

Rapport synthèse : Forum citoyen

Suivi et actualisation du Plan local de déplacements

10 février 2020

Mercier
Hochelaga-Maisonneuve
Montréal

Table des matières

Contexte de la démarche…… 3

Résultats…….. 3

Axe 1 – Transports actifs et collectifs…… 4
Pistes/voies cyclables à améliorer…… 4
Pôles de mobilité…….. 6

Axe 2 – Sécurité des déplacements et qualité des espaces publics…… 7
Partage de l'espace public…….. 8
Actions de sécurisation…… 8
Accès aux rues commerciales en transport actif…….. 9

Axe 3 – Réseau routier et stationnement…… 10
Solutions de rechange à l'auto solo…… 10
Solutions aux problèmes liés au camionnage…… 11

Conclusion…… 12

Annexe 1 – Déroulement du forum citoyen…….. 13

Contexte de la démarche

Le 30 novembre 2019, l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve a tenu un forum citoyen dans le cadre de la mise en œuvre de son Plan local de déplacements adopté en juin 2018. Depuis l'adoption de ce dernier, des projets non prévus au Plan ont vu le jour et de nouveaux besoins ont émergé. Malgré l'imposant travail de collecte de données et les consultations menées jusqu'ici, il apparaissait important d'assurer le suivi du Plan local de déplacements, mais aussi de l'actualiser.

Lors de ce forum, l'arrondissement souhaitait convier les résidents et usagers du territoire à un exercice participatif afin de leur permettre de déterminer quelles actions l'arrondissement devra prioriser dès 2020 dans le cadre de son Plan local de déplacements.

L'activité a réuni une quarantaine de personnes représentant trois secteurs : Hochelaga-Maisonneuve, Mercier-Ouest et Mercier-Est. Six plus petits groupes de discussion ont été formés pour faciliter les échanges. L'objectif de la rencontre était de réfléchir à différents enjeux de mobilité dans l'arrondissement en fonction des trois grands axes du Plan local de déplacements :

1. Transports actifs et collectifs
2. Sécurité des déplacements et qualité des espaces publics
3. Réseau routier et stationnement

Un animateur et un secrétaire étaient attitrés à chacune des six tables afin de favoriser la prise de parole et la prise de notes. Le présent rapport propose une synthèse des discussions tout en mettant en lumière les plus importants consensus.

L'arrondissement s'est engagé à considérer les nombreuses idées formulées par les participants dans le cadre de ce forum afin d'actualiser son Plan local de déplacements. Cela ne signifie pas que toutes les mesures proposées seront déployées dès 2020. Certaines pourront être mises en œuvre à court ou moyen terme, mais d'autres nécessiteront des démarches à plus long terme.

Résultats

Pour chaque grand axe du Plan local de déplacements, le présent rapport offre une liste exhaustive des suggestions faites par les participants. Celles-ci fourniront à l'arrondissement un portrait de la situation qui lui permettra de répondre le mieux possible aux demandes des citoyens.

À la lecture du rapport, on note rapidement les thèmes qui préoccupent les citoyens : apaisement de la circulation et sécurisation des intersections, des passages piétons et des pistes cyclables. Le cloisonnement créé par certaines infrastructures – chemin de fer, autoroute, base militaire, port – est également une source de préoccupation dans l'arrondissement.

Toutes les idées des participants sont consignées dans ce rapport, sans égard à leur faisabilité ou au calendrier de réalisation. Voici, quartier par quartier, rue par rue, comment les citoyens de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve voient l'avenir de la mobilité dans leur arrondissement.



Photo : Myriam Ménard

AXE 1 : TRANSPORTS ACTIFS ET COLLECTIFS

QUESTION 1.1 : En 2020, l'arrondissement poursuivra l'amélioration de son réseau cyclable. En vous fiant aux scénarios à l'étude, sélectionnez de trois à cinq pistes/voies cyclables que vous utilisez et/ou aimeriez utiliser qui mériteraient d'être bonifiées ?

