

RUE
ISLAND

Rue Island

Rapport de consultation publique n°2

Décembre 2020



Le Sud-Ouest
Montréal 



1

Présentation générale de la démarche participative

- 1.1 Stratégie participative
- 1.2 Communication et diffusion
- 1.3 Comité des partenaires

2

Outils de la démarche participative

- 2.1 Boîte à idées
- 2.2 Questionnaire en ligne
- 2.3 Section Nous joindre
- 2.4 Carte interactive

3

Recommandations citoyennes

- 3.1 Ambiance
- 3.2 Mobilité



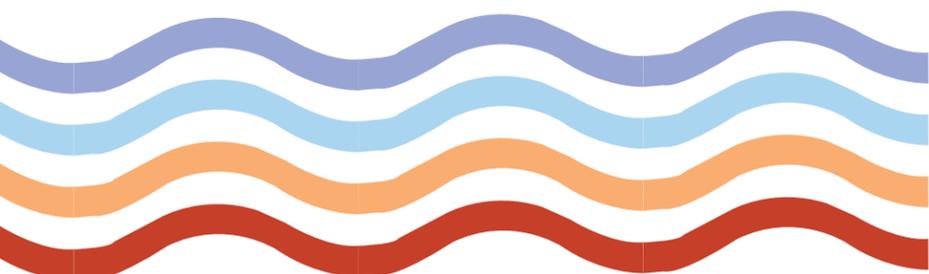
Introduction

Initié en décembre 2019, le projet de réaménagement de la rue Island s'inscrit dans le cadre du Programme de rues piétonnes et partagées (PRPP) mis en place par la Ville de Montréal. Le PRPP mise sur une approche participative et transitoire afin de recueillir des données au fil du développement des aménagements.

Conscience urbaine et Collectif Escargo présentent les résultats de la seconde phase de consultation qui s'est déroulée à la suite de l'aménagement transitoire de la rue Island, mis en place en août et septembre 2020.

Le rapport débute par la mise en contexte de la démarche participative, suivi des résultats détaillés issus de la consultation. Ces résultats sont présentés dans un élan sincère de rétablir un dialogue constructif avec les citoyens et les citoyennes vue de trouver un terrain de compromis acceptable pour tous et toutes. Aussi, nous invitons ceux et celles qui souhaitent s'impliquer dans la suite des échanges à lire attentivement ce rapport afin de constater la richesse et la complémentarité des points de vue partagés. Une bonne connaissance des besoins permettra de nourrir le projet de réaménagement de la rue Island dans une perspective d'accueil et de respect du point de vue de chacun.e.

Nous vous invitons à vous installer confortablement, car les résidents et résidentes de Pointe-Saint-Charles ont beaucoup d'idées à partager!



1 Présentation générale de la démarche participative

1.1 Stratégie participative

Ce rapport est le deuxième à être diffusé dans le cadre de la stratégie participative de Conscience urbaine. En effet, la démarche a débuté en 2019, avec une soirée d'idéation, une première consultation en ligne et la publication d'un premier rapport rendu public en juin 2020.

Pour consulter le rapport et avoir un portrait d'ensemble de la démarche, rendez-vous sur la page web dédiée au projet de la plateforme Réalisons Montréal (realisonsmtl.ca/ISLAND).

Dans le contexte de la pandémie de Covid-19, de nombreux imprévus ont retardé la mise en place des aménagements transitoires. Ainsi, la stratégie de participation citoyenne diversifiée prévue par Conscience urbaine a dû être révisée, ayant pour effet l'annulation des activités prévues sur le site. Ces imprévus ont eu une influence sur la compréhension réciproque des enjeux de l'aménagement de la rue Island. La diffusion du présent rapport et la mobilisation attendue des citoyens dans le cadre d'une soirée d'échanges à venir en début d'année autour des recommandations permettront aux citoyens.nes et aux équipes de l'arrondissement de poursuivre le dialogue.

Les objectifs, dans ce contexte inédit, consistent à orienter les décisions en vue de la saison hivernale et à améliorer les aménagements transitoires, en prévision de la saison estivale 2021.

1.2 Communication et diffusion

Le contexte de la crise sanitaire a eu une incidence sur les stratégies de communication déployées dans le cadre du projet.

En raison de la météo et de la forte demande que la crise a engendrée sur les fournisseurs, les installations se sont échelonnées sur environ un mois et la version finale des panneaux d'information a pu être mise en place seulement le 23 septembre 2020.

Ces délais dans la livraison des aménagements transitoires ont nui à la perception du projet. Aussi, les citoyens et citoyennes ont formulé un grand nombre de commentaires portant sur les étapes d'un projet en cours de réalisation, avec les incompréhensions et les interrogations que cela a pu susciter. Afin de répondre à ces questions et commentaires, l'équipe des communications de l'arrondissement a créé, le 1er octobre 2020, la section « Foire aux questions », dont l'objectif est de partager les informations demandées avec l'ensemble des citoyens et citoyennes concerné.es.

Afin de compléter celles-ci, une vidéo explicative a par la suite été mise en ligne sur la page web realisonsmtl.ca/ISLAND et un avis a été distribué à l'ensemble des résidents et résidentes du secteur dans la semaine du 26 octobre 2020.

1.3 Comité des partenaires

Aussi, afin de favoriser une meilleure compréhension du projet, une rencontre avec le comité des partenaires s'est déroulée le 21 octobre 2020.

Les membres du comité des partenaires sont : la Table de concertation Action-Gardien, l'Association des Commerçants de Pointe-Saint-Charles (PSC), le Carrefour d'éducation populaire de PSC, le Centre des aînés de PSC, le Club populaire des Consommateurs, Deschenes et fils Marc, l'École Charles-Lemoyne, l'Écoquartier du Sud-Ouest / YMCA, l'Église Saint-Charles, les Habitations Oasis, Loisirs & Culture Sud-Ouest, la Maison Saint-Columba, Opération populaire d'aménagement de PSC (OPA), Parcs Canada, Peintures Swing et la Société d'histoire de PSC. Lors de la rencontre, neuf partenaires étaient présents, en plus des membres de l'équipe de Conscience urbaine et de l'arrondissement. Ensemble, ils ont discuté des enjeux rencontrés en lien avec l'aménagement transitoire. Le support de la présentation et un compte rendu des échanges ont ensuite été transmis à l'ensemble des partenaires.

2 Outils de la démarche participative

2.1 Boîte à idées

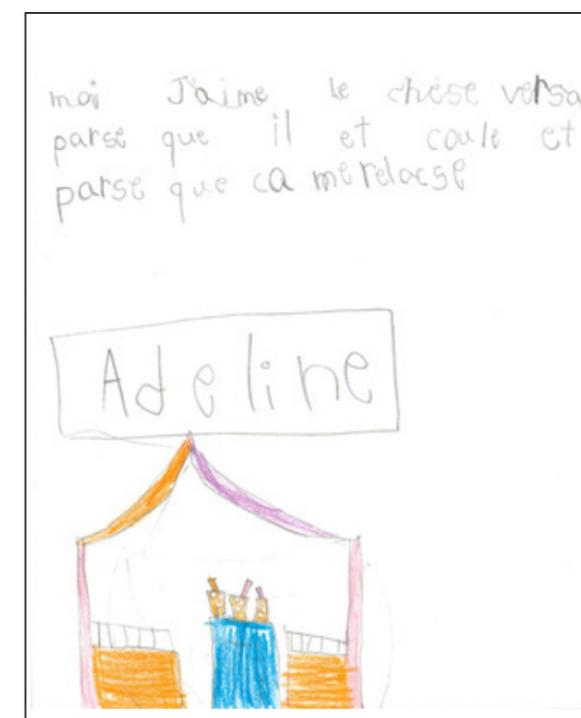
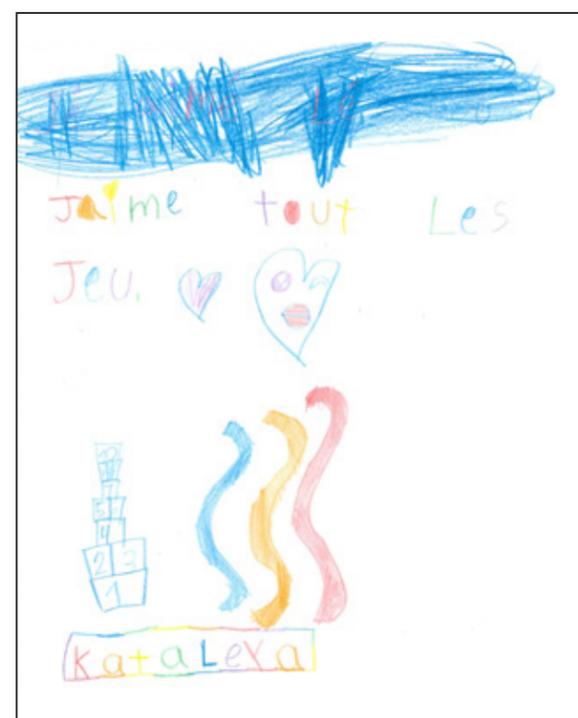
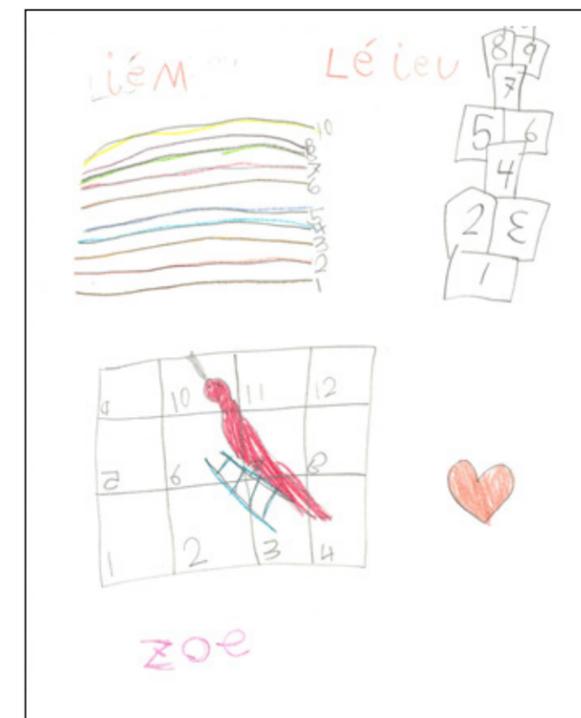
Les boîtes à idées ont été installées le 3 septembre 2020, permettant à la démarche participative d'être dynamisée, malgré les restrictions imposées par la crise sanitaire. Elles ont permis de recueillir, jusqu'au 15 novembre inclusivement, six commentaires et douze dessins d'enfant.

L'idée de donner accès à une connexion internet sur la rue revient à trois reprises. Des suggestions uniques ont été faites en ce qui concerne l'amélioration de l'installation des maisonnettes et du placottoir par leur mise à niveau et d'ajouter des poubelles.

Une autre contribution souligne l'importance d'entretenir les lieux avant d'ajouter de nouveaux éléments, mentionnant au passage que la présence d'un bâtiment désaffecté mérite d'être adressée prioritairement et soulignant la préoccupation des résidents et résidentes de la rue Island en lien avec la diminution des cases de stationnement.

L'embellissement des bacs de plantation est aussi abordé, de même que l'importance de mettre en valeur l'histoire de Pointe-Saint-Charles, notamment à travers la mise en valeur des deux églises à proximité de la rue Island.

Une contribution remarquable est celle des enfants d'une classe de l'École Charles-Lemoyne. À travers douze dessins et de généreux remerciements, les élèves ont exprimé leur appréciation des installations mises en place sur la rue Island, particulièrement le marquage au sol, les maisonnettes et les chaises berçantes. Nous avons sélectionné quatre d'entre eux que nous reproduisons ici.



2 Outils de la démarche participative

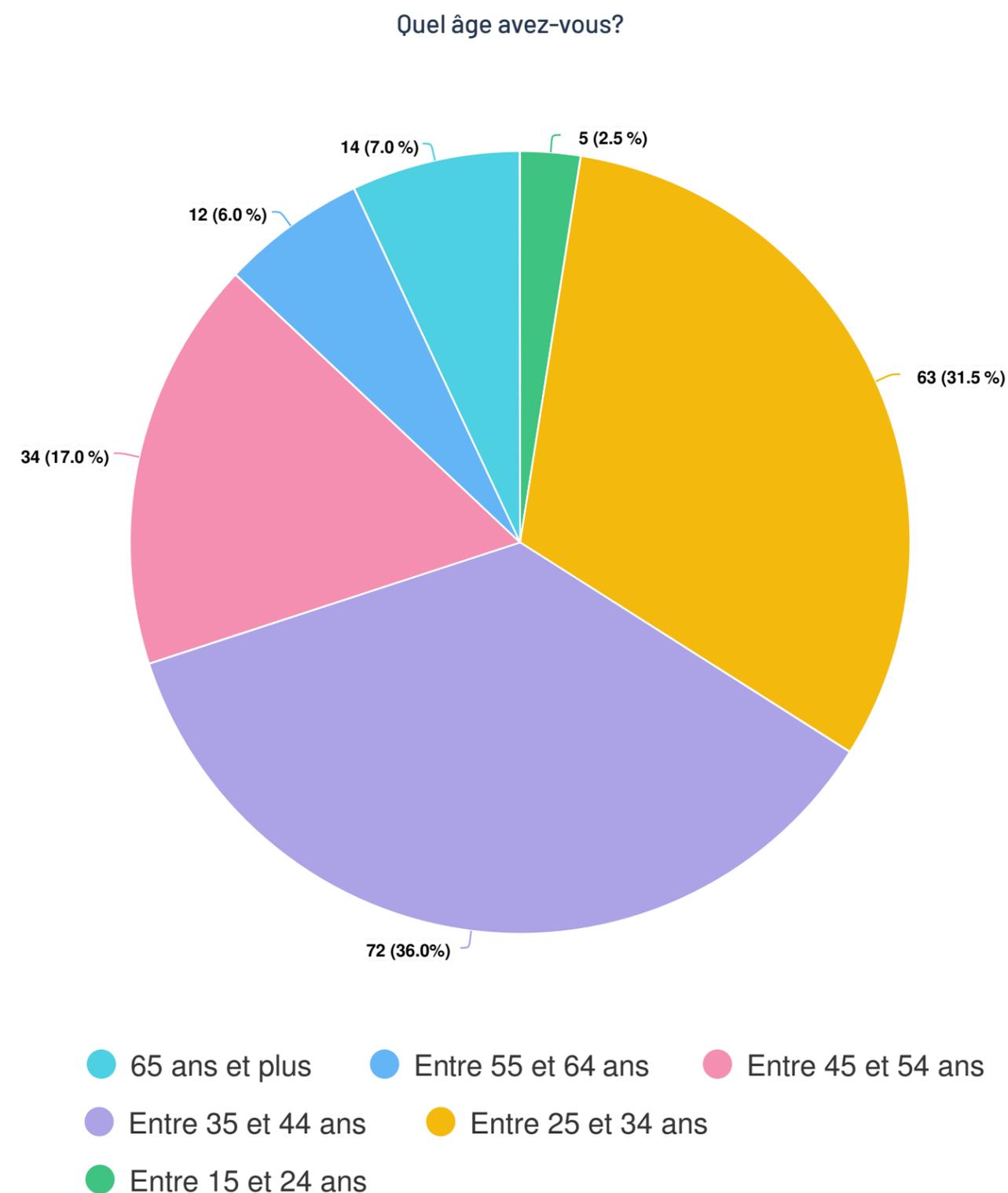
2.2 Questionnaire en ligne

2.2.1 Déroulement

Un questionnaire, disponible sur la page web realisonsmtl.ca/ISLAND, a été mis en ligne du 26 octobre au 15 novembre 2020. Il a permis aux citoyens de se prononcer sur le projet de réaménagement de la rue Island. Plus spécifiquement, il a été construit afin de connaître l'appréciation et de recueillir les suggestions relatives aux aménagements transitoires mis en place en août et septembre 2020. Les réponses permettent aussi de connaître les souhaits des citoyens.nes en lien avec les interventions à prévoir pour la saison hivernale 2021. Il aborde aussi l'aménagement du secteur de la rue Island situé au nord de la rue Saint-Patrick. Nous débuterons la présentation des résultats avec les données relatives au profil des répondants, à leur fréquentation de la rue Island et aux moyens de transport privilégiés.

2.2.2 Données sur les répondants

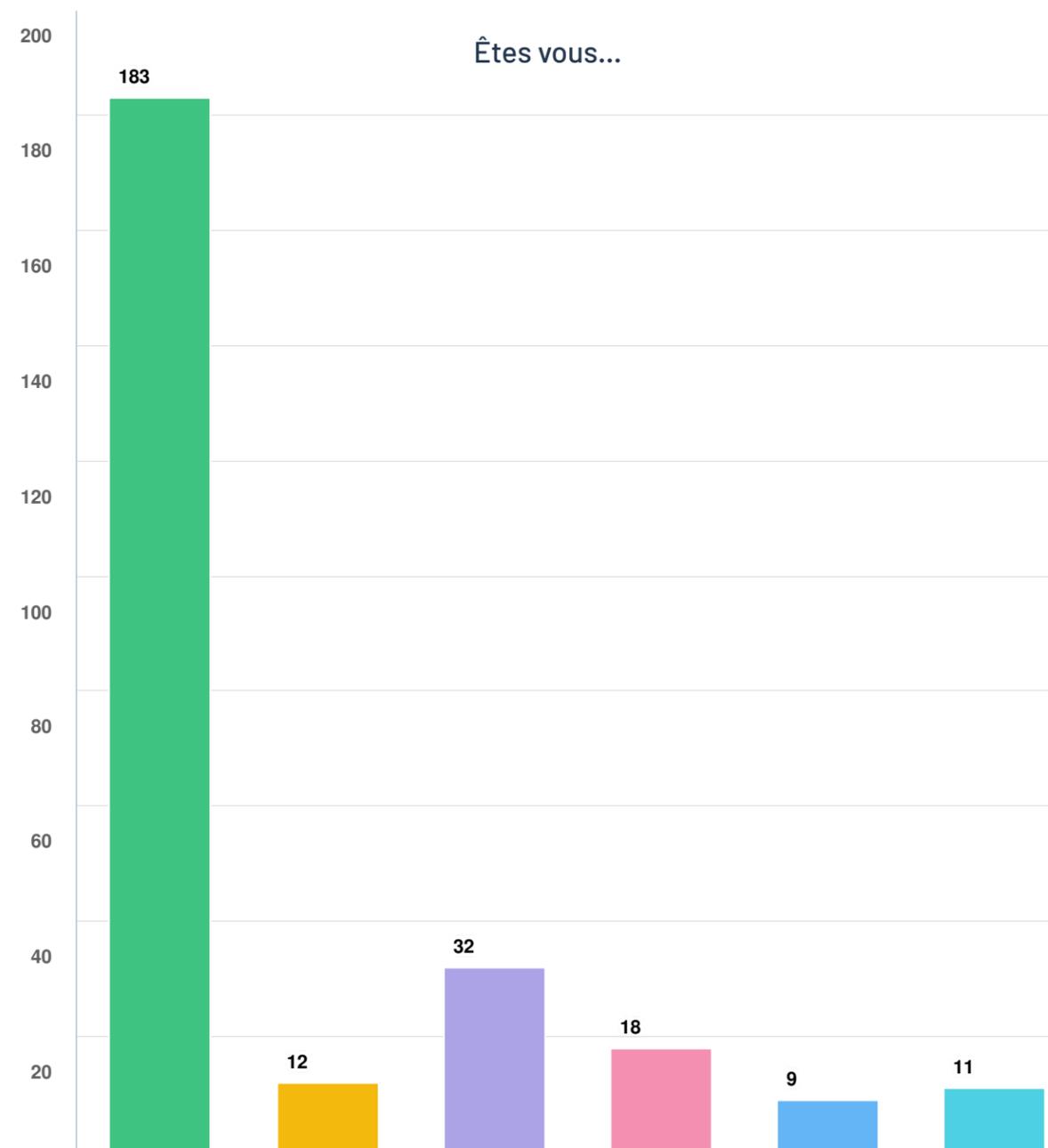
Une série de cinq questions a permis de préciser le profil des répondants. Au total, 200 personnes ont répondu au questionnaire, dont 111 femmes, 86 hommes et 3 personnes préférant être associées à une autre identité de genre. Le schéma ci-contre illustre leur répartition selon l'âge et permet d'identifier que plus de la moitié des répondants ont entre 25 et 44 ans.



