mètres**	**1,5 mètre**	**3,45 mètres**	**3,45 mètres**	**1,5 mètre**	**2,2 mètres**	**1,75 mètre**

*Mesures et proportions approximatives.

Source : Arpent, 2019 avec Streetmix