Sherbrooke : entre la rue et l'autoroute

Quel que soit le thème abordé ou le secteur étudié, la rue Sherbrooke est au cœur des préoccupations des citoyens. Pour les piétons et les cyclistes, les déplacements sur cette « rue-autoroute » présentent d'importants défis. Les participants ont abondamment parlé du manque d'aménagements autour de la station Honoré-Beaugrand et de la circulation dangereuse sur le viaduc qui enjambe l'autoroute 25 (A-25). Or, à l'issue de la rencontre, l'ensemble des témoignages indique que le transport actif est risqué sur toute la longueur de cette grande artère, qui, rappelons-le, est un segment urbain de la route nationale 138 (R-138).

La rue Sherbrooke constitue l'épine dorsale de l'arrondissement pour les déplacements est-ouest, tant en surface qu'en métro, avec les neuf stations qui suivent grosso modo son tracé. Dans cette perspective, selon les participants, l'ajout d'un réseau express pour vélo (REV) deviendrait le complément idéal pour sécuriser à la fois les cyclistes – qui seraient protégés des véhicules – et les piétons – qui seraient séparés de la chaussée par la piste cyclable.

Une attention toute particulière devrait être portée au viaduc Sherbrooke/A-25. L'aménagement d'une zone protégée pour les cyclistes et les piétons apparaît prioritaire étant donnée l'absence de solution de rechange pour traverser l'autoroute. L'ajout de bollards, de barrières New Jersey ou même l'installation de passerelles en porte-à-faux sont suggérés.

Améliorer les connexions cyclables

Comme solution de rechange à la rue Sherbrooke, les cyclistes qui voyagent d'est en ouest souhaiteraient pouvoir descendre plus facilement sur des pistes parallèles plus au sud. À cette fin, quelques liens nord-sud pourraient être ajoutés, notamment le long de la voie ferrée du CP (Moreau) et sur Bourbonnière.

À propos des voies cyclables est-ouest existantes, on observe qu'elles sont souvent interrompues et privées de connexion avec les autres pistes parallèles. Améliorer la connectivité entre les pistes existantes faciliterait les déplacements des usagers réguliers et encouragerait sans doute de nouveaux usagers qui hésitent encore à se lancer dans un parcours compliqué, vers le centre-ville par exemple.

Parmi les principales suggestions de raccordement, citons les suivantes :

- Relier les pistes sur Souligny et Rouen entre Mercier et Hochelaga-Maisonneuve
- Créer une piste continue sur la rue du Port de Montréal jusqu'au centre-ville
- Prolonger la piste sur Grosbois vers l'est
- Prolonger la piste sur Marseille et la relier à sa partie à l'ouest de l'A-25
- Relier les deux segments de piste sur Pierre-de-Coubertin
- Ajouter une piste sur Ontario et/ou Hochelaga
- Ajouter une piste sur Rosemont et/ou Beaubien

Mise à niveau du réseau cyclable

Dans tous les cas, le prolongement et le raccordement de ces nombreux segments cyclables seraient bonifiés par la mise à niveau des installations existantes : installation de protections, aménagement de zones tampons pour éviter l'emportiérage, réduction du transit automobile, ajout de joints d'asphalte hors de la piste, etc.

La piste Notre-Dame est la seule véritable voie dédiée – sur sa propre emprise – qui permette d'atteindre le centre-ville. Or, sa construction date d'une autre époque. Son tracé devrait être revu et sécurisé afin de favoriser les déplacements de longue distance, estiment les participants.