2 Outils de la démarche participative

2.2 Questionnaire en ligne

2.2.2 Données sur les répondants



Mise à part une diminution des répondants avec enfants (27,5 % contre 37,6 % lors de la précédente consultation), il est intéressant de noter que les données en lien avec le profil des répondants sont similaires à celles recueillies lors de la consultation en amont de l'aménagement.

Aussi, grâce à l'analyse des codes postaux fournis par les répondants, nous évaluons que 16,5 % (33) de l'ensemble des répondants résident sur la rue Island.

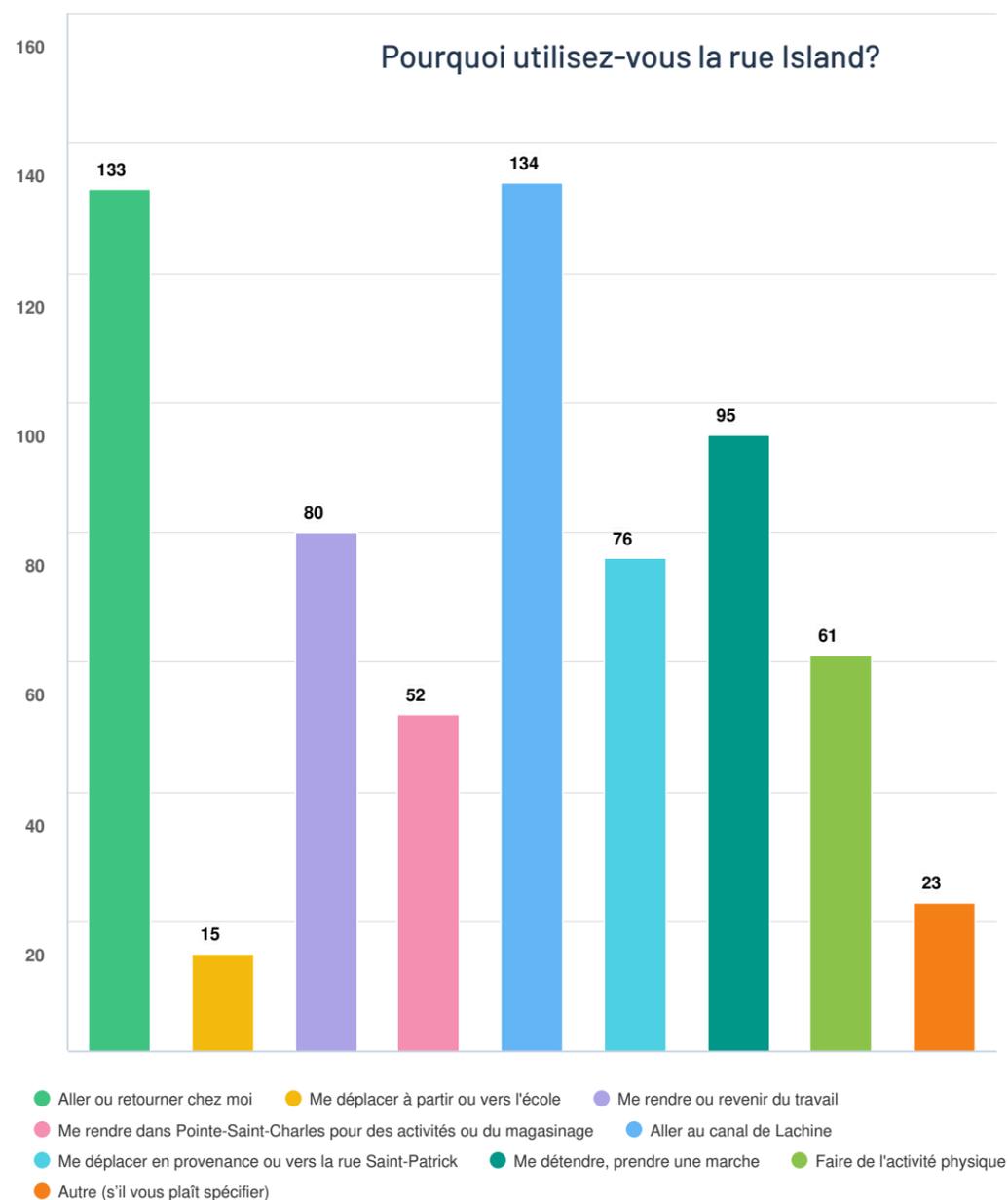
- résident(e) de Pointe-Saint-Charles
- propriétaire d'une entreprise de Pointe-Saint-Charles
- travailleur(euse) à Pointe-Saint-Charles
- membre d'un organisme communautaire
- élève ou étudiant
- autre (s'il vous plaît spécifier)

2 Outils de la démarche participative

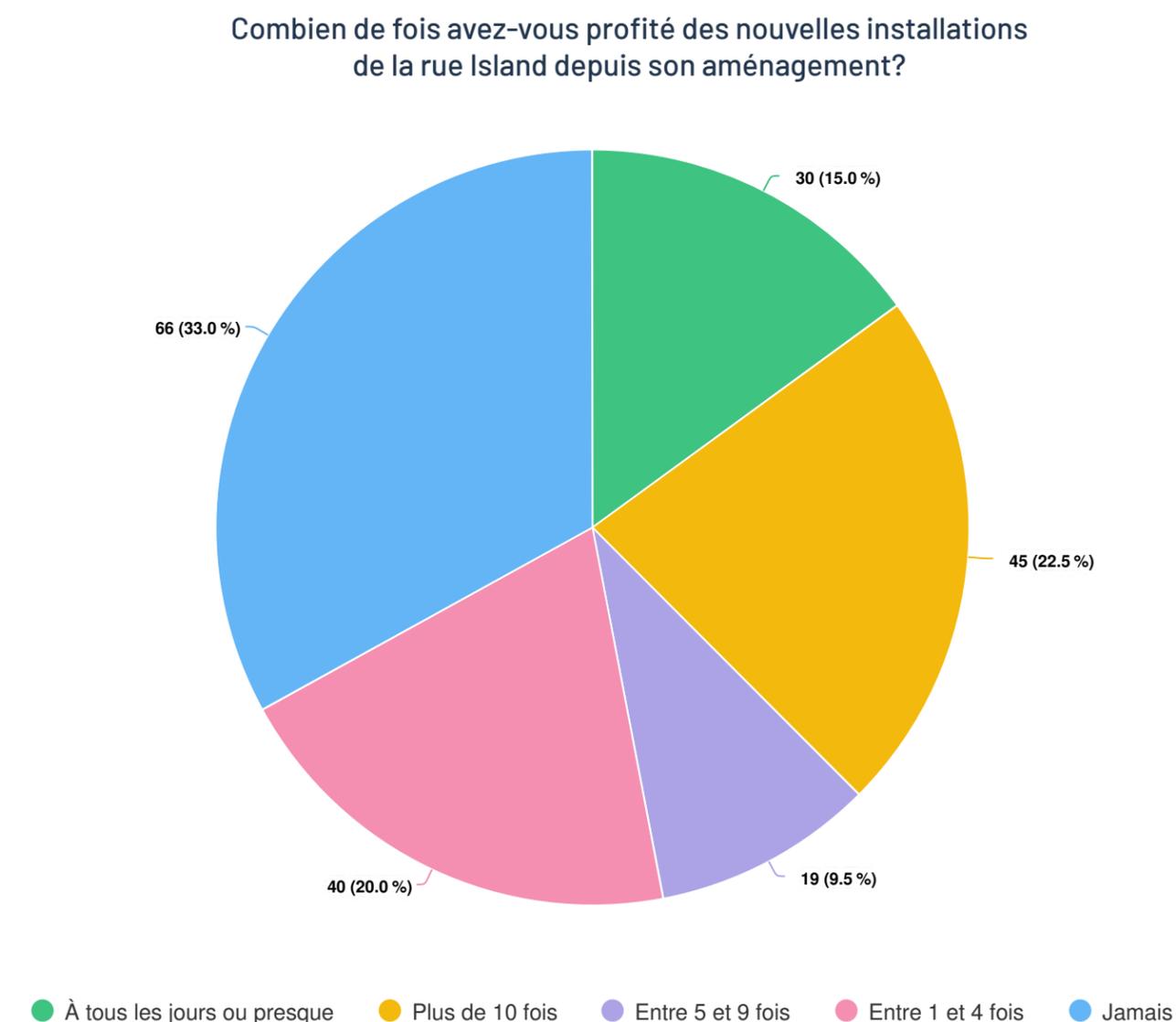
2.2 Questionnaire en ligne

2.2.3 Fréquentation du site (fréquence et usage)

Pour connaître l'usage de la rue Island, nous avons demandé aux répondants de sélectionner toutes les options correspondant aux activités pratiquées sur la rue. Bien qu'encore très similaires, les résultats en lien avec les usages du site montrent une légère augmentation de la fréquentation de la rue Island pour des fins de détente.



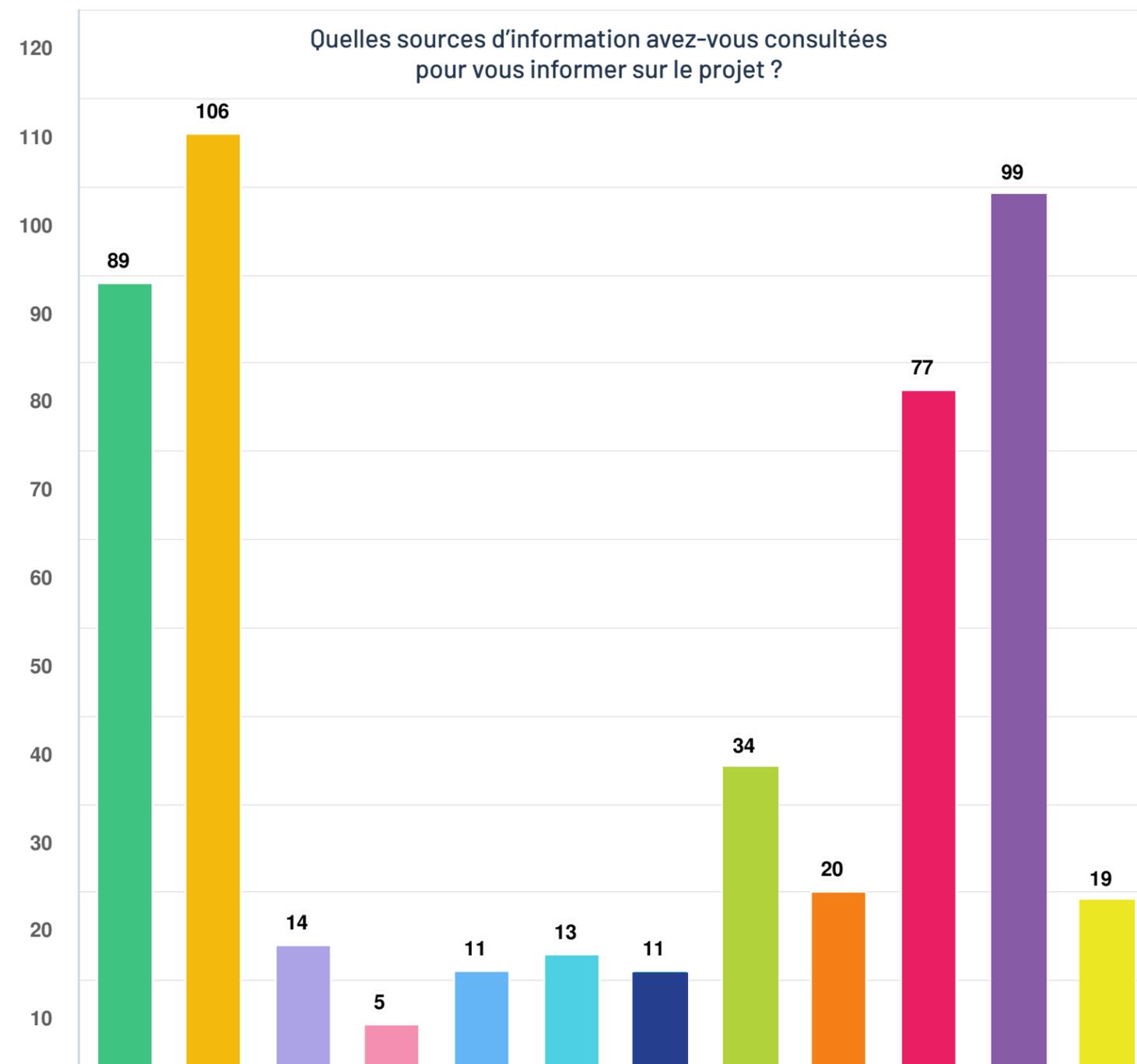
En ce qui concerne les aménagements transitoires mis en place en août et septembre 2020, il importe de noter que 33 % des répondants n'en ont jamais profité, alors que 37,5 % en ont profité plus de dix fois ou à tous les jours, et que 29,5 % en ont profité entre une et neuf fois. Deux tiers des répondants ont ainsi profité des nouvelles installations mises en place sur la rue Island.



2 Outils de la démarche participative

2.2 Questionnaire en ligne

2.2.3 Information et participation



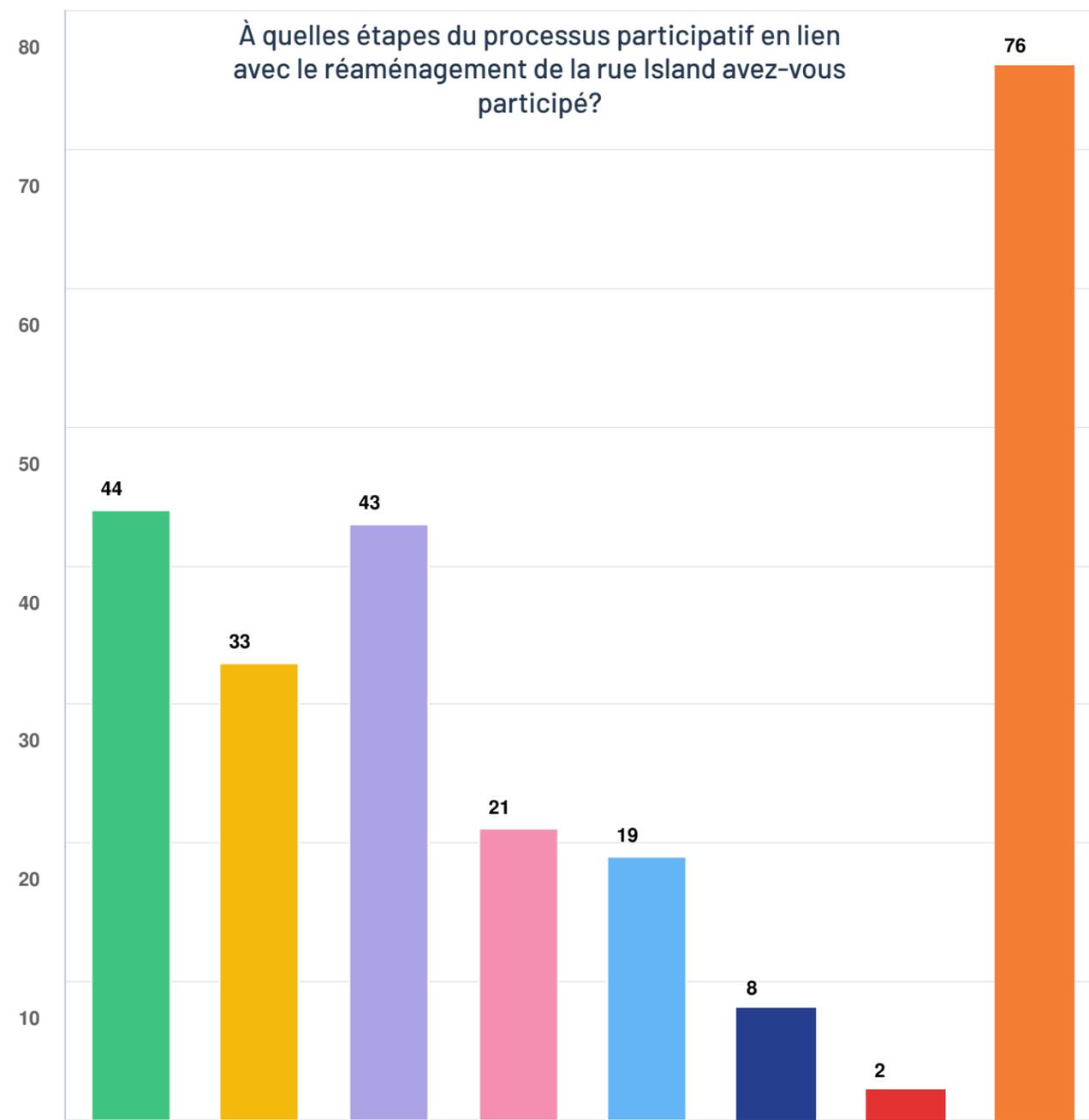
Une question a permis d'identifier que les publications et événements sur les médias sociaux, les panneaux d'information sur la rue, la page dédiée au projet sur la plateforme Réalisons Montréal (realisonsmtl.ca/ISLAND) et l'avis aux résidents reçu à domicile sont les sources d'information qui ont été davantage consultées par les participants.

- Page dédiée au projet sur la plateforme Réalisons Montréal (realisonsmtl.ca/island)
- Publications et événements sur les médias sociaux (Facebook, Twitter)
- Invitation du maire reçue à votre domicile
- Carton d'invitation disponible dans un commerce ou un organisme du quartier
- Affiche d'invitation visible dans un commerce ou un organisme du quartier
- Communiqué de presse
- Infolettre Nouvelles éclairées liée à votre abonnement au site Internet de l'Arrondissement
- Rapport de consultation disponible en ligne sur realisonsmtl.ca/island
- Infolettre liée à votre inscription sur realisonsmtl.ca/island
- Avis aux résidents reçu à votre domicile
- Panneaux d'information sur la rue
- Foire aux questions sur realisonsmtl.ca/island

2 Outils de la démarche participative

2.2 Questionnaire en ligne

2.2.3 Information et participation



Une question a permis de comprendre que la participation au processus participatif est relativement récente pour les répondants au questionnaire. D'ailleurs, parmi ceux ayant répondu « autre », la grande majorité mentionnent que leur première participation au processus a été de répondre au questionnaire en ligne dont le présent rapport fait état des résultats. Cependant, pour l'un d'entre eux, c'est à travers l'Association des commerçants de Pointe-Saint-Charles que la participation a été rendue possible.

- Dépôt d'idées dans les boîtes à idées (septembre / octobre 2020)
- Section « Nous joindre » de la page web realisonsmtl.ca/island
- Questionnaire en ligne (13 décembre 2019 au 19 janvier 2020)
- Soirée d'idéation (12 décembre 2019)
- Consultations sur le Plan d'intervention spécifique de Pointe-Saint-Charles nord (2017)
- Charrette d'idéation pour le secteur nord de Pointe-Saint-Charles (2015)
- Rencontre préparatoire sur le projet de réaménagement de la rue Island (2013)
- Autre (s'il vous plaît spécifier)

2 Outils de la démarche participative

2.2 Questionnaire en ligne

2.2.4 Moyen de transport utilisé

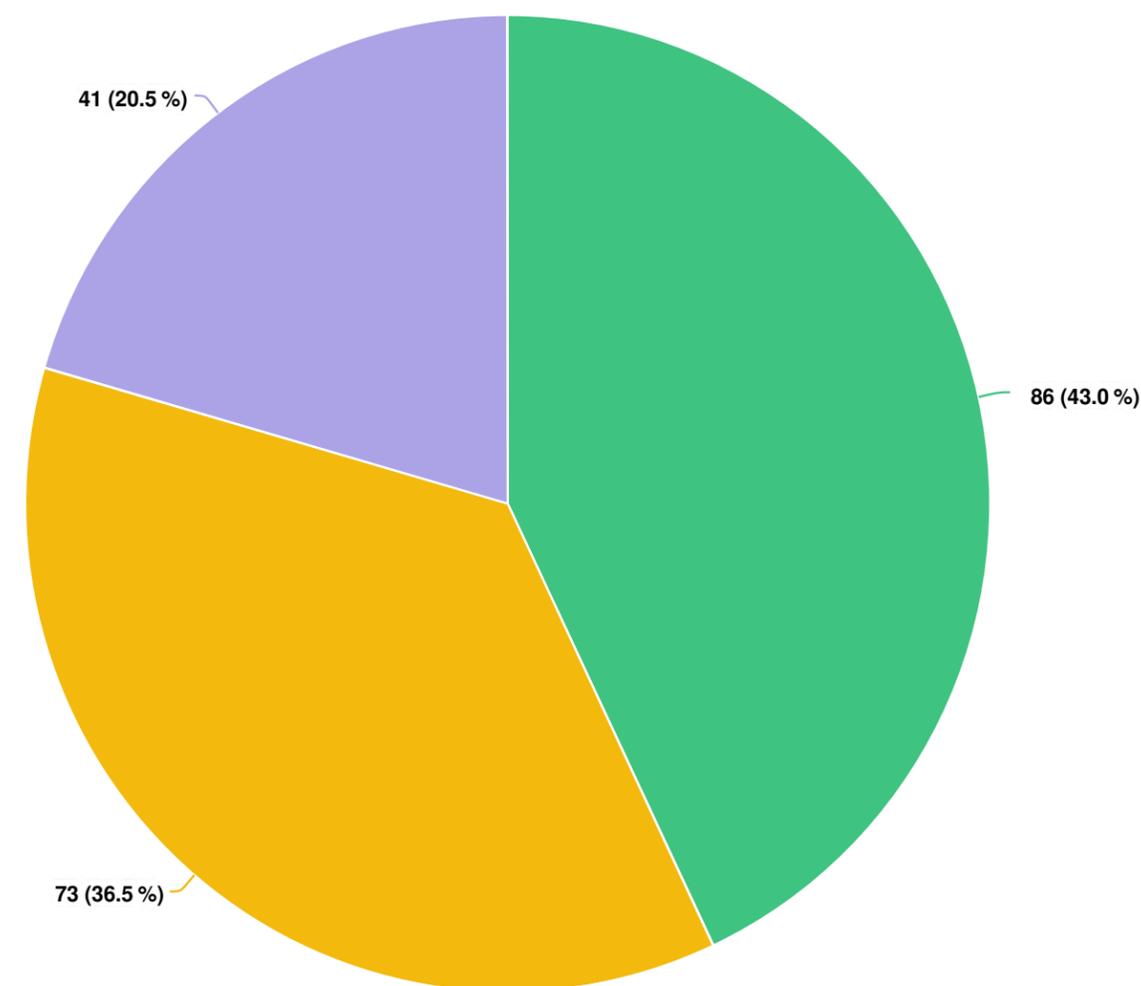
À la question du mode de transport privilégié lors des déplacements sur la rue Island, les réponses indiquent que les répondants se déplacent principalement à pied ou avec une aide à la mobilité sur les espaces dédiés aux piétons (43 %). Une part considérable se déplace à vélo ou à l'aide d'un autre moyen de déplacement sur les voies cyclables (36,5 %), tandis que les autres le font en voiture ou avec un autre type de véhicule motorisé (20,5 %).

Les sous-questions dont les résultats se trouvent aux pages suivantes ont permis d'identifier des perceptions différentes des aménagements, selon les modes de transport privilégiés. Ainsi, alors que les automobilistes sont en majorité en désaccord avec le fait que les aménagements réduisent la vitesse de la circulation automobile, les piétons et les cyclistes sont dans une large majorité en accord avec l'énoncé selon lequel les aménagements en place ont contribué à réduire la vitesse de la circulation automobile sur la rue Island.

L'analyse montre aussi que les aménagements n'ont incité que très peu de répondants privilégiant l'automobile à profiter des installations, contrairement à près de la moitié des cyclistes qui affirment que ceux-ci les ont certainement incité à le faire.

Finalement, en termes de sécurité, la perception des piétons et piétonnes et celle des cyclistes en réponse aux énoncés « Les aménagements rendent le partage de la chaussée entre cyclistes et automobiliste plus sécuritaire » et « Les aménagements en place sur la rue et le marquage au sol aux intersections rendent les déplacements à pieds plus sécuritaires » sont assez équivalentes et en moyenne, en accord avec les énoncés, comme l'indiquent les tableaux ci-contre.

Le plus souvent, vous vous déplacez sur la rue Island...



- à pieds ou avec une aide à la mobilité sur les espaces dédiés aux piétons
- à vélo ou autre moyen de déplacement sur les voies cyclables
- en voiture ou autre véhicule motorisé

2 Outils de la démarche participative

2.2 Questionnaire en ligne

2.2.4 Moyen de transport utilisé

« À pieds ou avec une aide à la mobilité sur les espaces dédiés aux piétons »
Quelle est votre appréciation des énoncés ci-dessous?



- Certainement en désaccord
- Un peu en désaccord
- Neutre
- Un peu d'accord
- Certainement d'accord

A répondu « À vélo ou autre moyen de déplacement sur les voies cyclables »
Quelle est votre appréciation des énoncés ci-dessous?



2 Outils de la démarche participative

2.2 Questionnaire en ligne

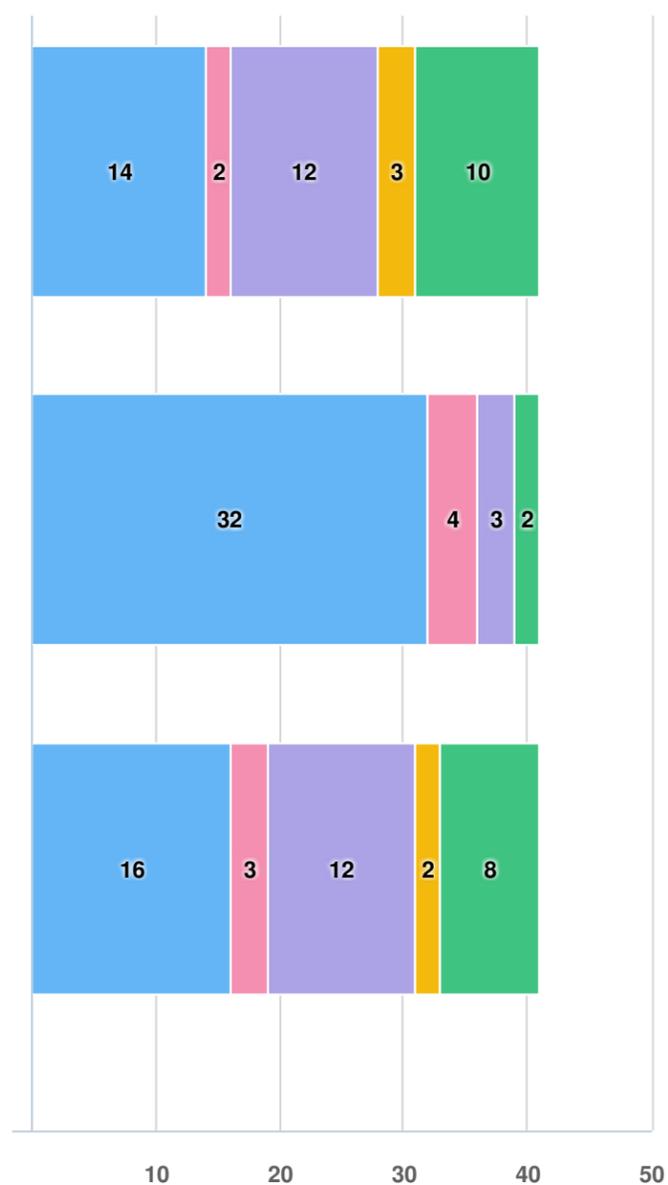
2.2.4 Moyen de transport utilisé

« En voiture ou autre véhicule motorisé »
Quelle est votre appréciation des énoncés ci-dessous ?

Les aménagements contribuent à réduire ma vitesse de circulation en automobile sur la rue Island.

Le nouvel aménagement m'a incité à aller sur la rue sans mon véhicule afin de profiter des installations.

Le nouvel aménagement m'a incité à porter plus attention aux piétons et piétonnes et aux cyclistes lorsque je me déplace.



Aussi, une analyse plus poussée montre que le moyen de transport privilégié tend à influencer l'appréciation des éléments de l'aménagement temporaire qui sont présentés dans la sous-section suivante. Ainsi, à quelques exceptions près, l'appréciation des répondants qui privilégient l'automobile, à l'égard des installations, varie de « très faible » à « acceptable », alors que l'appréciation des cyclistes et des piétons est beaucoup plus fréquemment « élevée » ou « très élevée ».

2 Outils de la démarche participative

2.2 Questionnaire en ligne

2.2.5 Éléments d'aménagement transitoire 2020 : appréciation et suggestions

Une section importante du questionnaire visait à recueillir l'appréciation des citoyens et citoyennes à l'égard des divers éléments de l'aménagement transitoire. Pour chacun des éléments, les répondants ont sélectionné une valeur d'appréciation sur une échelle. Une question ouverte a permis aux répondants de compléter leur appréciation par des commentaires et des suggestions.

Maisonnettes

Bien que le graphique montre que 46,5 % des répondants ont une appréciation élevée ou très élevée de cet élément d'aménagement, contre 36,0 % qui en ont une faible ou très faible, les maisonnettes suscitent un grand nombre de commentaires en lien avec leur utilité et leur fréquentation.

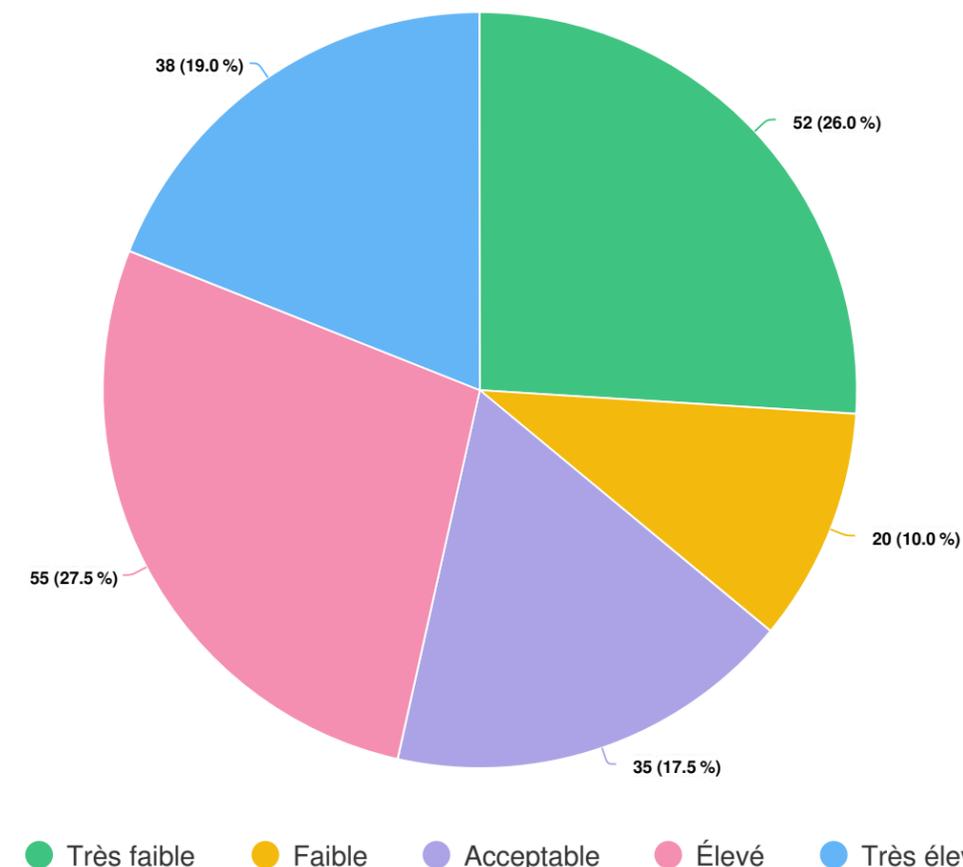
En effet, un commentaire qui revient à plusieurs reprises est que la fréquentation de celles-ci entraînent une perte de tranquillité et du bruit causé par les groupes de personnes qui s'y rassemblent, notamment après 23 heures.

Quelques répondants trouvent qu'elles n'ont pas leur place sur une rue résidentielle. De plus, plusieurs perçoivent qu'elles ont peu ou pas d'utilité, particulièrement parce que le toit laisse passer la pluie.

Outre certaines appréciations sur leur design (trop grandes, trop petites, ou peu agréables visuellement), un répondant souhaiterait plutôt qu'elles soient remplacées par un « gym extérieur ».

Une question de sécurité est relevée par une personne, en ce qui concerne l'accès aux maisonnettes. On suggère une solutions afin d'éviter que les personnes sortent des maisonnettes directement sur la voie cyclable.

Appréciation des maisonnettes :



2 Outils de la démarche participative

2.2 Questionnaire en ligne

2.2.5 Éléments d'aménagement transitoire 2020 : appréciation et suggestions

Tables à pique-nique

L'appréciation de cet élément d'aménagement montre que 44,5 % des participants et participantes ont une appréciation élevée ou très élevée, alors qu'elle est faible ou très faible pour 34,5 % d'entre eux / elles.

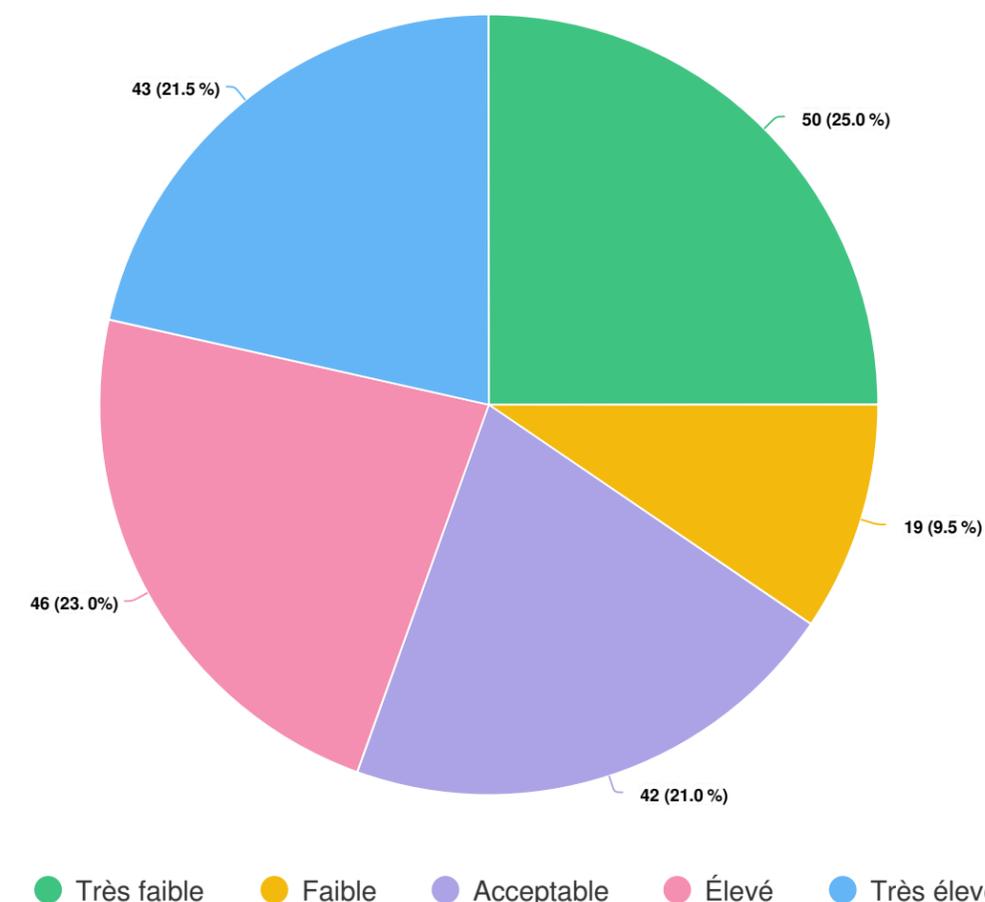
À nouveau, plusieurs commentaires sur cet élément d'aménagement concernent les irritants engendrés par leur fréquentation et la consommation de drogue et d'alcool dans l'espace public, et l'attention accrue que devraient porter les policiers.

Plusieurs commentaires soulignent que la fréquentation des tables à pique-nique (par ailleurs, trop nombreuses pour un répondant) occasionne beaucoup de bruit, et ce, « à quelques mètres de nos portes ». Plusieurs ont exprimé que leur intégration dans les aménagements met en péril « notre quiétude et notre qualité de vie ».

Encore une fois, pour plusieurs, les tables à pique-nique n'ont pas leur place sur une rue résidentielle. Quelques répondants perçoivent que les tables sont peu utilisées et non nécessaires, et que leur place est dans un parc. Toutefois, un répondant est plutôt d'avis qu'elles sont très utiles et requises ailleurs dans le quartier.

Un répondant a souligné le fait qu'il est dangereux qu'elles puissent être déplacées. Un autre, qu'elles devraient être en métal.

Appréciation des tables à pique-nique



2 Outils de la démarche participative

2.2 Questionnaire en ligne

2.2.5 Éléments d'aménagement transitoire 2020 : appréciation et suggestions

Bancs

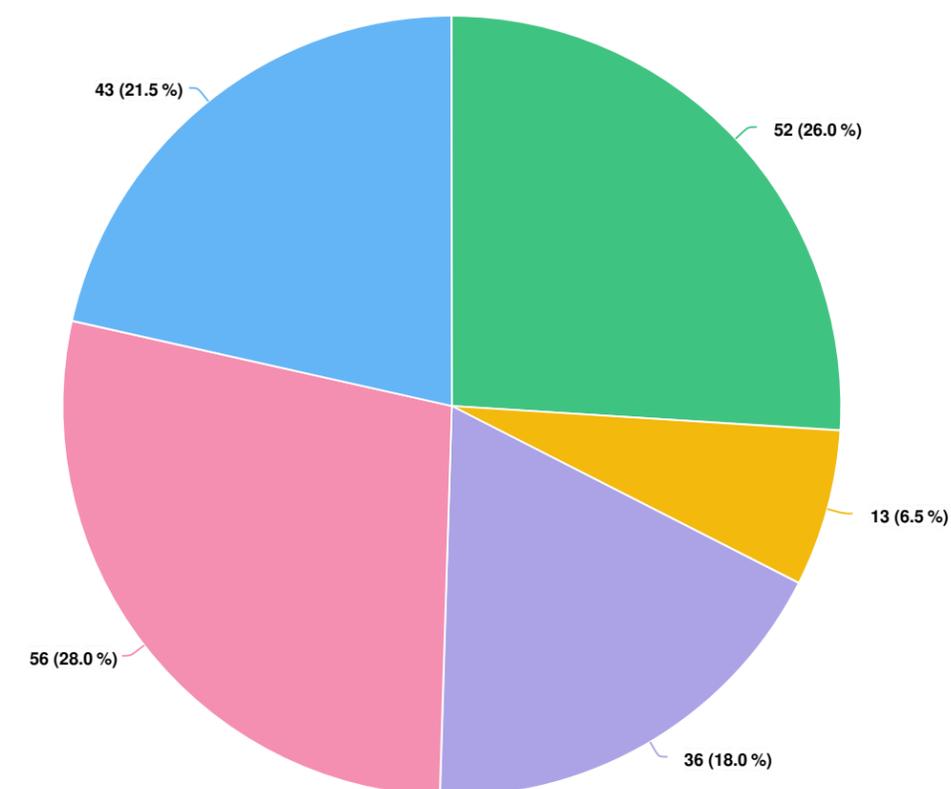
Cet élément d'aménagement, qui suscite des appréciations élevées ou très élevées auprès de 49,5 % des répondants, a permis de recueillir des commentaires concernant particulièrement leur positionnement.

Un répondant suggère de disposer la moitié de ceux-ci sur le côté ensoleillé de la rue un autre, de les placer le long des trottoirs, sur la section en brique, afin de libérer la rue et de rendre leur utilisation plus sécuritaire.

Pour un autre répondant, les bancs sont des éléments qui pourraient être mieux intégrés afin de répondre aux critiques de certains résidents.

Enfin, un répondant souligne que les bancs sont « très utiles » et requis ailleurs dans Pointe-Saint-Charles.