Photo : Myriam Ménard

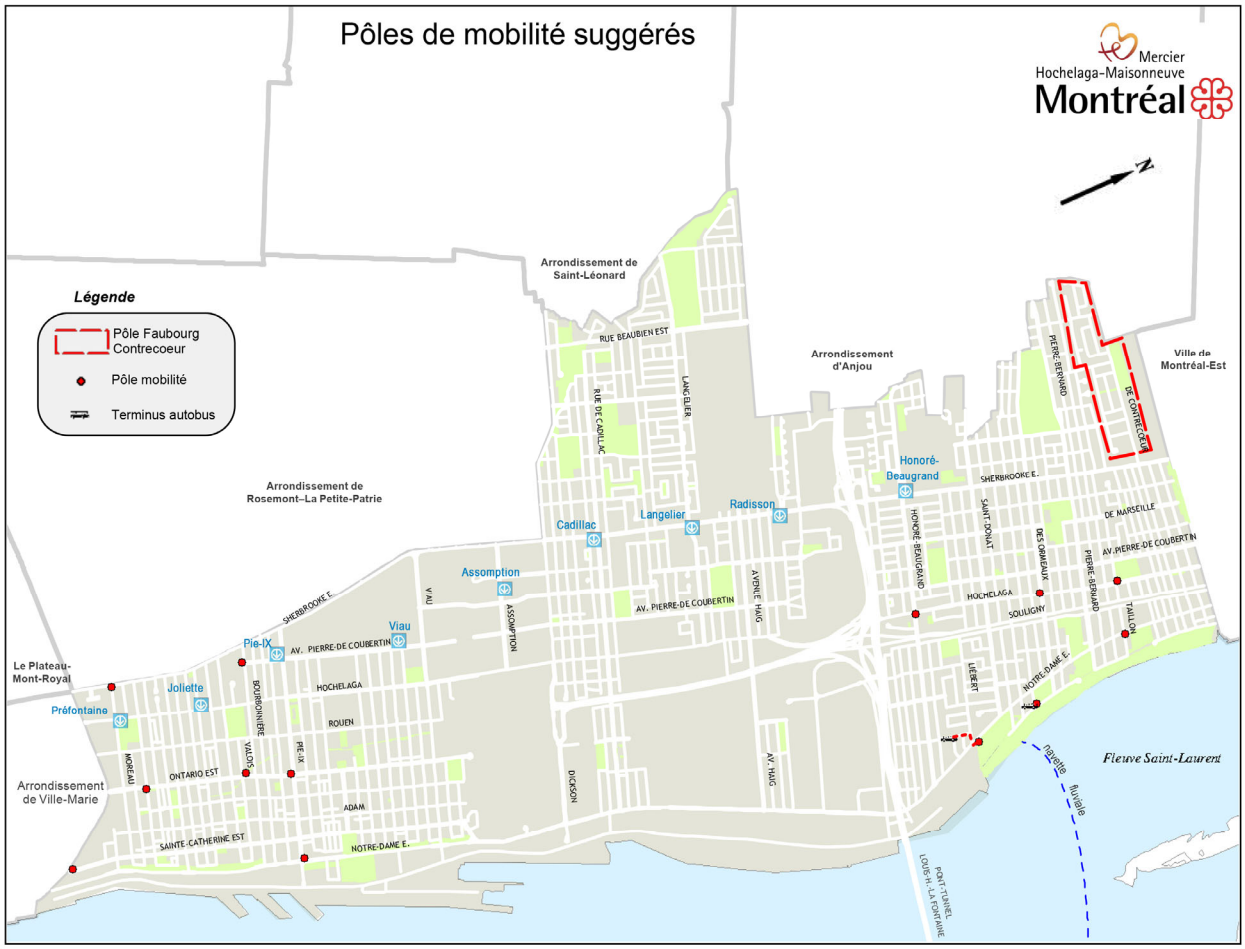
QUESTION 1.2 : La Ville de Montréal entend développer des pôles de mobilité autour des neuf stations de métro de l'arrondissement et du marché Maisonneuve en 2021. En vous reportant aux critères d'implantation, déterminez les autres endroits (un ou deux pôles) dans votre quartier où vous jugez qu'il serait pertinent d'implanter un pôle de mobilité.

Les pôles de mobilité sont des lieux stratégiques où se concentrent un ou plusieurs pôles générateurs de déplacements et qui offrent aux utilisateurs plusieurs modes de transport alternatifs à l'auto solo. Ces pôles peuvent inclure ce qui suit :

- Une station de vélos BIXI Montréal
- Des supports et une station de réparation de vélos
- Un stationnement à vélos sécurisé
- Des véhicules offerts en libre-service et en autopartage
- Des bornes de recharge pour véhicules électriques
- Un stationnement pour les taxis ou les motos
- Un ou des arrêts d'autobus
- Tout autre mode de transport alternatif à l'auto solo

Principaux emplacements suggérés (voir carte) :