Appréciation des bancs :



● Très faible ● Faible ● Acceptable ● Élevé ● Très élevé



2 Outils de la démarche participative

2.2 Questionnaire en ligne

2.2.5 Éléments d'aménagement transitoire 2020 : appréciation et suggestions

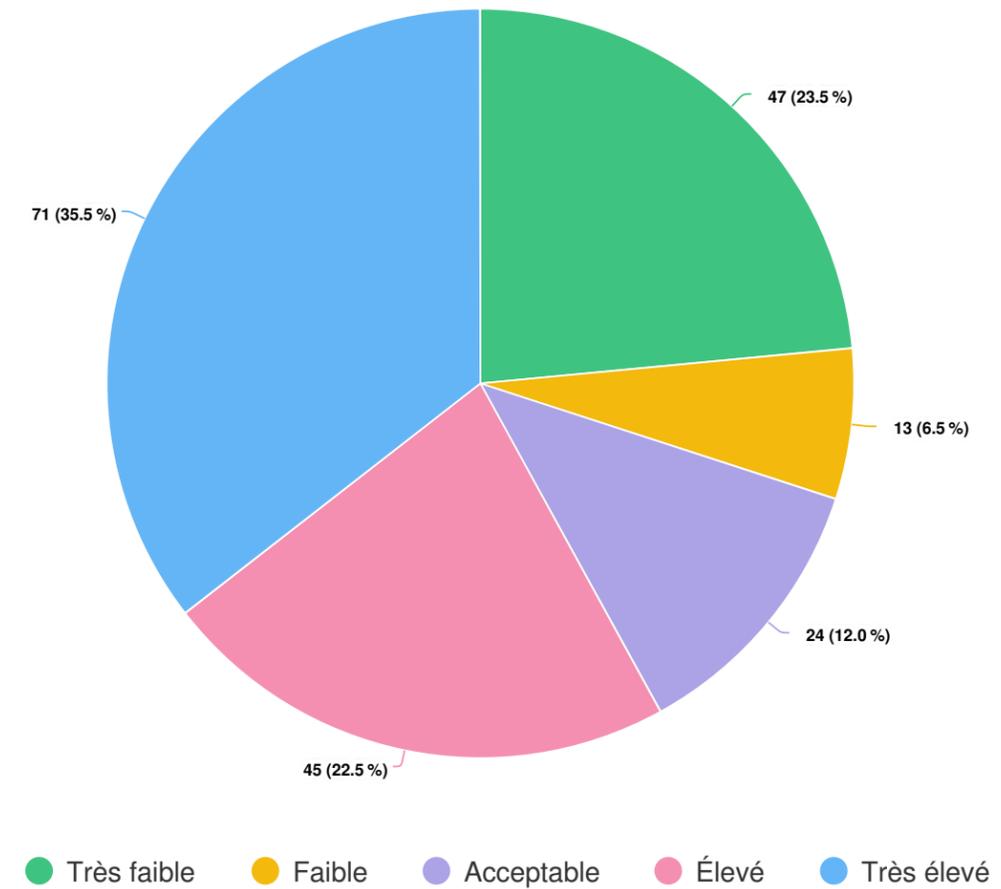
Placottoir

Le placottoir récolte quant à lui une appréciation élevée ou très élevée chez 58 % des répondants. Toutefois, il suscite quelques commentaires en lien avec sa fréquentation par certains itinérants et les problématiques engendrées par la consommation de drogue.

Pour quelques répondants, le placottoir est confortable, parfait en cas d'intempéries et sécuritaire lorsque les accès sont bien orientés.

Un répondant souhaiterait d'autre part que le visuel du placottoir soit revisité.

Appréciation du placottoir :



2 Outils de la démarche participative

2.2 Questionnaire en ligne

2.2.5 Éléments d'aménagement transitoire 2020 : appréciation et suggestions

Supports à vélos

Récoltant 53,3 % d'appréciation élevée ou très élevée, et peu d'appréciation faible ou très faible, les supports à vélos ont suscité un petit nombre de commentaires.

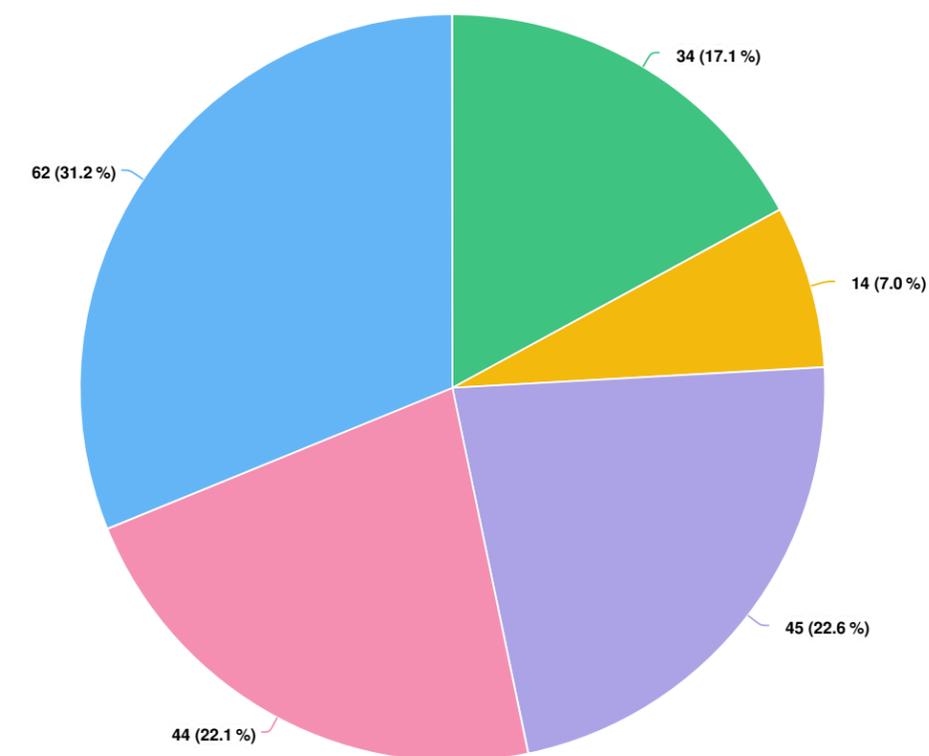
Une suggestion concerne aussi l'ajout de support à vélos entre les rues Du Centre et Richardson, du côté ouest, pour répondre aux besoins des citoyens et citoyennes « lors des livraisons de légumes, car pour l'instant tout le monde pose son vélo au hasard ».

Pour un répondant, les supports à vélos sont jugés peu pratiques, ne convenant pas à tous les vélos. Un autre, satisfait de l'ajout de cet élément, souligne que leur qualité « laisse à désirer et pourrait être améliorée ».

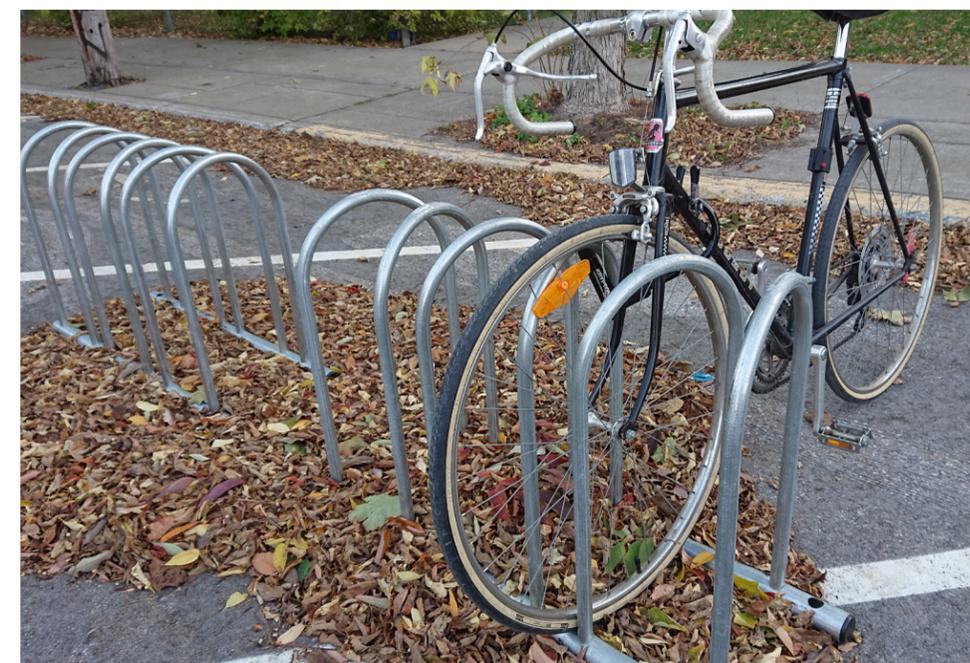
Abondant en ce sens, un autre encourage l'arrondissement à intégrer des supports à vélos plus intéressants sur le plan du design.

Finalement, un répondant suggère de les éclairer et de les sécuriser en installant des caméras bien visibles.

Appréciation des supports à vélos :



● Très faible ● Faible ● Acceptable ● Élevé ● Très élevé



2 Outils de la démarche participative

2.2 Questionnaire en ligne

2.2.5 Éléments d'aménagement transitoire 2020 : appréciation et suggestions

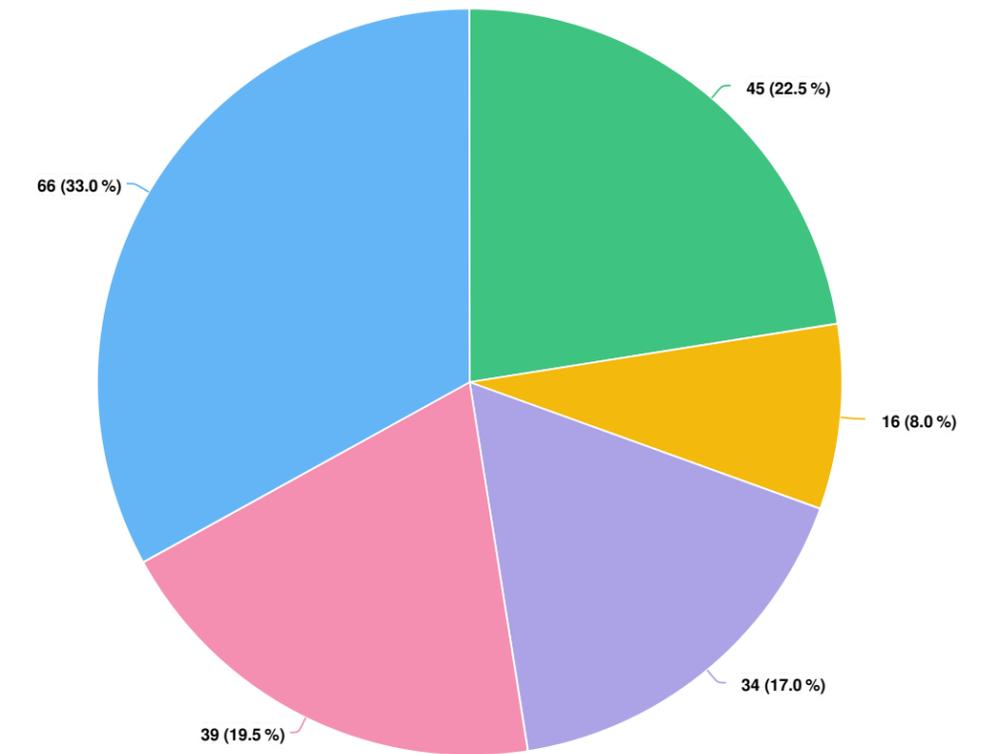
Chaises berçantes

Avec 52,5 % d'appréciation élevée ou très élevée, cet élément recueille plusieurs commentaires favorables, notamment en lien avec leur localisation devant les habitations à loyer modique (HLM).

Cependant, la remarque d'un parent revient aux problèmes associés à la fréquentation des installations, cette fois, en lien avec les odeurs de cannabis qui sont très dérangeantes lorsqu'elles entrent « par les fenêtres des chambres d'enfants ».

Par ailleurs, comme un répondant le mentionnait au sujet des tables, les balançoires ne sont pas universellement accessibles.

Appréciation des chaises berçantes :



● Très faible ● Faible ● Acceptable ● Élevé ● Très élevé



2 Outils de la démarche participative

2.2 Questionnaire en ligne

2.2.5 Éléments d'aménagement transitoire 2020 : appréciation et suggestions

Marquage décoratif

En lien avec cet élément d'aménagement, c'est la sécurité qui occasionne le plus grand nombre de remarques. C'est un des trois éléments qui recueille le plus de réponses « très faible », avec 33,5 % des répondants ayant sélectionné cette option. Cependant, il importe de souligner que les appréciations élevées et très élevées cumulent 44,5 % des réponses, alors que les appréciations faibles et très faibles cumulent 40 %.

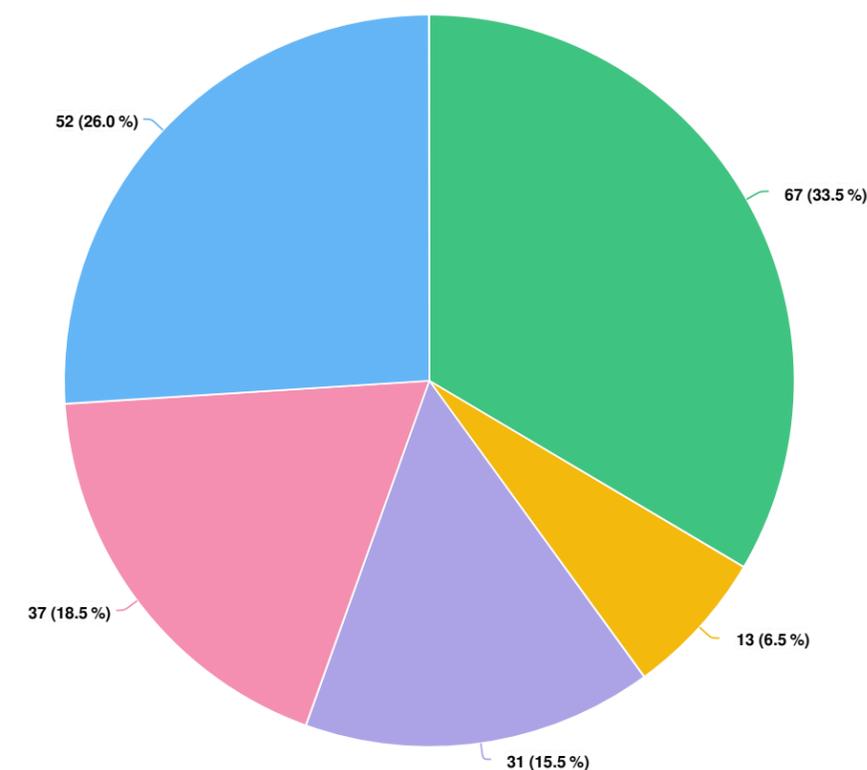
Un grand nombre de participants et participantes estiment que les enfants ne devraient pas jouer dans la rue, notamment à cause de la circulation de cyclistes, et qu'il serait pertinent de sécuriser les espaces de jeu par des limitations physiques. Pour ce faire, certaines suggèrent d'ajouter des blocs de béton, des bacs de plantation, ou une autre forme de barrière entre la zone de jeu et la voie cyclable, ou encore de rehausser le niveau de la chaussée des jeux d'enfants.

Un répondant souligne que le marquage au sol dédié au jeu aurait pu être fait plutôt sur les trottoirs.

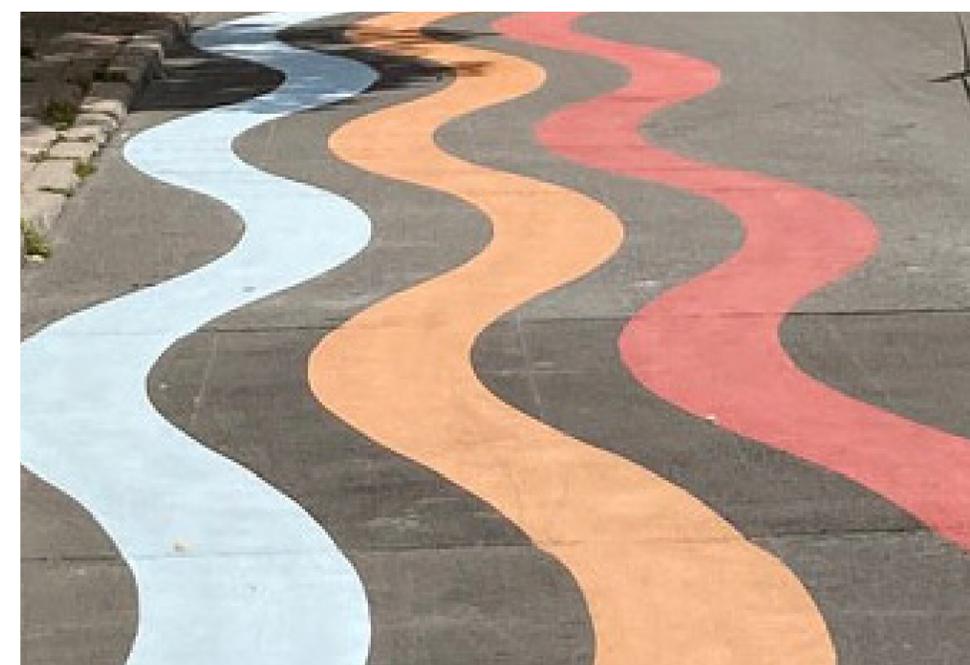
Un autre croit que ces derniers sont peu fréquentés. Certains soulignent le bruit que les enfants génèrent pour les résidents et résidentes à proximité des jeux.

Pour un répondant, les visuels sont « adorables et les couleurs magnifiques », alors que c'est tout à fait l'inverse pour un autre.

Appréciation du marquage décoratif :



● Très faible ● Faible ● Acceptable ● Élevé ● Très élevé



2 Outils de la démarche participative

2.2 Questionnaire en ligne

2.2.5 Éléments d'aménagement transitoire 2020 : appréciation et suggestions

Bacs de plantation

Avec 60,5% d'appréciation élevée ou très élevée, les répondants et répondantes confirment un souhait fréquemment exprimé par un grand nombre de participants et participantes et qui consiste à augmenter et à améliorer le verdissement de la rue Island.

Un commentaire suggère d'entreprendre de déminéraliser pour implanter également des arbres; un autre, d'introduire des herbes aromatiques et plus de fleurs « pour égayer la rue et aussi contribuer à l'augmentation de la pollinisation ».

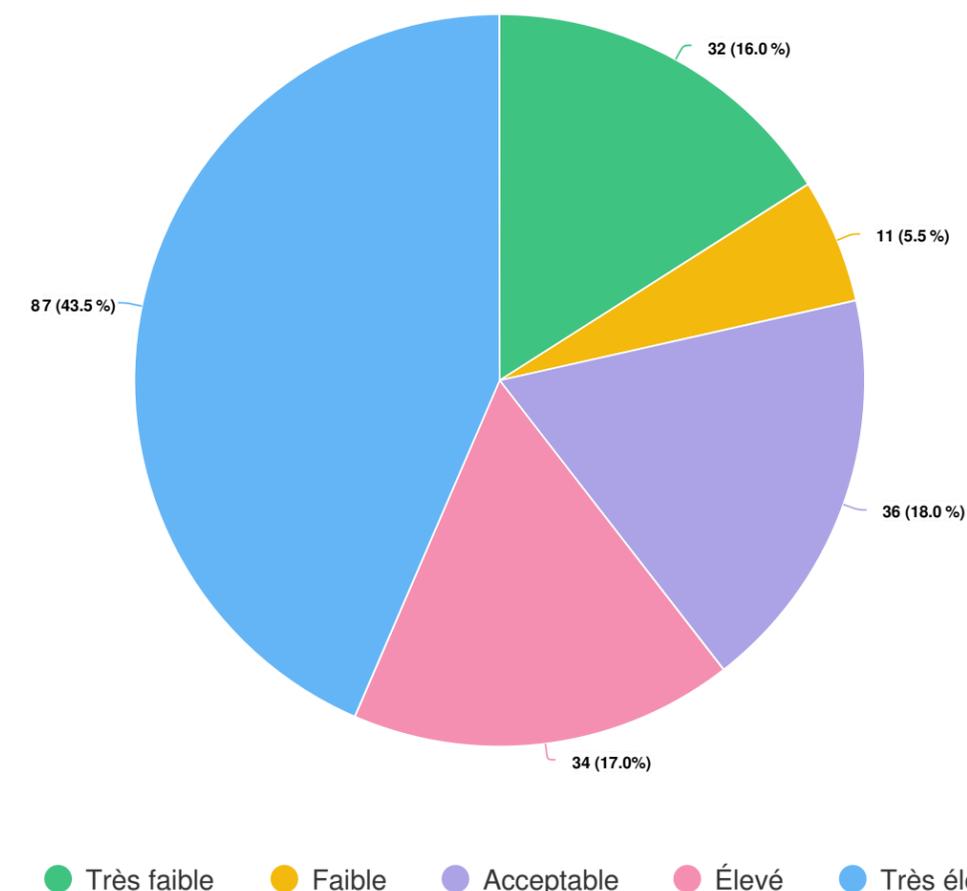
Dans un esprit d'éducation, un commentaire suggère de rendre des informations sur les plantes disponibles sur place. Ce commentaire a vraisemblablement été formulé alors que la mise en place de l'aménagement n'était pas complétée, puisque de telles informations ont été rendues disponibles.