- Sherbrooke et Moreau, centre commercial où se terminent plusieurs trajets
- Collège de Maisonneuve et autres institutions éducatives et sportives
- Pie-IX/Notre-Dame (en supposant que le SRB se rende à Notre-Dame)
- Sainte-Catherine : à l'entrée ouest du quartier
- Ontario : aux deux entrées de la Promenade Ontario (Dézéry et Pie-IX)
- Place Simon-Valois, avec la rue partagée déjà projetée
- Honoré-Beaugrand/Hochelaga : un secteur en développement
- Hochelaga/Des Ormeaux
- Faubourg Contrecœur
- Liébert/Notre-Dame, à l'entrée du parc Bellerive
- Hochelaga/Taillon ou Notre-Dame/Taillon
- Promenade Bellerive et terminus de la ligne 185
- Parc Honoré-Mercier et ligne 28



AXE 2 : SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ET QUALITÉ DES ESPACES PUBLICS

Si le concept de pôle de mobilité repose sur le partage des équipements, celui de rue piétonne et de rue partagée repose sur le partage de l'espace public. Dans cette perspective, l'arrondissement MHM souhaite réaménager certaines rues pour créer de nouveaux espaces publics de qualité. Pour ce faire, il entend se fonder sur les définitions suivantes :

La rue piétonne est fermée à la circulation automobile et aménagée pour favoriser la réappropriation de l'espace public par les piétons. La circulation des cyclistes peut y être permise à basse vitesse, sur le site même ou sur une piste cyclable en site propre.

La rue partagée est une voie publique où la vitesse maximale est fixée à 20 km/h et où la priorité est accordée aux usagers les plus vulnérables. L'aménagement d'une rue partagée doit être cohérent avec ses principes.

QUESTION 2.1 : En considérant vos déplacements quotidiens dans votre quartier, quels endroits devraient faire l'objet d'un repartage de l'espace public (rue piétonne, rue partagée, etc.) ?

Principaux emplacements suggérés :

- Pie-IX/Notre-Dame (en supposant que le SRB se rende à Notre-Dame). Création d'un Village au Pied-du-Courant 2, intégrant la fin de la piste cyclable Desjardins, la rue Port-de-Montréal et une éventuelle station de navette fluviale.
- Parc Lalancette : connexion du parc au métro Joliette, en passant par la piste cyclable jusqu'à la place Valois
- Marché Maisonneuve : rue Ontario, parc Ovila-Pelletier, maison de la culture, rue Morgan (bloquer le transit automobile est-ouest sur Adam et Lafontaine)
- Promenade Ontario : rue partagée de Darling à Bennett
- Nicolet : rue partagée de Sherbrooke à Hochelaga ou au moins un trottoir (problème de vitesse)
- Moreau : rue partagée de Sherbrooke à Rouen
- Rue Charrette : devant l'école Guillaume-Couture
- Notre-Dame/Pierre-Bernard : corridor vert jusqu'à Hochelaga
- Métro Honoré-Beaugrand : sur certaines rues attenantes à la station
- Hochelaga/Des Ormeaux : rue partagée (plusieurs restos et commerces de proximité)
- Parc Bellerive : prolonger la rue partagée avec le parc Clément-Jetté
- École Saint-Justin : périmètre immédiat de l'école
- Autour de la piscine Annie-Pelletier et de l'aréna Clément-Jetté
- Liébert/Hochelaga : prolonger jusqu'à Pierre-de-Coubertin. Viendrait renforcer le Patio culturel.

QUESTION 2.2 : De nombreuses mesures d'apaisement de la circulation ont été implantées depuis 10 ans, notamment autour des écoles. En 2020, quels endroits devraient faire l'objet d'actions de sécurisation ?

Dans la section consacrée aux transports actifs et collectifs, plusieurs secteurs présentant des problèmes d'accès et de connectivité nuisant aux piétons et aux cyclistes dans leurs déplacements à grande échelle ont déjà été identifiés.

Or, à une échelle plus locale, les citoyens rapportent également certains problèmes qui affectent leurs déplacements de proximité et leur sécurité. Plusieurs cas précis ont été cités. La plupart font état de difficultés à traverser les rues, en particulier pour les personnes âgées ou à mobilité réduite.