Le design des bacs de plantation est discuté par certains, qui pour l'un, évoque la rouille que le matériau produit au sol, pour l'autre, que les bacs de plantation devraient être plus colorés; et un pour qui la rue manque de « signature ». En lien avec cette idée, un participant indique que le matériau utilisé (l'acier corten) rappelle des sculptures présentes ailleurs dans le quartier et que l'aspect rouillé « donne le ton au quartier ».

Comme pour les bancs, un répondant suggère de les placer le long des trottoirs, sur la section en brique, afin de libérer la rue et de rendre leur utilisation plus sécuritaire.

Finalement, quelques répondants insistent sur le besoin d'entretenir les espaces verts déjà existants, ainsi que les espaces occupés par les nouveaux éléments d'aménagement.

Appréciation des bacs de plantation :



2 Outils de la démarche participative

2.2 Questionnaire en ligne

2.2.5 Éléments d'aménagement transitoire 2020 : appréciation et suggestions

Aménagement cyclable

L'aménagement cyclable recueille lui aussi 33,5 % d'appréciation très faible, comparativement à 26 % d'appréciation très élevée. Plusieurs détestent la présence de nombreux zigzags qui rend la circulation confuse. Pour un autre répondant, la nouvelle configuration est particulièrement dangereuse « quand on va de la rue Saint-Patrick à la rue Centre ». L'aménagement cyclable recueille lui aussi 33,5 % d'appréciation très faible. Pour plusieurs, afficher une limite de vitesse de 20 km/h, tant pour les véhicules motorisés que pour les vélos, est aussi de mise.

Un grand nombre de commentaires affichent une préférence pour la configuration de l'ancien aménagement. En effet, plusieurs expriment leur préférence pour des voies cyclables droites et séparées de la circulation automobile.

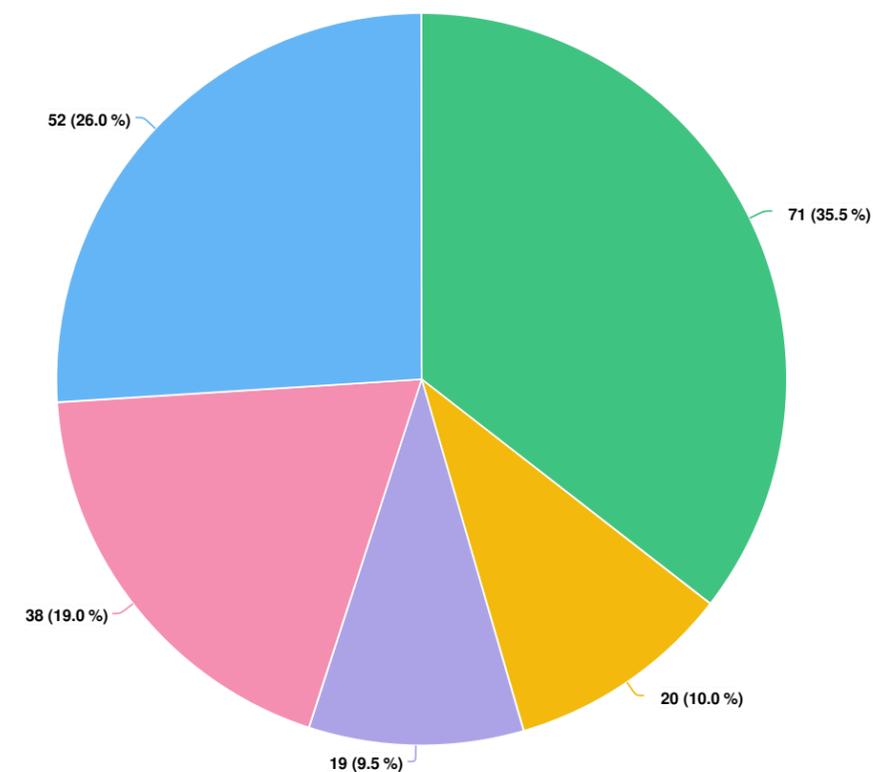
Un répondant souligne qu'il serait préférable d'élargir la piste cyclable dans les deux directions et de la séparer du trafic automobile. Selon certaines personnes, la perte d'une voie cyclable dédiée fait en sorte que les voitures et les vélos doivent partager la même voie en direction nord, ce qui occasionne plusieurs inconvénients, particulièrement pour les enfants.

Pour un répondant, « beaucoup de sensibilisation reste à faire ». Plusieurs jugent que la signalisation manque de clarté et qu'elle est souvent ignorée. « Les panneaux explicatifs ne sont pas clairs, les automobilistes n'ont pas le temps de les lire ». Aussi à ce sujet, un répondant suggère d'améliorer la signalisation à l'entrée sud de la rue et d'installer quatre ou cinq dos d'âne sur toute la longueur de la rue et d'autres aménagements encourageant l'apaisement de la circulation.

Deux répondants suggèrent d'ajouter du marquage au sol. L'un, afin d'informer qu'il est autorisé de circuler à deux vélos de front en direction nord; et l'autre afin de signaler clairement par des couleurs et des textures, la présence d'une voie réservée à la circulation des vélos à contresens. À ce sujet, un répondant suggère d'ajouter des bollards aux deux mètres pour séparer cette voie de la circulation automobile.

Finalement, pour un répondant, il faudrait mettre un stop au coin de Richardson ou enlever 2-3 places de stationnement pour améliorer la visibilité.

Appréciation de l'aménagement cyclable :



● Très faible ● Faible ● Acceptable ● Élevé ● Très élevé



2 Outils de la démarche participative

2.2 Questionnaire en ligne

2.2.5 Éléments d'aménagement transitoire 2020: appréciation et suggestions

Îlot de déviation

L'îlot de déviation est l'élément qui recueille le plus d'appréciation très faible, avec 40%, et un faible pourcentage d'appréciation élevée et très élevée combinées, avec 36,5%.

Bien qu'un répondant supporte cet élément d'aménagement qui favorise la diminution du trafic de transit et qu'un autre suggère de remplacer les balises par un terre-plein et/ou une bordure de béton «plus clairs et plaisants visuellement», les autres commentaires contestent sa pertinence.

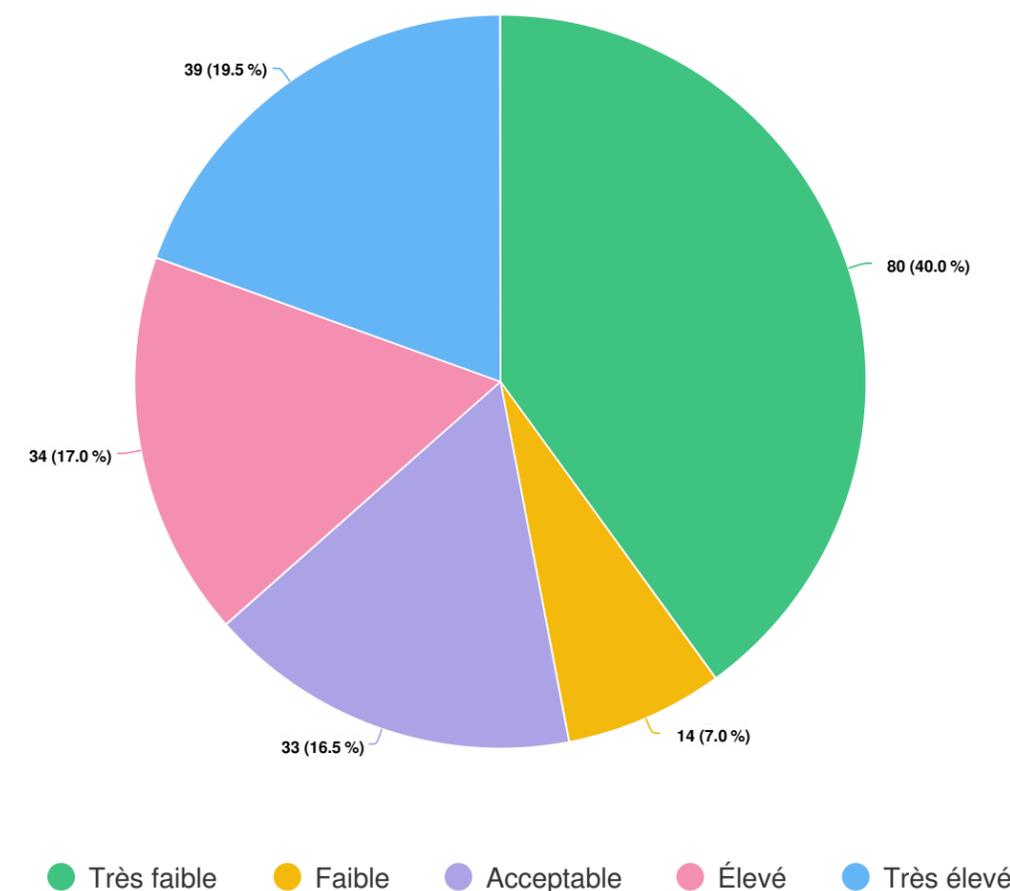
S'appuyant particulièrement sur l'absence de problème de trafic observé sur la rue Island et la confusion qu'il induit dans le partage de la voie publique, un grand nombre de commentaires soutient que le détour auquel l'îlot de déviation soumet les automobilistes est compliqué, peu pratique, long, inutile, peu environnemental, stressant et dangereux. D'autre part, certains participants expliquent que l'îlot de déviation oblige les automobilistes à utiliser la rue Shearer, qui, par l'absence d'arrêt à l'intersection pour ceux circulant sur la rue Saint-Patrick, rend difficile leur entrée sur cette dernière lorsqu'il y a beaucoup de trafic.

Aussi, pour un répondant, la configuration rend difficile le partage de la voie avec les cyclistes puisque ces derniers ne doivent pas effectuer d'arrêt. Ceci étant dit, plusieurs cyclistes commentent aussi cet élément. En effet, certains commentaires perçoivent que la déviation de la piste cyclable est dangereuse pour les cyclistes, tant lorsqu'ils circulent en direction sud qu'en direction nord.

Bien que cet îlot permet la circulation des véhicules d'urgence et que l'entretien sera fait par l'arrondissement, certaines inquiétudes en ce sens ont été formulées.

Finalement, un commentaire très récurrent souligne que l'îlot de déviation n'est pas respecté par les voitures qui se fauillent entre les poteaux.

Appréciation de l'îlot de déviation :



2 Outils de la démarche participative

2.2 Questionnaire en ligne

2.2.5 Éléments d'aménagement transitoire 2020 : appréciation et suggestions

Autres commentaires - Section Éléments d'aménagement transitoire 2020

Les commentaires plus généraux de la section sur les éléments d'aménagement ont été rassemblés ici :

- Plusieurs commentaires mentionnent que la vocation de la rue Island ne doit pas s'apparenter à celle d'un parc.
- La disponibilité des cases de stationnement pour les résidents et résidentes de la rue Island est un enjeu important à considérer dans les décisions à venir, particulièrement en lien avec les besoins des personnes à mobilité réduite et des détenteurs de vignette. Certains répondants envisagent que la situation n'ira pas en s'améliorant avec l'arrivée de l'hiver et lors du nettoyage des rues, moments où il pourra devenir plus difficile de se stationner dans le secteur.
- Pour quelques répondants, l'accès pour les véhicules de livraison doit être facilité.
- Les résidents et résidentes soulignent aussi qu'ils / elles apprécient le quartier pour sa quiétude, qu'ils / elles souhaitent préserver. Le design est aussi abordé, avec une suggestion qui consisterait à adopter la brique rouge, un élément très caractéristique du quartier qu'il serait intéressant d'intégrer. Un très grand nombre de commentaires concernent l'ajout de verdissement. Un répondant suggère, pour la période estivale, une installation artistique ou interactive, et un autre, d'améliorer l'éclairage et d'avoir une arche avec le nom de l'endroit pour marquer les deux entrées de la rue. Notons que cette dernière suggestion avait reçu l'appui de plusieurs participants et participantes lors de la consultation en amont des aménagements transitoires.
- L'ajout de contenants pour les poubelles et le recyclage est primordial.
- Par ailleurs, pour quelques répondants, les nouveaux aménagements riment avec une perte de leur qualité de vie et craignent une diminution éventuelle de valeur foncière pour les propriétés riveraines.
- La consultation et le processus participatif sont perçus défavorablement, plusieurs citoyens et citoyennes qui mentionnent ne pas avoir été informés.es et consultés.es. Alors que certains commentaires s'affichent contre le projet, que certains recommandent de mener ailleurs un tel projet (les rues d'Argenson et Charlevoix sont évoquées), un commentaire va dans le sens d'un nouvel ordre de priorité dans l'occupation de l'espace public : « ce genre de projet peut, à long terme, inciter les gens à délaisser leur voiture... À terme, je souhaiterais que la rue ne soit réservée qu'aux piétons et piétonnes et cyclistes ».

2 Outils de la démarche participative

2.2 Questionnaire en ligne

2.2.6 Aménagements hivernaux

Cette section du questionnaire a permis aux répondants de faire valoir leurs points de vue en lien avec une bonification hivernale des aménagements. Dans un premier temps, **cinq options proposées** devaient être placées en ordre de préférence. Une question ouverte a permis de recueillir les commentaires supplémentaires. Ceux-ci, preuves de la créativité des citoyens et citoyennes, apportent une grande variété d'idées afin de dynamiser les aménagements pendant l'hiver. Cependant, plusieurs commentaires relèvent différentes problématiques en lien avec la transformation hivernale du site.

Placez les suggestions d'aménagements hivernaux en ordre de préférence, 1 étant la suggestion que vous préférez, et 5 étant la suggestion que vous favorisez le moins.

OPTIONS	AVG. RANK
Éclairage décoratif et chaleureux	1.77
Sapin et décorations de Noël	2.86
Installations amusantes et ludiques	3.10
Mobilier pour s'asseoir et se détendre	3.59
Signalisation identitaire aux extrémités de la rue Island	3.67

Parmi les 5 options proposées et qui devaient être placées en ordre de préférence, c'est l' « éclairage décoratif et chaleureux » qui l'emporte, loin devant les autres options.

Notons que l'option la moins préférée, « signalisation identitaire aux extrémités de la rue », a suscité une question de la part d'un répondant qui est une piste afin d'expliquer pourquoi elle se retrouve en dernière position. En effet, l'expression « signalisation identitaire » aurait gagné à être plus explicite. Par exemple, l'option « design et panneaux d'accueil aux extrémités de la rue Island » aurait pu être mieux comprise et susciter plus d'adhésion.

Dans cette section du questionnaire, nous avons aussi interrogé le souhait de participer à la dynamisation des aménagements hivernaux 2020-2021. De l'ensemble des répondants, 30,5 % sont intéressés à s'impliquer, si la situation sanitaire le permet.

2 Outils de la démarche participative

2.2 Questionnaire en ligne

2.2.6 Aménagements hivernaux

Autres commentaires

Les commentaires plus généraux de la section sur les aménagements hivernaux ont été rassemblés ici :

- La pratique des sports, une saison hivernale ponctuée par des moments de rencontre communautaire et par la mise en place d'un petit marché où il serait possible de déguster une boisson chaude sont des idées qui reviennent souvent. L'entretien, le stationnement et l'importance de conserver la quiétude des lieux sont aussi fréquemment évoqués.
- C'est cependant la question du stationnement qui soulève le plus grand nombre de commentaires (20). D'entrée de jeu, soulignons que certains résidents et résidentes, de la rue Island (en particulier quatre détenteurs de vignettes), sentent que le projet, dans sa forme actuelle, ne respecte pas leur droit et diminue leur qualité de vie. Plus spécifiquement, le retrait de nombreuses cases de stationnement pendant l'hiver représente un casse-tête, particulièrement pour les personnes âgées et les familles.
- Pendant l'hiver, plus de dix répondants souhaitent des installations pour se réchauffer, tout en ayant l'opportunité de profiter de la vie en plein air dans l'espace public. À ce sujet, le foyer électrique, ou au gaz, et les lampes chauffantes sont proposés, avec des sièges et des couvertures, pour favoriser la vie communautaire. Aussi, une dizaine de répondants souhaitent un petit marché, ou un kiosque, avec dégustation de boissons chaudes (chocolat chaud, vin chaud, café) et de tire d'érable. Deux personnes suggèrent la présence de food trucks.
- Quelques répondants souhaitent que soient intégrées des décorations, particulièrement pendant la période des fêtes. Certains imaginent un sapin, alors qu'un répondant suggère la mise en place d'un kiosque de vente de sapins de Noël. Deux autres soulignent l'importance de mettre en place des décorations inclusives et créatives, ne référant à aucune confession religieuse. Pour un répondant, les sapins à décorer pourraient être présents dans les aménagements par l'implantation de conifères dans les aménagements permanents.
- La créativité des répondants s'est particulièrement manifestée en lien avec la programmation d'activités hivernales, allant des feux d'artifice chaque samedi soir, à la diffusion de musique sur la rue, à la sculpture sur neige, en passant par un hôtel de glace avec vue sur le Canal, un concours de châteaux et de bonhommes de neige sous le thème des changements climatiques et un concours de sculptures sur glace qui s'étire dans les rues avoisinantes. Un autre souhaite que des contenus éducatifs sur l'histoire de PSC, ou des faits intéressants à propos du quartier soient exposés.
- Pour plusieurs, occupation hivernale rime avec activités physiques, et les répondants sont nombreux à souhaiter la mise en place d'une patinoire. L'un d'eux souhaite même la voir remplacer la voie cyclable. Plusieurs mettent de l'avant un espace de jeu et une butte de glissement. Trois répondants souhaiteraient faire du ski de fond sur la rue Island, deux de la raquette et un souhaiterait y jouer au hockey. Un autre propose plutôt un sentier pour les traîneaux et un, particulièrement audacieux, souhaiterait y profiter d'une balade en traîneau à chiens!
- Cinq répondants vont dans le sens d'ajouter de l'éclairage chaleureux, proposant l'exemple de la rue Wellington, et deux autres soulignent simplement l'importance d'éclairer suffisamment les trottoirs. Six répondants demandent que la rue conserve sa quiétude et ne souhaitent pas que la musique soit diffusée sur la rue et/ou qu'il y ait des éclairages trop forts, considérant la proximité des résidences. De plus, deux répondants ont souligné en commentaires que la rue ne doit pas être traitée comme un parc.

2 Outils de la démarche participative

2.2 Questionnaire en ligne

2.2.6 Aménagements hivernaux

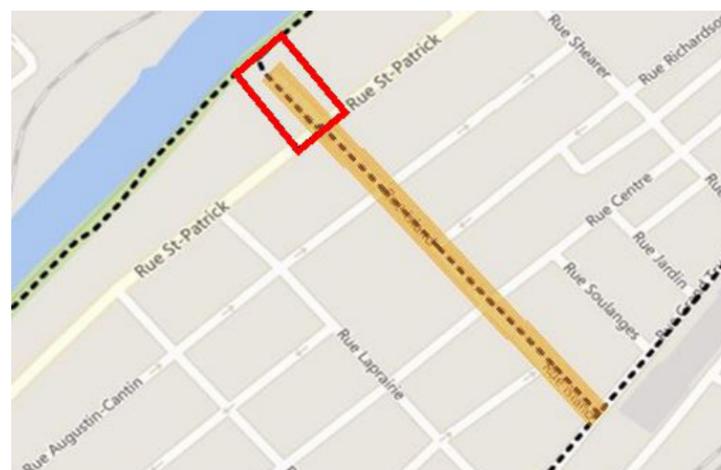
Autres commentaires (suite)

- Dans l'ensemble des commentaires, huit soulignent l'importance de veiller à un entretien approprié, ce qui consiste en un déneigement adéquat des trottoirs et de la rue, et pour certains, de la piste cyclable. Un s'inquiète de l'entretien des éléments d'aménagement, qui pourrait dépérir s'ils ne sont pas entretenus pendant l'hiver.
- En ce qui concerne le mobilier, un répondant suggère l'ajout d'un abri pour les vélos, un autre que le placotter soit protégé du vent, et chauffé, afin de favoriser les rencontres en plein air et, tel que mentionné plus tôt, un répondant recommande de fermer le toit des maisonnettes afin de protéger les usagers des intempéries.
- Alors que deux répondants suggèrent de déplacer le mobilier sur les trottoirs pendant l'hiver, deux autres suggèrent plutôt de retirer l'ensemble du mobilier pour laisser place aux cases de stationnement et permettre aux enfants de traverser la rue pour prendre l'autobus scolaire. Par ailleurs, certains souhaitent que tout le mobilier soit retiré afin de conserver uniquement la piste cyclable et les stationnements.
- La présence du lien cyclable soulève aussi de nombreux commentaires, notamment en ce qui concerne la sécurité. Pour certains, le marquage au sol n'assumera plus sa fonction signalétique et devra être remplacé pendant l'hiver, spécialement en lien avec l'îlot de déviation qui devra être très visible. Selon un répondant, les nombreux zigzags apparaissent particulièrement risqués pour la conduite à vélo en hiver. Certains cyclistes soutiennent quant à eux le maintien de la voie cyclable et des bollards pendant l'hiver.
- Les commentaires sur l'occupation hivernale soulignent aussi l'importance de créer un lien harmonieux avec le canal Lachine et de favoriser l'entretien quatre saisons de l'ensemble du réseau cyclable.