Principales recommandations :

- Métro Honoré-Beaugrand : réaménager pour assurer une meilleure cohabitation des piétons, des voitures, des camions, des autobus et du trafic de l'A-25. Contrôle policier et sensibilisation.
- Sherbrooke/Viau : sécuriser les bretelles du côté sud
- Sherbrooke/Pie-IX
- Sherbrooke : Collège de Maisonneuve – réaménager les rues à proximité pour sécuriser l'accès
- Sherbrooke : ajouter des passages piétons et des feux de circulation aux grandes intersections (ex. : Des Ormeaux, Contrecœur, Saint-Donat, Trianon)
- Sherbrooke : ajouter des feux ou des saillies sur les rues transversales larges qui croisent Sherbrooke pour ralentir les automobilistes qui tournent trop vite (ex. : Lapointe, Joffre, etc.)
- Métro Préfontaine : créer un trajet piéton entre Sherbrooke et Hochelaga (Moreau)
- Ontario/Orléans : ajouter un passage piéton
- Ontario : sécuriser les alentours du CLSC (CLSC Olivier-Guimond aussi)
- Pie-IX/Ontario : allonger le temps de traverse pour les piétons (îlot au milieu)
- Pie-IX/Hochelaga (changement de configuration) : intersection problématique
- Hochelaga : ralentir le trafic et sécuriser les passages piétons
- Notre-Dame/Davidson
- Granby/Pierre-de-Coubertin

Ralentir la circulation automobile par tous les moyens – panneaux radars, saillies, dos d'âne et autres – et améliorer la sécurité des passages piétons sont les deux grands impératifs à retenir pour les déplacements à pied.

Le réaménagement de certaines rues en « corridors scolaires » est aussi apparu comme une orientation intéressante. À défaut de devenir des rues piétonnes, les rues Adam, Ontario et Grosbois pourraient être aménagées en « corridors scolaires ».

Quant aux cyclistes, ils courraient moins de risque d'être coincés entre une saillie et une voiture si les pistes cyclables passaient sur les saillies de trottoir. Remettre à niveau les chemins de fer, à l'aide de passages en caoutchouc par exemple, faciliterait par ailleurs la traversée des rails aux vélos.

La sécurisation des stationnements à vélos sur rue fait également partie des préoccupations des cyclistes. Dans certains cas, le dégagement de 5 m par rapport à l'intersection n'est pas respecté.

QUESTION 2.3 : Quelles actions devraient être mises en place de façon prioritaire dans votre quartier, dès 2020, pour faciliter l'accès aux rues commerciales en transport actif ?

En plus des mesures de bonification et de sécurisation relatives aux installations existantes, les participants ont suggéré certaines améliorations générales qui favoriseraient la fréquentation des rues commerciales en transport actif.

Principales suggestions :

- Ajouter des stationnements à vélos sur les rues résidentielles, près des rues commerciales (amorces)
- Réduire le nombre d'entrées charretières sur les rues commerciales
- Augmenter la canopée (ombre)
- Ne pas planter d'arbres sous les lignes électriques
- Ajouter du mobilier urbain sur Beaubien



Photo : Myriam Ménard

AXE 3 : RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT

Si la sécurité des piétons et des cyclistes, le partage de la chaussée et le réaménagement des espaces favorisent le transport actif et collectif, certains obstacles ont l'effet inverse et découragent les mieux intentionnés. Conséquences : des citoyens évitent certains déplacements trop exigeants ou choisissent de prendre leur voiture.

QUESTION 3.1 : Déterminez les contraintes ou enjeux qui constituent un frein à l'utilisation de solutions de rechange à l'auto solo. Quels services vous inciteraient à modifier vos habitudes de transport ?

Améliorer le transport en commun

Au sommet de la liste des obstacles, on trouve l'organisation du transport en commun. Tandis que de nouveaux quartiers résidentiels se développent et, avec eux, de nouvelles zones

commerciales, et pendant que la sédentarité gagne du terrain et que la proportion de personnes âgées augmente, l'offre de service de transport collectif peine à se développer.

Du côté des autobus, la fréquence des passages, la capacité des véhicules, la fiabilité et la compatibilité des horaires ont toutes une incidence majeure sur le transport en autobus, en particulier l'hiver. Le froid, le vent, la lumière qui baisse plus tôt rendent souvent les déplacements extérieurs pénibles, voire dangereux, pour bon nombre d'usagers. L'ajout d'abribus et de bornes d'information en temps réel pourrait atténuer ces irritants. Les rues Sherbrooke, Ontario et Sainte-Catherine sont souvent critiquées à cet égard. Et le secteur de Mercier-Est est particulièrement touché par ces inconvénients, car il n'est pas desservi par le métro.