2 Outils de la démarche participative

2.2 Questionnaire en ligne

2.2.7 Secteur de la rue Island au nord de Saint-Patrick

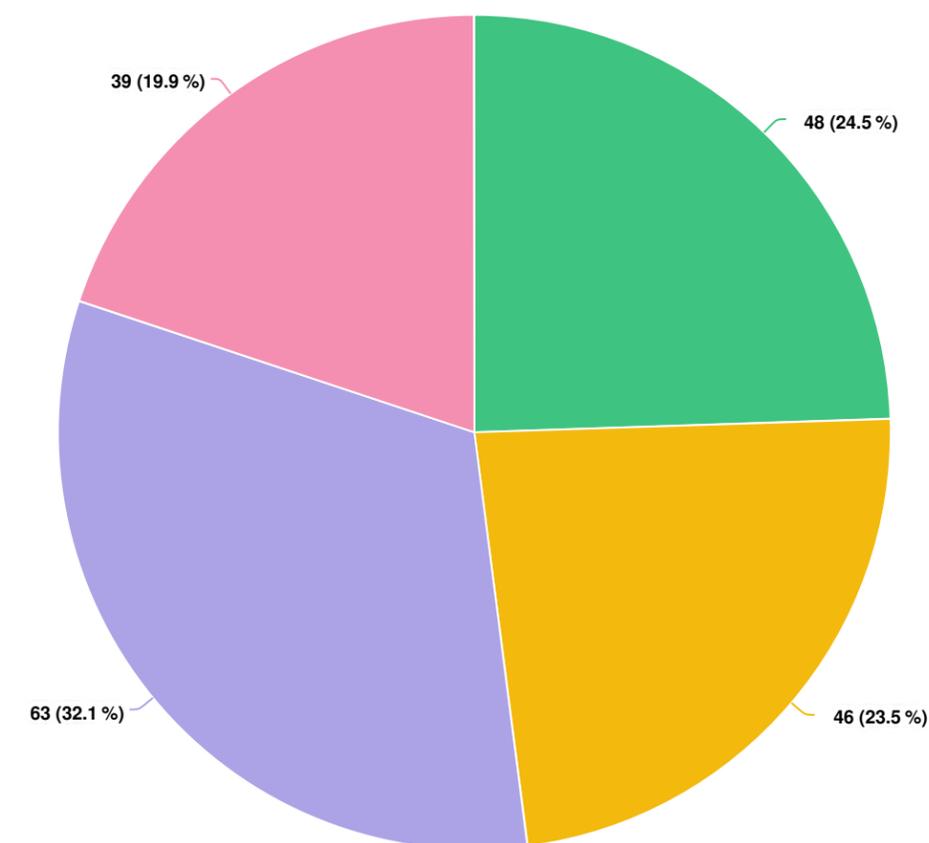


Pour ce qui concerne l'aménagement du segment de la rue Island au nord de la rue Saint-Patrick, les répondants ont eu à choisir parmi quatre options de vocation s'étant dégagées de la consultation en amont.

C'est la « halte avec commodités pour la pratique de sports dans le secteur tels que le jogging, le vélo et le ski de fond sur le canal » qui se démarque, puis se trouvent presque à égalité suivent l'« espace de détente » et l'« espace communautaire pour le quartier ».

Finalement, l'option « petit espace familial et de jeux pour les enfants » arrive en dernière place. Notons au sujet de cette option que seulement 27,5 % des répondants de la présente phase de consultation ont un ou des enfants à la maison.

Outre le verdissement, quelle est selon vous la vocation permanente à privilégier pour le tronçon de la rue Island situé au nord de la rue Saint-Patrick?



- Espace de détente
- Espace communautaire pour le quartier
- Halte avec commodités pour la pratique de sports dans le secteur tel que le jogging, le vélo et le ski de fond sur le canal
- Petit espace familial et de jeux pour les enfants

2 Outils de la démarche participative

2.2 Questionnaire en ligne

2.2.7 Secteur de la rue Island au nord de Saint-Patrick

Afin d'obtenir plus de détails sur les éléments d'aménagements à privilégier dans le but de répondre aux besoins des citoyens et citoyennes, le questionnaire offrait ensuite la chance de mettre en ordre de préférence des suggestions dans quatre thèmes, soit : le mobilier, les commodités, les installations et la végétation.

Cette façon de faire permet de dégager les options qui recueillent le plus d'appui, tout en nuanciant dans quelle mesure elles le font. Nous verrons ici que, malgré cette stratégie, peu d'options se dégagent fortement des autres, à une exception près. Cela indique que l'ensemble des options a plus ou moins plu, mais qu'aucune des options proposées ne suscite clairement le rejet de la majorité.

Mobilier

Tables à pique-nique	2.65
Abris contre les intempéries de type gazébo	2.71
Bancs	2.91
Chaises longues	3.26
Chaises berçantes	3.46

Dans le thème « mobilier », bien que l'option des « tables à pique-nique » arrive au premier rang, c'est avec une faible avance sur l'option « abri contre les intempéries de type gazebo ». La dernière option n'étant pas très loin derrière, il est possible d'affirmer que chacune des options a recueilli une proportion équivalente d'appui, sans permettre de dégager un réel coup de cœur ou de rejet.

Installations

Éclairage chaleureux	2.33
Panneaux d'interprétation de l'histoire du quartier	2.93
Arche ou pancarte de bienvenue dans le quartier Pointe-Saint-Charles	3.04
Installations ludiques pour les enfants	3.31
Butte pour la glissade	3.38

Dans le thème « installations », l'avance de l'option « éclairage chaleureux » et celles, plus modeste, des options « panneaux d'interprétation de l'histoire du quartier » et « arche ou pancarte de bienvenue dans le quartier Pointe-Saint-Charles », souligne que les citoyens préfèrent des installations offrant un accueil chaleureux et instructif pour le quartier Pointe-Saint-Charles.

Commodités

Fontaine à boire	2.08
Borne d'entretien vélo	3.01
Mini-circuit d'entraînement	3.07
Signalisation vers les points d'intérêt de Pointe-Saint-Charles	3.29
Station Bixi	3.55

Dans le thème « commodités », la « fontaine à boire » se démarque avec une bonne longueur d'avance, suivie par la « borne d'entretien vélo » et le « mini-circuit d'entraînement ». Les deux options suivantes ne sont pas loin derrière, ayant été moins priorisées par les répondants.

Végétation

Espaces fleuris avec des espèces de végétaux indigènes, odorantes et attirant les insectes pollinisateurs	2.56
Végétation créant une couverture abondante et créant de l'ombre	2.64
Arbres et arbustes fruitiers / plantes comestibles	2.68
Sapins et autres conifères	3.56
Espaces de jardinage collectif ou bacs de plantation en libre-service	3.56

Finalement, dans le thème « végétation », l'option « espaces fleuris avec des espèces de végétaux indigènes, odorantes et attirant les insectes pollinisateurs » arrive en tête, quasi ex aequo avec « végétation créant une couverture abondante et créant de l'ombre » et « arbres et arbustes fruitiers/plantes comestibles ». Les deux dernières options se trouvent nez à nez. Ce classement permet de dégager que les trois favorites sont à prioriser sur les deux dernières.

2 Outils de la démarche participative

2.2 Questionnaire en ligne

2.2.7 Secteur de la rue Island au nord de Saint-Patrick

Autres commentaires

- Une question ouverte a ensuite permis de recueillir des commentaires et des suggestions supplémentaires en lien avec le futur aménagement du tronçon de la rue Island au nord de la rue Saint-Patrick.
- En termes de design, un commentaire attire l'attention sur l'importance de veiller à l'unité visuelle et à la vocation des aménagements afin de créer un lien cohérent entre ce tronçon et le reste de la rue Island. Un thème qui revient souvent est d'axer l'aménagement des espaces de la rue Island en vue d'offrir un accueil chaleureux dans le quartier Pointe-Saint-Charles, inspiré par « l'histoire/les histoires » du quartier. Aussi, afin de créer une continuité avec le reste de la rue Island, un répondant souligne l'importance de poursuivre, au-delà du tronçon, l'aménagement d'« un chemin piétonnier sécuritaire, avec arbres et verdure » et pourvu d'un « bel éclairage ».
- Un grand nombre de réponses vont dans le sens d'un aménagement favorisant le lien entre deux ambiances distinctes : le canal Lachine et le quartier Pointe-Saint-Charles. Selon un répondant, ce lieu devrait favoriser l'ensemble de la communauté de Pointe-Saint-Charles, avec des mesures incitatives particulières pour encourager les résidents et résidentes à fréquenter ce lieu de détente et d'échanges ouvert à tous et toutes. Pour un répondant, seul cet espace devrait être utilisé pour mettre en place des espaces de réunions sur la rue Island. Un autre se préoccupe de mettre en place des mesures qui découragent la consommation d'alcool et qui réduisent le bruit. Un autre commentaire suggère de préserver la vue sur le canal en évitant de surcharger les aménagements.
- Une dizaine de commentaires soutiennent que l'aménagement de ce lien entre le canal et le quartier doit faciliter et sécuriser l'accès à la piste multi fonctionnelle du Canal-de-Lachine, notamment en élargissant la jonction avec la piste du canal et en mettant en place une signalisation claire (sur pancartes et au sol), pour éviter les risques d'accrochages aux entrées et sorties. Pour quelques répondants, l'aménagement devrait délimiter clairement l'espace réservé aux cyclistes et afficher une limite de vitesse afin de permettre aux enfants de jouer, hiver comme été, en toute sécurité. Aussi, un répondant mentionne que l'ajout d'un panneau d'arrêt pour les cyclistes avant la montée vers le canal est à éviter.
- Un répondant souligne aussi l'importance de mieux encadrer un éventuel chantier du côté est de l'aménagement pour préserver la fluidité dans les déplacements sur la piste cyclable, en limitant les autorisations d'entraves. Deux répondants suggèrent de mettre en place une pompe fonctionnelle pour les pneus de vélo.
- Comme constaté lors de la première phase de consultation, plusieurs favorisent la déminéralisation et le verdissement de ce tronçon et invitent à créer un aménagement qui donne priorité à « la verdure et à la beauté », conçu comme un « havre de paix » qui intègre des arbres hauts et denses et des plantes (vivaces et annuelles) choisies pour attirer les insectes pollinisateurs. L'intégration d'espaces de jardinage collectif et la sensibilisation aux questions environnementales sont aussi évoquées. Une personne suggère une mini forêt aménagée avec des effets de son et de lumière.

2 Outils de la démarche participative

2.2 Questionnaire en ligne

2.2.7 Secteur de la rue Island au nord de Saint-Patrick

Autres commentaires - suite

- Le mobilier souhaité consiste pour certains en un petit chalet avec toilettes universellement accessibles où des services seraient disponibles (style café et croissant) en vue de se préparer ou de faire une halte dans le cadre de pratique d'activités physiques. Quatre répondants souhaitent quant à eux l'intégration d'un gym extérieur (par exemple, la station de sports sur Bonaventure ou à centre sud) et un suggère l'intégration de tables de ping-pong. Certaines propositions individuelles concernent quant à elles des bancs confortables, un espace de jeu coloré pour les enfants, des jeux d'eau, une butte pour la glissade, un parc à chiens. Deux répondants suggèrent de mettre en place une pompe fonctionnelle pour les pneus de vélo.
- Afin de favoriser l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, un répondant suggère de remplacer l'escalier par une rampe d'accès. L'intersection des rues Island et Saint-Patrick a aussi suscité cinq commentaires suggérant d'adapter le feu de circulation afin de laisser le temps suffisant aux piétons et piétonnes et cyclistes de traverser la rue.
- Pour certains, cet espace pourrait donner lieu à plus d'animation, avec la présence d'un Espace food truck, de marchés publics et d'artisans et à un arrimage avec Parcs Canada afin de mettre en valeur les diverses activités physiques possibles : patinage, ski de fond, vélo et navigation (canots/kayaks/ planches) et rendre celles-ci accessibles au plus grand nombre.

2 Outils de la démarche participative

2.3 Section Nous joindre

La section « Nous joindre » a permis aux citoyens et citoyennes d'exprimer leur appréciation et de poser leurs questions via la page dédiée au projet sur la plateforme Réalisons Montréal au cours des mois d'août, septembre et octobre 2020.

- Plusieurs ont été recueillis alors que l'aménagement transitoire était en cours de montage, ne prenant pas en compte l'ensemble des interventions mises en place. Chaque commentaire et question a été lu attentivement. Devant leur grand nombre, l'arrondissement a ajouté à la page dédiée un onglet « Foire aux questions » dans lequel un grand nombre de réponses aux préoccupations des citoyens et citoyennes ont été apportées.

2.3.1 Consultation et communication

- La perception du processus consultatif est, pour un grand nombre de répondants, négative, en vertu du fait que le plan de l'aménagement transitoire, incluant la vélorue, n'a pas été présenté aux citoyens et citoyennes avant d'être réalisé, que leurs points de vue à leur sujet n'ont pas été considérés. En effet, certains soulignent que l'idée de la vélorue n'a pas été présentée lors de la soirée d'idéation du 12 décembre 2019. C'est ainsi que plusieurs souhaitent une révision du projet qui tienne compte des besoins et des commentaires formulés dans le cadre de la démarche participative et soulignent l'importance d'ouvrir des échanges plus soutenus avec les résidents et résidentes et d'écouter leurs doléances afin de créer des aménagements avec eux / elles et de susciter l'adhésion. Certains et certaines proposent de soumettre un plan plus précis du projet avant sa mise en place afin d'alimenter les discussions. Nous souhaitons que la qualité du présent rapport soutienne ce dialogue et nous invitons l'ensemble des citoyens et citoyennes à persévérer leur implication. «The citizens of Point St Charles deserve to be heard and respected.»
- Par contre une répondant écrit : « J'espère que les réactions vives à l'aménagement transitoire susciteront des réflexions sur la mise en place de l'aménagement permanent. Je suis convaincue que nous saurons trouver une solution qui conciliera les intérêts de tous. »
- Nous encourageons fortement le lecteur et la lectrice à consulter les réponses mises en ligne par l'arrondissement. Notons que cette section ne demandait pas aux citoyens et citoyennes de s'identifier. Certains et certaines l'ont cependant fait, nous montrant que les profils sont variés, mais souvent, correspondent à des résidents et des résidentes des rues Richardson, Laprairie, Island, Châteauguay et Augustin-Cantin.
- En général, les citoyens et citoyennes souhaitent être mieux informés, et dans des délais réalistes, des étapes à venir et de certaines restrictions engendrées par les travaux d'aménagement, notamment des interdictions de stationnement.

2 Outils de la démarche participative

2.3 Section Nous joindre

2.3.2 Concept

- Plusieurs perçoivent la nouvelle configuration comme étant peu intuitive ou sécuritaire, et rendant la vie commune difficile. Ces citoyens et citoyennes jugent qu'elle est compliquée, imprévisible, inhabituelle et risquée, obligeant les cyclistes et les automobilistes à zigzaguer, causant des conflits entre les usagers et donnant préséance aux loisirs plutôt qu'aux besoins des résidents et résidentes de la rue Island.
- C'est aussi en soulignant les spécificités du quartier Pointe-Saint-Charles, actuellement soumis à un effet d'embourgeoisement accéléré selon l'un des participants, que certains répondants ont exprimé leur souhait de conserver le quartier comme il est : tranquille et simple. De ces commentaires se dégage le souhait que les particularités du quartier et les besoins de ses résidents et résidentes actuels soient respectés afin d'éviter de plaquer un modèle qui ne convienne pas aux enjeux locaux. Plusieurs apprécient l'ambiance calme et paisible de la rue Island.
- Aussi, certains et certaines soulignent que les sommes investies devraient servir à créer d'abord un impact pour les personnes les plus vulnérables du quartier, quitte à prendre le temps de mieux réfléchir le projet et à reporter sa réalisation lorsque la pandémie sera derrière nous.
- Cette section a par ailleurs recueilli des propos favorables aux aménagements en place, soulignant leur contribution au « développement écologique de Montréal », incitant les citoyens et citoyennes à « développer des façons de vivre plus saines, plus respectueuses de leur environnement », ce qui aura un impact sur « l'amélioration de la santé de tous » et sur le « développement de meilleures habitudes de vie ». Ces objectifs communs, que les citoyens et citoyennes les ayant exprimés soient pour ou contre la version actuelle proposée, indiquent que la suite des échanges offre un potentiel riche et constructif.

2.3.3 Mobilier

- Tel que mentionné plus tôt, il apparaît pour plusieurs incohérent d'installer le mobilier sur une rue résidentielle, « trop près des résidences » et nuisant à l'entretien (collecte des matières résiduelles et nettoyage des rues), et que celui-ci devrait plutôt se retrouver dans les parcs. À l'égard du mobilier, particulièrement le marquage au sol invitant les enfants à jouer dans la rue, la sécurité est à nouveau évoquée.
- Certains et certaines en appellent aussi au respect des automobilistes, invitant les concepteurs et conceptrices à réfléchir avec ces derniers et dernières, notamment en vue de mettre en place les installations requises afin de recharger les véhicules électriques qui s'imposeront de plus en plus comme des options de mobilité durable.
- Aussi, les commentaires manifestent le souhait de « créer des îlots de verdure et des aires de repos agréable » et de « privilégier la végétation et des espaces pour que les enfants puissent courir et jouer librement », particulièrement « sur le côté ouest au nord de Centre ».

2 Outils de la démarche participative

2.3 Section Nous joindre

2.3.4 Mobilité

- Alors qu'un répondant se réjouit du fait que la circulation de transit est découragée sur les rues Island et Augustin-Cantin et que la priorité est accordée aux piétons et piétonnes et aux cyclistes, de nombreux qualifient la configuration actuelle comme étant compliquée, désagréable, stressante et périlleuse, causant « de la frustration pour tous usagers ».
- Pour d'autres, la nouvelle configuration est « beaucoup moins sécuritaire », particulièrement pour les cyclistes, les familles et les enfants qui utilisent la voie cyclable pour se rendre à l'école. La difficulté exprimée par certains répondants cyclistes, en lien avec le parcours cyclable à travers l'îlot de déviation et à travers l'ensemble de la voie cyclable, soulève, pour l'un d'eux, la question de l'objectif premier poursuivi avec la proposition actuelle : dévier la circulation automobile ou « créer une expérience cyclable/piétonne améliorée ». L'îlot de déviation apparaît confus et plusieurs citoyens et citoyennes perçoivent qu'il est possible de « sécuriser sans bloquer » et que l'effet de l'îlot sur le trafic est de réduire la circulation dans le tronçon de la rue Island au nord d'Augustin-Cantin qui n'est pas résidentielle.
- Par ailleurs, quelques commentaires soulignent que le faible achalandage de la rue Island ne justifie pas un tel dispositif et les inconvénients encourus. En déviant la circulation, plusieurs croient qu'« on ne fait qu'ajouter un poids aux autres rues ». Le danger relié au virage à gauche non-protégé à l'intersection des rues Shearer et Saint-Patrick retient aussi l'attention et appelle une meilleure signalisation. Aussi, certains soulignent que le détour occasionné n'est pas environnemental.
- Deux commentaires invitent les concepteurs et conceptrices à se pencher sur l'exemple de la rue Liverpool. Plusieurs proposent comme solution de conserver et d'améliorer la configuration précédente, en élargissant le trottoir, en intégrant des traverses piétonnes à l'intersection Augustin-Cantin et en installant un arrêt sur Island. Il est aussi suggéré d'ajouter un panneau d'interdiction de passage aux camions sur la rue Island et un panneau visant à restreindre le droit de passage à la circulation locale, et ce, à l'intersection de Châteauguay et Laprairie.
- Les questions de livraison et d'accès sont fréquemment soulevées. Avec la mise en place de l'aménagement transitoire, la livraison est jugée difficile pour certains résidents et certaines résidentes. Les transports scolaires et les livraisons commerciales, notamment pour le dépanneur, présentent des défis observés par plusieurs répondants. L'un d'eux recommande de permettre de déplacer le mobilier pour les livraisons et les déménagements afin d'éviter des manœuvres très dangereuses, notamment pour les enfants qui circulent à vélo.
- La question du stationnement soulève ici aussi un grand nombre de commentaires. Le retrait de nombreuses cases de stationnement pendant l'hiver présente un enjeu important pour plusieurs, enjeu qui rend, selon certains, le quartier « disfonctionnel ». Il est important de noter que les problèmes de stationnement sont perçus sur l'ensemble des rues perpendiculaires à la rue Island. En ce sens, certains suggèrent d'améliorer le système de vignettes en place.
- **En général, la perception est que les aménagements ne sont pas requis en hiver et que le véritable besoin concerne l'accès au stationnement.**

2 Outils de la démarche participative

2.3 Section Nous joindre

2.3.5 Ambiance

- Les résidents et résidentes de la rue Island s'étant exprimé.es via la section « Nous joindre » souhaitent que leur milieu de vie demeure calme et paisible, et ainsi prévenir les conflits entre les usagers et une diminution de leur qualité de vie. À proximité des résidences, le bruit relié à la fréquentation nocturne de l'aménagement transitoire, l'itinérance et la consommation de drogue et d'alcool sont à nouveau identifiés comme des problématiques importantes.
- Aussi, la confusion engendrée par la nouvelle signalisation de la circulation occasionne une appropriation arbitraire de la voie publique, ne respectant pas le code de la route, ce qui occasionne certains conflits et tensions nuisant au bon voisinage.

2.3.6 Verdissement

- La section « Nous joindre », toutes proportions gardées, a recueilli peu de commentaires sur le verdissement. Ainsi, deux commentaires recueillis mentionnent que l'aménagement manque de verdissement et qu'il n'atteint le but de créer des îlots de verdure.
- Notons que la déminéralisation au profit du verdissement fait aussi partie des sujets abordés par les citoyens et citoyennes.

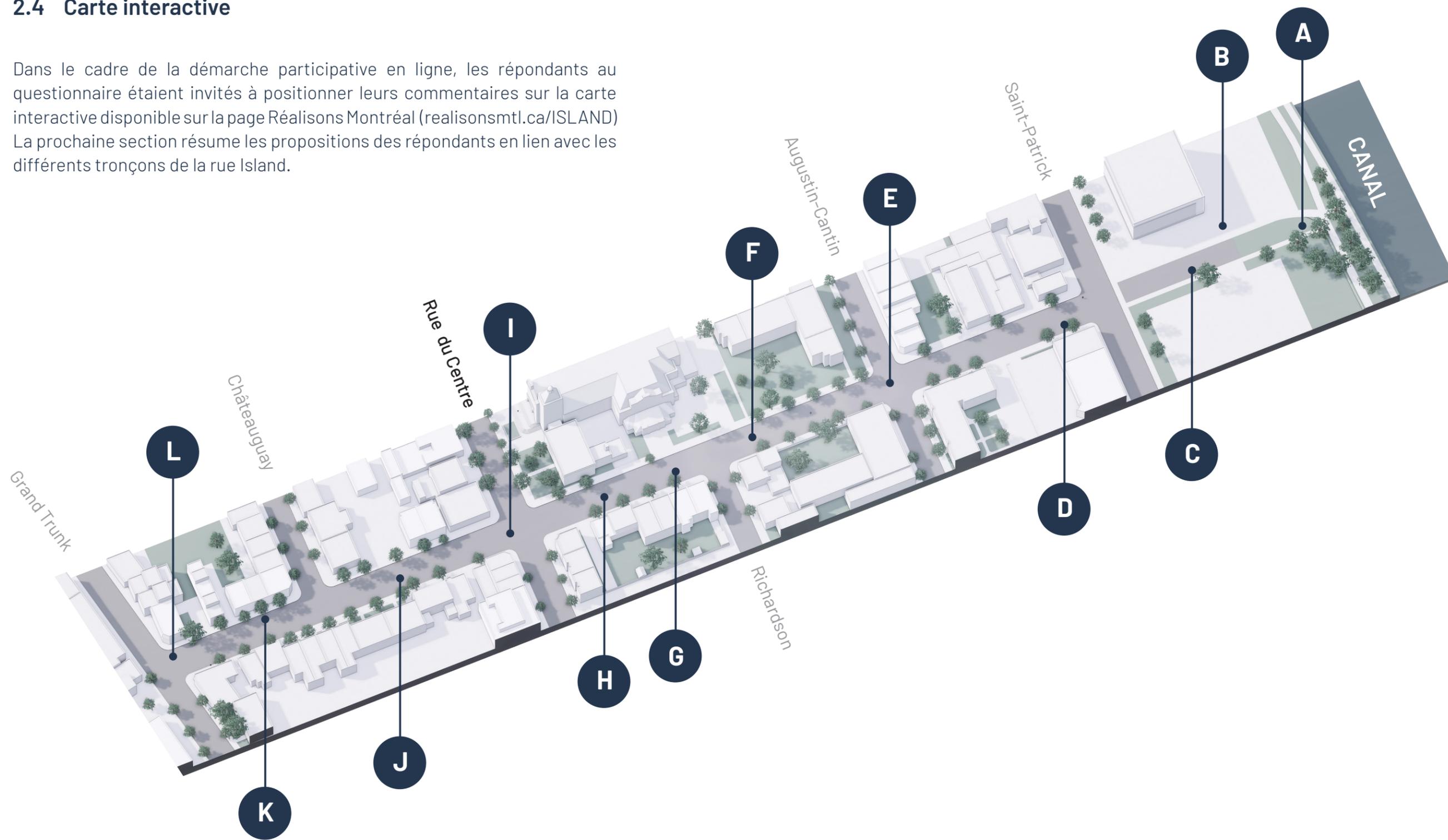
2.3.7 Autres commentaires et suggestions d'amélioration

- Comme recueillies dans les boîtes à idées, certains suggèrent d'offrir une connexion internet dans l'espace public de la rue Island afin de permettre aux personnes qui profitent des installations de travailler et d'en profiter plus longtemps. Il est aussi suggéré d'ajouter des poubelles et un parc à chiens.
- Deux commentaires indiquent qu'il est prioritaire de démolir les immeubles abandonnés et certains continuent de recommander la mise en valeur de l'église dans le plan d'aménagement.

2 Outils de la démarche participative

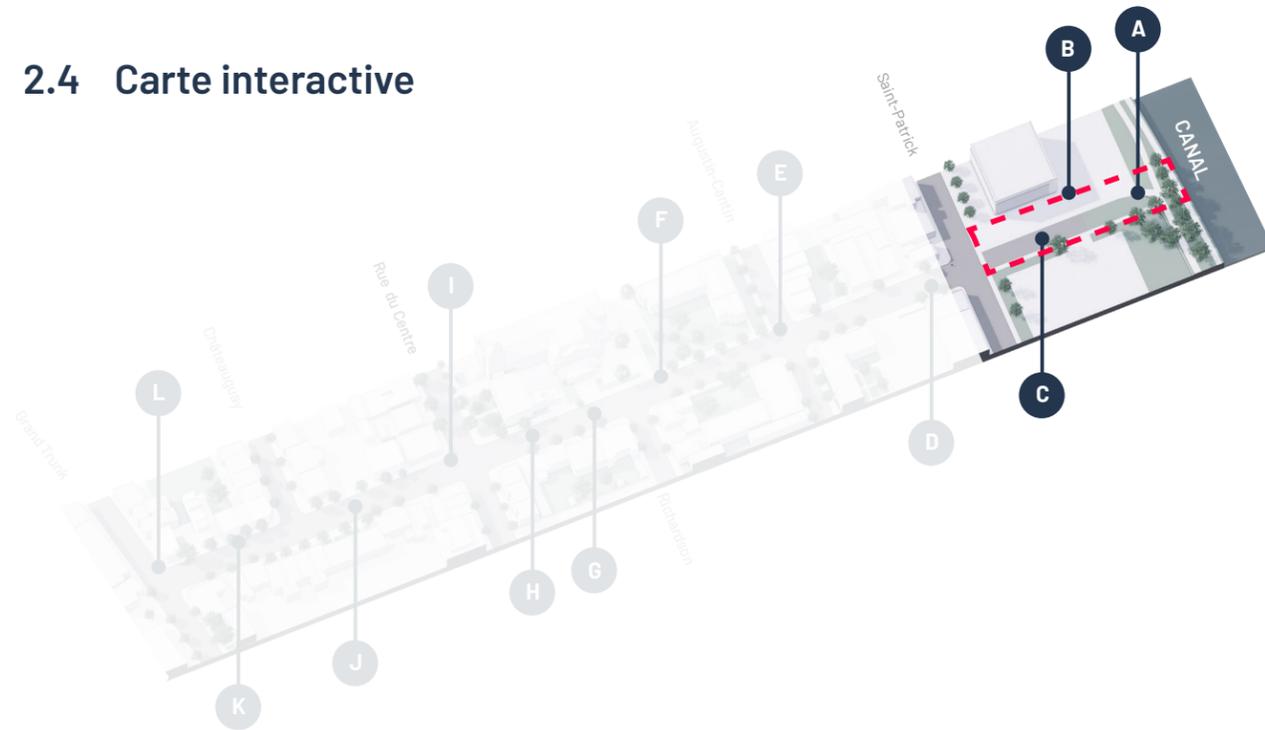
2.4 Carte interactive

Dans le cadre de la démarche participative en ligne, les répondants au questionnaire étaient invités à positionner leurs commentaires sur la carte interactive disponible sur la page Réalisons Montréal (realisonsmtl.ca/ISLAND) La prochaine section résume les propositions des répondants en lien avec les différents tronçons de la rue Island.



2 Outils de la démarche participative

2.4 Carte interactive



Secteur au nord de Saint-Patrick :

Ambiance :

- Favoriser la réappropriation de l'espace par la communauté de Pointe Saint-Charles
- Mettre en place un circuit urbain d'entraînement extérieur (suggestion positionnée 3 fois)
- Créer un espace d'interprétation de la nature
- Aménager un kiosque d'information sur le quartier
- Aménager une fontaine intégrant un jeu de lumière et permettant aux enfants de s'amuser
- Inviter les visiteurs et visiteuses en installant une arche de bienvenue à l'entrée de la rue Island

Mobilier :

- Installer une fontaine à eau
- Ajouter des tables à pique-nique
- Ajouter une station de réparation de vélos
- Construire un abris pour les usagers de la piste multifonctionnelle

Mobilité :

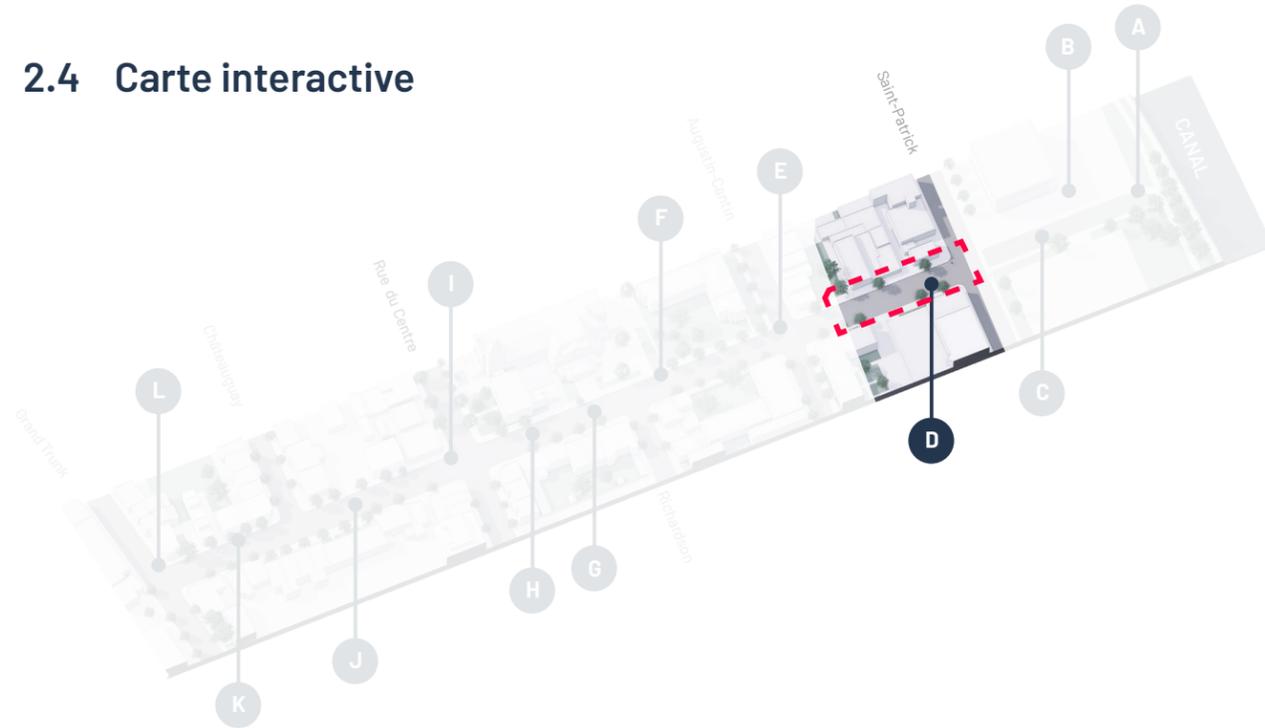
- Créer un lien harmonieux entre la piste multifonctionnelle du canal et la rue Island
- Sécuriser les virages à l'intersection de la piste multifonctionnelle du canal et de la piste cyclable de la rue Island

Verdissement :

- Aménager des jardins et/ou des bacs pour le jardinage
- Mettre en valeur des plantes et fleurs comestibles ou médicinales
- Planter des arbres fruitiers et des noisetiers

2 Outils de la démarche participative

2.4 Carte interactive



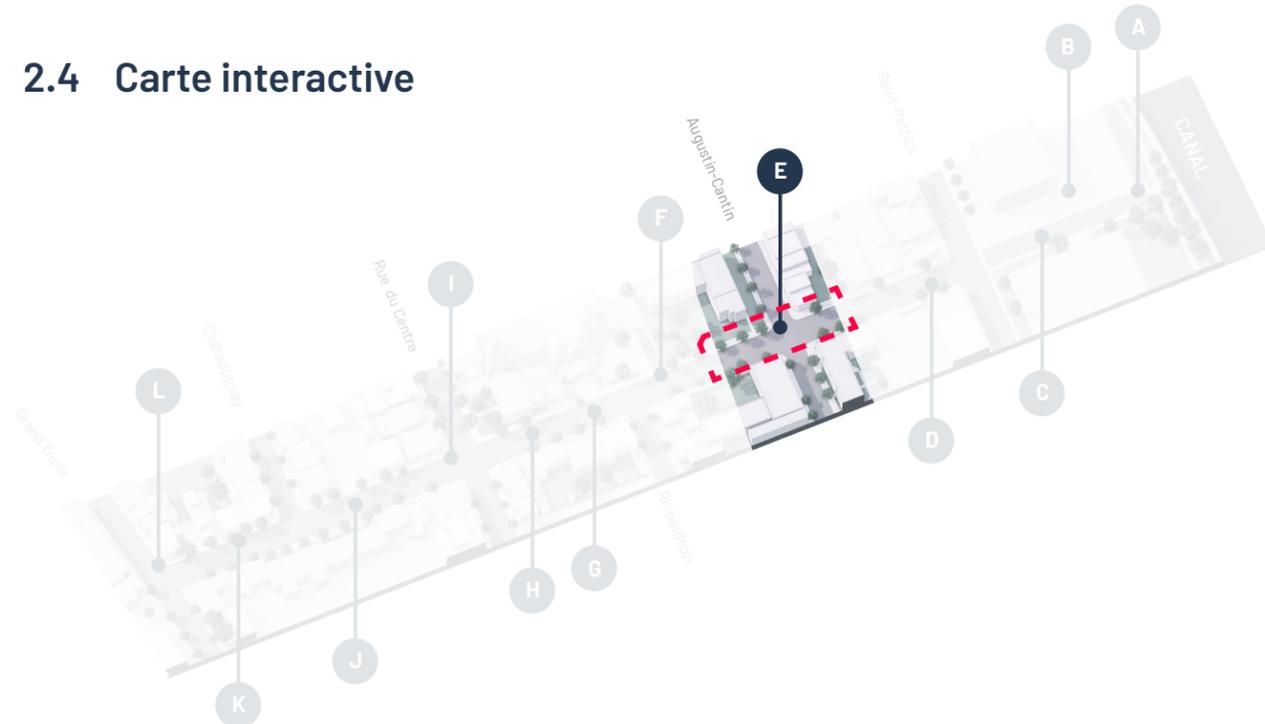
Secteur de l'intersection des rues Saint-Patrick et Island :

Mobilité :

- Faire d'Island « la voie d'accès pour Pointe-Saint-Charles en matière de transport actif et/ou alternatif »
- Encourager les automobilistes à céder le passage aux piétons et piétonnes et aux vélos
- Aménager un passage sécuritaire donnant la priorité pour piétons et vélos
- Ajouter de la signalisation (marquage au sol, changement de matérialité, saillies de trottoir végétalisées, etc.)
- Réduire la vitesse sur Saint-Patrick

2 Outils de la démarche participative

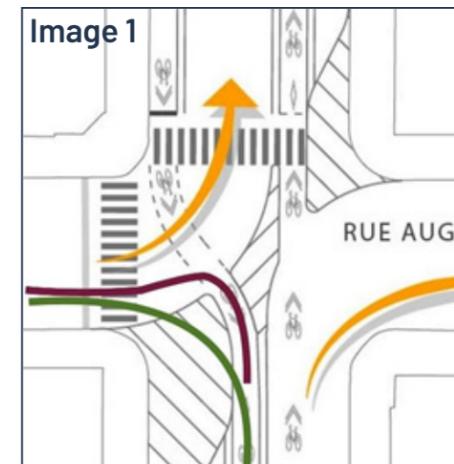
2.4 Carte interactive



Secteur de l'îlot de déviation :

Mobilité et sécurité :

- Sécuriser la piste cyclable en la séparant de la voie utilisée par les automobilistes
- Améliorer la visibilité des cyclistes venant du canal Lachine en déplaçant « la voie cyclable direction sud entre Saint-Patrick et Augustin-Cantin du même côté que celle de la direction nord présentement », la rue étant « large et à sens unique à cet endroit »
- Indiquer aux automobilistes que les cyclistes arrivent à l'envers du sens unique à l'intersection Island et Augustin-Cantin, et « peut-être même les faire dévier un peu vers la droite avant la ligne d'arrêt, en lien avec leur visibilité »
- Ajouter du marquage au sol afin de signaler la présence d'une traverse piétons/cyclistes à l'intersection Augustin-Cantin et d'Island
- Réduire la distance entre les bollards de l'îlot de déviation afin d'empêcher les automobilistes de passer à travers l'aménagement transitoire
- Améliorer le virage à droite sur Island pour les cyclistes circulant sur Augustin-Cantin en direction est (voir image 1 : trajectoire actuelle en rouge et trajectoire proposée en vert)



Verdissement :