Sur le plan de l'accessibilité, plusieurs circuits existants pourraient être repensés afin d'améliorer la desserte interne des nouveaux développements, mais aussi des quartiers d'origine parfois éloignés des artères commerciales, des métros et des autres services publics. Dans plusieurs cas cités par les participants, le prolongement des circuits de quelques arrêts seulement ferait une grande différence.

Du côté du métro, la fréquence, la fiabilité et les horaires sont également évoqués, notamment le prolongement des heures de service jusqu'à 3 h du matin. Mais le prolongement de la ligne bleue jusqu'à la ligne verte est sans doute le projet le plus prometteur aux yeux des participants. La distance entre les édicules Anjou (en construction) et Honoré-Beaugrand (déjà construit) étant relativement courte, les coûts de construction et le niveau de complexité des travaux seraient aisément justifiables dans un rapport coûts/utilité pour améliorer l'offre de service dans l'est de l'île.

Les trajets de longue distance

En plus de desservir toute la population de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, la partie est du réseau de la STM absorbe un nombre important d'usagers provenant des arrondissements voisins et des banlieues situées au nord et à l'est de l'île. Naturellement, plus on s'éloigne du centre-ville, plus l'usage de la voiture monte en flèche.

Afin de réduire la pression sur les axes routiers est-ouest de la ville, l'augmentation des services rapides par bus sur Notre-Dame et Sherbrooke vient immédiatement à l'esprit des participants. Quelques stationnements incitatifs étagés le long de ces trajets rapides permettraient en effet de réduire la pression sur le réseau municipal. Le verdissement de ces espaces et une tarification incitative pourraient en outre s'arrimer au concept de stationnement étagé.

QUESTION 3.1 : Quelles mesures permettraient de résoudre les problèmes liés au camionnage ?

Au sujet de la pression exercée sur les voies du réseau municipal, le camionnage mérite une attention particulière. Même si ce type de transport offre une flexibilité sans égale pour la livraison de marchandises, il présente en milieu urbain de nombreux problèmes de sécurité, de bruit, de pollution et d'occupation de l'espace public.

Pour atténuer la plupart de ces problèmes, la réduction de la taille des camions apparaît comme une solution faisant l'objet d'un large consensus. La création de centres de transbordement dans des lieux inexploités en périphérie du centre-ville et/ou des centres de distribution logistique au centre-ville (vélo-cargo) permettrait de réduire la taille des camions qui doivent effectuer des livraisons dans les quartiers.

En réduisant la taille des camions, on favoriserait en outre leur électrification, y compris pour le transport de la neige et la collecte des déchets. Enfin, en combinant à tout cela l'intelligence artificielle, on parviendrait à mieux contrôler les temps de livraison, les horaires, les zones de camionnage et les règlements municipaux, y compris pour les grands chantiers de construction.

Conclusion

Sortir des sentiers battus
Tous les systèmes existants méritent d'être bonifiés, réparés, raccordés, modernisés. Depuis 10 ans se sont ajoutés les nouveaux systèmes de transport partagé de voiture (Communauto, Flex, Car2go) et de vélo (BIXI, BIXI électrique, LIME, UBER) ainsi que d'autres types de transport alternatif, qui occupent de plus en plus de place sur le grand échiquier du transport urbain à Montréal.

Arrivent aujourd'hui des projets pilotes de transport fluvial, de véhicules autonomes, d'électrification, de services, d'applications technologiques qui n'existent pas encore à grande échelle, mais qui tendent à réduire l'usage des véhicules à combustion interne. Au fur et à mesure que ces innovations sont implantées, que les transports actifs et collectifs deviennent plus accessibles et plus agréables, le recours à l'auto solo diminue.

ANNEXE 1 : Déroulement du forum citoyen

Objectifs du forum

- Présenter aux citoyens de l'arrondissement le bilan de la première année de mise en œuvre du Plan local de déplacements et échanger avec eux à ce sujet.
- Convier les citoyens à un exercice participatif afin de leur permettre de déterminer quelles actions l'arrondissement devrait prioriser dès 2020 dans le cadre de son Plan local de déplacements.