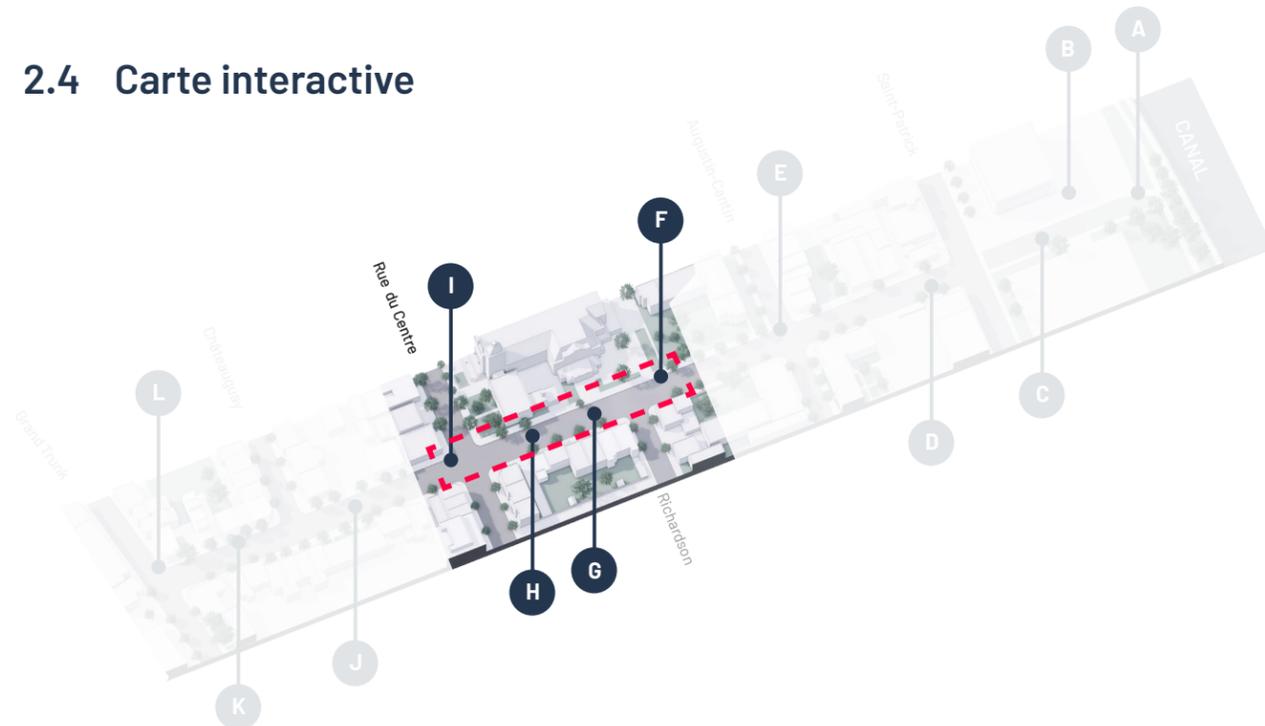
- Implanter des arbres fruitiers

Ambiance :

- Augmenter l'éclairage à l'intersection Island et Augustin-Cantin

2 Outils de la démarche participative

2.4 Carte interactive



Secteur entre les rues du Centre et Richardson

Secteur F :

Mobilité :

- Élargir les trottoirs
- Clarifier la trajectoire des cyclistes et des automobilistes

Secteur G :

Ambiance :

- Favoriser la circulation de l'information et la sensibilisation des passants aux différents aspects du projet
- Cultiver la fierté des citoyens et citoyennes du secteur en lien avec l'aménagement de la rue Island
- Favoriser l'utilité des aménagements pendant l'hiver

Mobilité :

- Ajouter un dos d'âne
- Sécuriser la piste cyclable en direction nord

Verdissement :

- Introduire davantage de la végétation dans les aménagements (belles fleurs et plantes aromatiques)

Secteur H :

Mobilier :

- Prévoir les installations pour un parc à chiens

Mobilité :

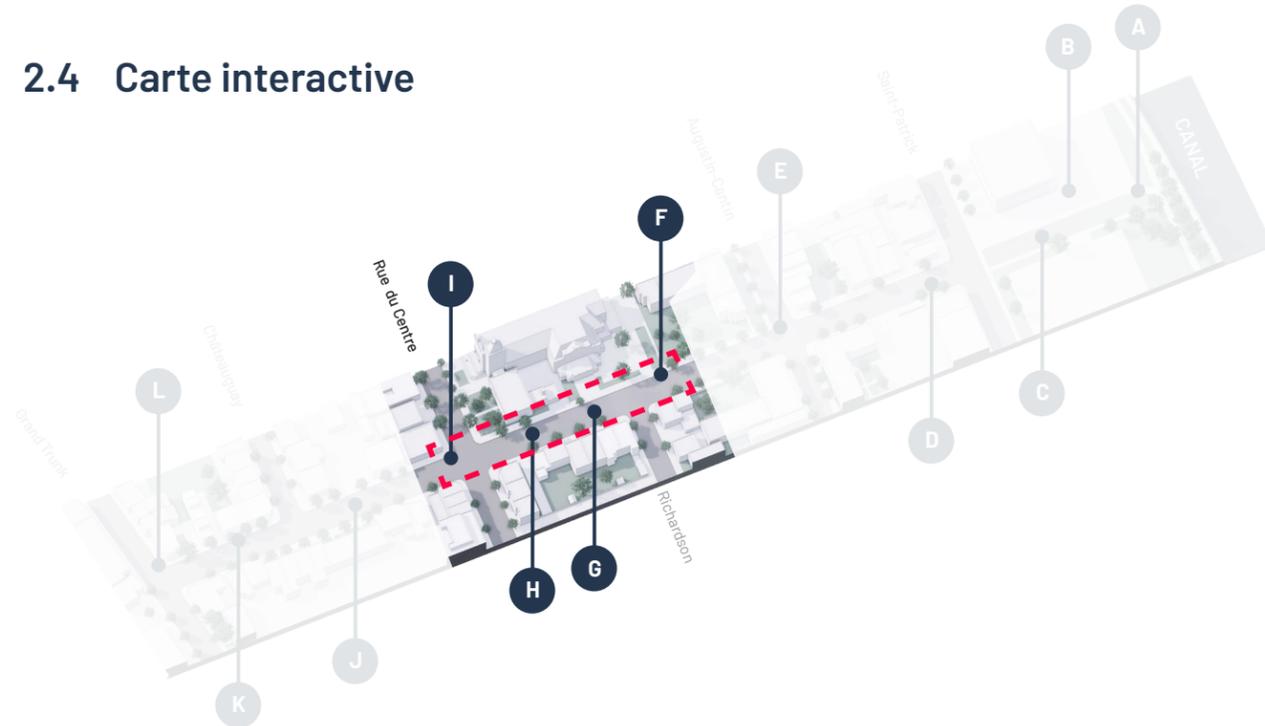
- Sensibiliser les cyclistes à un partage sécuritaire de la voie avec l'ensemble des usagers (y compris les autres cyclistes)
- Augmenter le nombre de cases de stationnement disponibles pour les résidents et résidentes

Verdissement :

- Planter des amélanchiers

2 Outils de la démarche participative

2.4 Carte interactive



Secteur entre les rues du Centre et Richardson

Secteur I :

Ambiance :

- Favoriser l'information sur les différents aspects du projet
- Cultiver la fierté des citoyens et citoyennes du secteur en lien avec l'aménagement de la rue Island
- Favoriser l'utilité des aménagements pendant l'hiver
- Ajouter de l'éclairage d'ambiance et des terrasses
- Transformer l'intersection de la rue Island et du Centre pour en faire « le point central de la rue, l'endroit où l'espace commercial rejoint l'espace promenade »

Mobilité :

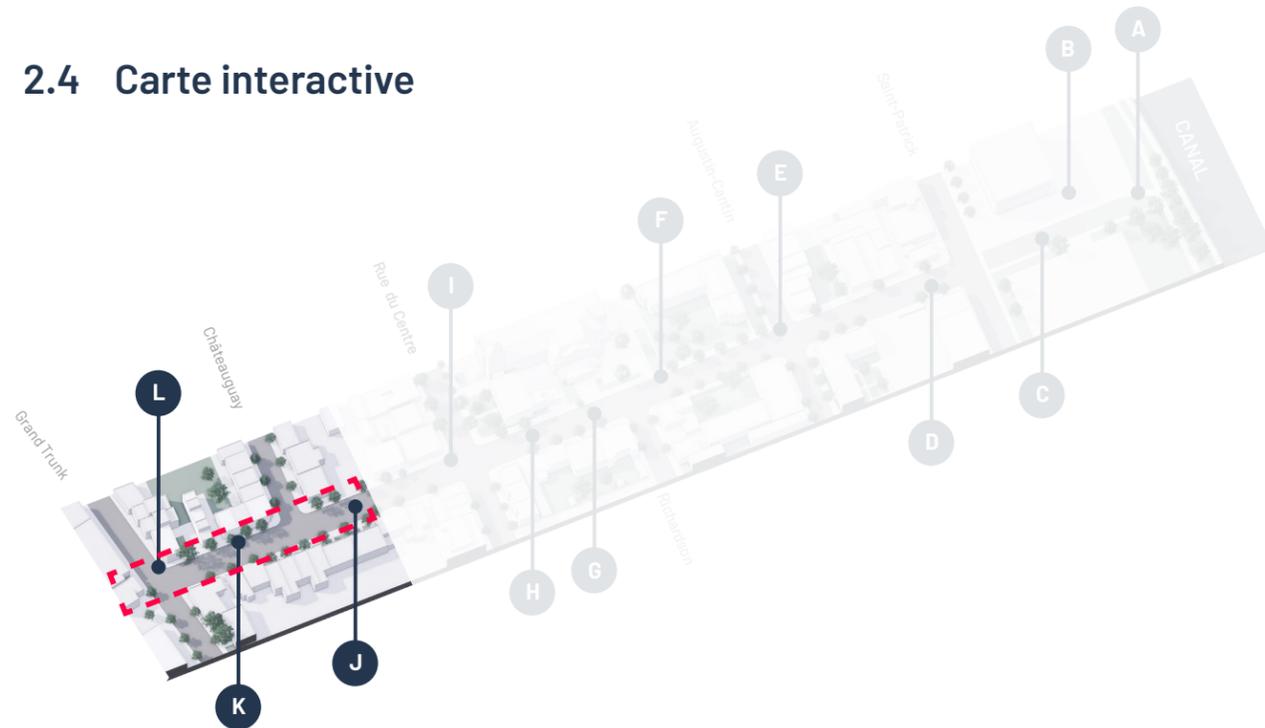
- Ajouter un dos d'âne
- Intégrer une station Bixi

Verdissement :

- Implanter des arbres fruitiers

2 Outils de la démarche participative

2.4 Carte interactive



Secteur entre les rues Grand Trunk et Châteauguay :

Secteur J :

Mobilier :

- Augmenter le nombre de tables à pique-nique

Mobilité :

- Ajouter de la signalisation décourageant la circulation de transit motorisé
- Limiter la vitesse à 20 km/h

Verdissement :

- Planter des arbres fruitiers
- Ajouter des bacs de jardinage longeant l'ensemble de la rue Island dans ce secteur
- Favoriser la participation des élèves de l'école Charles-Lemoyne dans la création et l'entretien du verdissement

Secteur K :

Mobilier :

- Intégrer du mobilier urbain inventif

Mobilité :

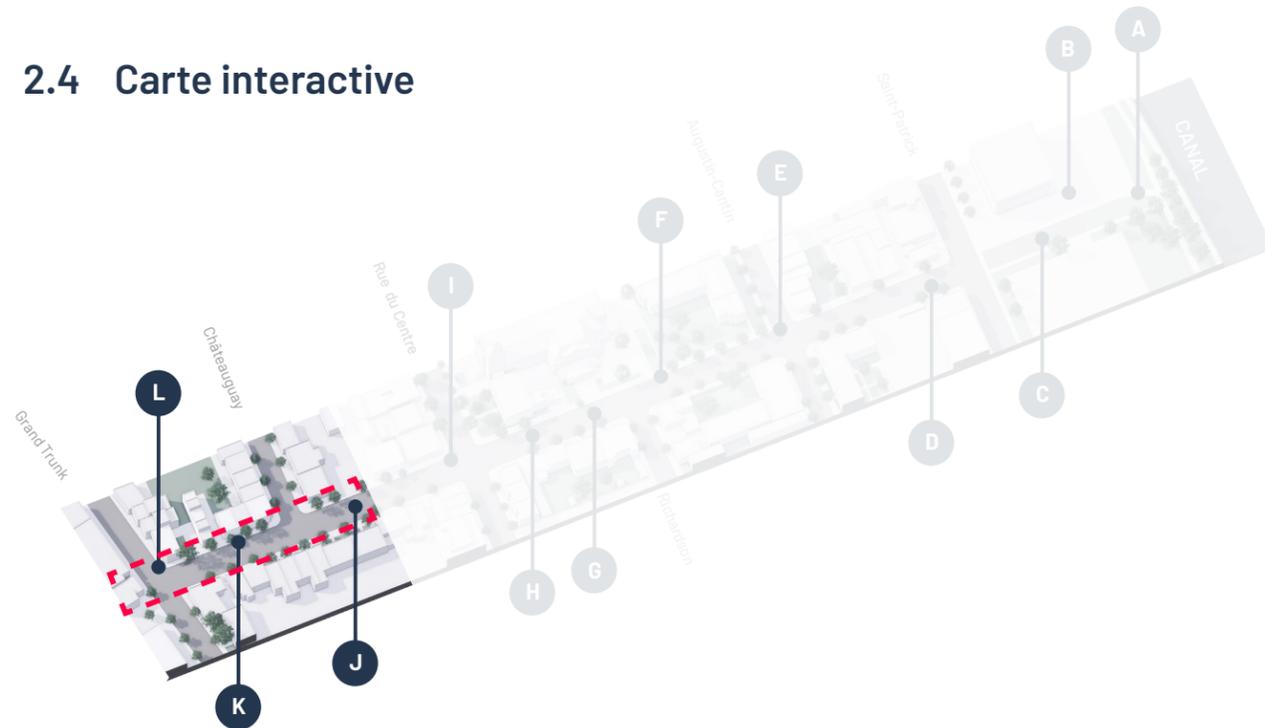
- Soutenir la sensibilisation en vue d'un meilleur partage de la voie publique
- Prioriser les utilisateurs plus vulnérables (piétons et vélos)
- Privilégier une piste cyclable en ligne droite sur le côté de la rue
- Ajouter de la signalisation
- Limiter la vitesse à 20 km/h
- Ajouter des cases de stationnement disponibles pour les résidents et résidentes

Verdissement :

- Planter des arbres fruitiers
- Ajouter des bacs à verdure, des plantes et des arbustes

2 Outils de la démarche participative

2.4 Carte interactive



Secteur Grand Trunk et Châteauguay :

Secteur L :

Ambiance :

- Créer une atmosphère avec des lumières originales.

Mobilier :

- Intégrer du mobilier urbain inventif.

Mobilité :

- Ajouter un dos d'âne.
- Augmenter le nombre de cases de stationnement disponibles entre du Centre et Châteauguay, « le tronçon entre du Centre et Châteauguay gagnerait à avoir la même configuration qu'au nord et au sud, soit des stationnement côté est et des aménagements cotés ouest ».
- Améliorer la connectivité avec le réseau cyclable au sud de Grand Trunk.

Verdissement :

- Ajouter de la végétation.
- Réduire les îlots de chaleur en introduisant des noues végétales et un couvert moins perméable.

3 Recommandations citoyennes

La présente section constitue la synthèse des recommandations évoquées par les citoyens et les citoyennes dans le cadre de cette seconde phase de consultation.

Les recommandations citoyennes ici présentées portent plus spécifiquement sur l'aménagement transitoire mis en place en août et septembre 2020.

Ces propositions seront étudiées par l'arrondissement et Conscience urbaine selon leur potentiel d'amélioration de l'ambiance et de la mobilité sur la rue Island, mais aussi selon leur faisabilité technique et les contraintes de réalisation. Puis, des lignes directrices seront développées et soumises à des discussions citoyennes, au début de l'année 2021.

Les détails concernant la soirée d'échanges citoyens sur les lignes directrices seront disponibles sous peu. Le premier objectif sera de favoriser la bonne entente et la compréhension claire des besoins de tous et toutes, avant de lancer la conception du plan de l'aménagement transitoire 2021. L'arrondissement souhaite ainsi collaborer avec les citoyens et citoyennes dans le but de trouver un terrain fertile de compromis et de créativité. De cette façon, nous pourrons réaliser un projet le mieux adapté possible aux besoins des résidents et résidentes du quartier Pointe-Saint-Charles et dont chacun et chacune pourra être fier et fière.



3 Recommandations citoyennes

3.1 Ambiance

Éclairage :

- Améliorer l'éclairage sur l'ensemble de la rue
- Éclairer la rue de façon sécuritaire, mais sans incommoder les résidents et résidentes
- Mettre en place un éclairage chaleureux qui donne à la rue Island une personnalité propre, qui adoucit l'ensemble et invite au calme

Histoire et identité du quartier :

- Mettre en valeur l'histoire et les spécificités du quartier Pointe-Saint-Charles par des panneaux éducatifs
- Utiliser des matériaux représentatifs du patrimoine architectural du quartier (par exemple, la brique rouge, l'acier corten, etc.)
- Reconnaître le caractère unique du secteur et le mettre en valeur
- Permettre à des organismes du quartier de déployer une programmation culturelle ou éducative en hiver

Verdissement :

- Augmenter le verdissement
- Diversifier le verdissement, notamment en favorisant des aménagements comestibles et pour les pollinisateurs
- Intégrer des espèces d'arbres comestibles (floraison au printemps, fruits accessibles pour la cueillette, attrait hivernal, etc.)
- Intégrer des espaces de jardinage collectif
- Favoriser l'unité dans le style (choix des variétés) tout le long de la rue, jusqu'au nord de Saint-Patrick

Entretien et sécurité :

- Entretien durant les quatre saisons l'ensemble des espaces aménagés
- Ajouter des poubelles et bacs de recyclage
- Entretien de la piste cyclable pendant l'hiver (dénivellement et déglacage)
- Assurer une surveillance policière accrue pour les premières années, particulièrement après 23 heures

Mobilier et équipements :

- Disposer stratégiquement les mobiliers rassembleurs (maisonnettes, balançoires, placotoir) à distance des résidences privées afin de garder la tranquillité
- Améliorer le visuel du placotoir
- Ajouter plus de supports à vélos et les placer stratégiquement selon les activités récurrentes des citoyens et citoyennes
- Ajouter des arches aux portes d'entrée
- S'assurer d'une quantité suffisante de Bixi
- Revoir le design des maisonnettes (par exemple, ajouter un toit pour être à l'abri de la pluie)
- Mettre à disposition des citoyens des bornes Wi-Fi
- Mettre en place des commodités pour la pratique d'entraînement extérieur, type musculation et parcours (secteur au nord de Saint-Patrick)
- Installer une fontaine à boire (secteur au nord de Saint-Patrick)
- Ajouter des aménagements hivernaux qui permettent de se réchauffer ou boire une boisson chaude
- Aménager en hiver des activités sportives telles qu'une butte de glisse
- Intégrer des interventions artistiques
- Ajouter des installations interactives

3 Recommandations citoyennes

3.2 Mobilité

Sécurité :

- Afficher une limite de vitesse à 20 km/h
- Sécuriser le lien cyclable en améliorant la signalisation
- Marquer le sol pour clarifier les circulations cyclables et automobiles
- Ajouter des balises physiques pour séparer les circulations cyclables et automobilistes
- Créer des aménagements cyclables droits plutôt qu'en zigzag
- Sécuriser les jeux des enfants par rapport aux circulations automobiles et cyclables par des barrières ou limites physiques
- Sécuriser les aménagements et les mobiliers sur rue qui sont à proximité des voies cyclables (ex. : maisonnettes à fermer du côté cyclable)
- Augmenter la sensibilisation aux aménagements de rues partagées
- Envisager plus d'alternatives d'apaisement de la circulation telles que des saillies de trottoirs ou dos d'âne

Stationnement :

- Retirer du mobilier pendant l'hiver pour ajouter des places de stationnement
- Retirer certains marquages au sol pour réintégrer des places permanentes de stationnement
- Retirer davantage de stationnement
- Élargir la zone de vignettes SRRR

Îlot de déviation :

- Évaluer la possibilité de faciliter l'accès à l'intersection Shearer/Saint-Patrick
- Intégrer un terre-plein ou une bordure de béton afin d'empêcher les automobilistes de traverser l'îlot
- Simplifier l'aménagement de l'îlot afin de diminuer la confusion
- Trouver des solutions pour diminuer l'impact de l'îlot en terme de détour
- Réduire l'espacement entre les bollards afin d'éviter que les véhicules circulent entre
- Adresser autrement le problème de circulation de transit
- Ouvrir un dialogue avec les propriétaires des industries pour qu'ils et qu'elles informent les compagnies de camionnage de privilégier l'accès via Saint-Patrick