Formule proposée

Déroulement de l'activité

Accueil des participants avec café et fruits – de 8 h 30 à 9 h

Partie 1 : bilan – de 9 h à 10 h 15
Formule en kiosques thématiques. Échanges informels avec des responsables de la Division des études techniques, du SUM et de la STM. Des représentants du SPVM sont également invités à discuter avec les participants. Un parcours réunissant les 10 à 15 actions les plus structurantes est établi afin de permettre aux participants de s'informer sur les réalisations les plus importantes.

Partie 2 : atelier participatif – de 10 h 15 à 11 h 15
Les citoyens prennent part à des tables rondes en groupes de six à huit personnes. Les participants sont regroupés en fonction de leur quartier. Le but de l'exercice est de centrer la démarche sur leur milieu de vie. Par exemple : trois ou quatre tables de citoyens d'Hochelaga-Maisonneuve, trois ou quatre tables de citoyens de Mercier-Ouest et trois ou quatre tables de citoyens de Mercier-Est.

De grandes cartes de chacun des quartiers sont placées au centre des tables, ainsi qu'une liste de cartes et de scénarios à l'étude pour chaque axe du plan. Les citoyens sont invités à présenter les mesures qu'ils aimeraient que l'arrondissement priorise dès 2020. Ils ont 20 minutes par axe pour couvrir l'ensemble des scénarios. Cinq minutes sont accordées pour la réflexion individuelle, et 15 minutes pour échanger aux tables et mettre en commun les idées. Seules des actions réalisables en 2020 peuvent être présentées. Les citoyens ont la possibilité d'ajouter une ou deux mesures qui ne font pas partie des scénarios présentés. Des pastilles et des crayons sont mis à la disposition des participants afin de leur permettre de localiser leurs priorités sur la carte. Un animateur est assigné à chaque table, et chaque table désigne un citoyen preneur de notes.

Scénarios :

Axe 1 : Transports actifs et collectifs (20 minutes)

- En 2020, l'arrondissement poursuivra l'amélioration de son réseau cyclable. En vous fiant aux scénarios à l'étude (illustrés sur la carte) que l'arrondissement souhaiterait développer au cours des cinq prochaines années, sélectionnez, à l'aide des pastilles vertes, de trois à cinq pistes/voies cyclables que vous utilisez et/ou aimeriez utiliser qui mériteraient d'être bonifiées.
- La Ville de Montréal entend développer des pôles de mobilité autour des neuf stations de métro de l'arrondissement et du marché Maisonneuve en 2021. En vous reportant aux critères d'implantation (listés sur la fiche d'information sur votre table), déterminez les autres endroits dans votre quartier où vous jugez qu'il serait pertinent d'implanter un pôle de mobilité. Identifiez un ou deux pôles en utilisant les pastilles bleues.

Axe 2 : Sécurité des déplacements et qualité des espaces publics (20 minutes)

- En considérant vos déplacements quotidiens dans votre quartier, quels endroits devraient faire l'objet d'un repartage de l'espace public (rue piétonne, rue partagée, etc.) ? Identifiez de un à trois sites en utilisant les pastilles orange. Complétez votre réponse à l'aide du tableau, au besoin.
- De nombreuses mesures d'apaisement de la circulation ont été implantées depuis 10 ans, notamment autour des écoles. En 2020, quels endroits devraient faire l'objet d'actions de sécurisation ? Identifiez de trois à cinq endroits à l'aide des pastilles jaunes. Vous pouvez également vous reporter à la carte des mesures d'apaisement de la circulation déjà réalisées.
- Quelles actions devraient être mises en place de façon prioritaire dans votre quartier, dès 2020, pour faciliter l'accès aux rues commerciales en transport actif ? Inscrivez votre réponse dans le tableau sur votre table.

Axe 3 : Réseau routier et stationnement (20 minutes)

- Déterminez les contraintes ou enjeux qui constituent un frein à l'utilisation de solutions de rechange à l'auto solo. Quels services vous inciteraient à modifier vos habitudes de transport (auto en libre-service, transports collectifs et actifs, etc.) ? Inscrivez votre réponse dans le tableau sur votre table.
- Quelles mesures permettraient de résoudre les problèmes liés au camionnage (nuisance sonore, sécurité, etc.) ?

Pause goûter : de 11 h 15 à 11 h 30

Partie 3 : Plénière – de 11 h 30 à 12 h

Les « rapporteurs » de chaque table présentent un résumé des projets qui ont été discutés dans leur groupe durant l'atelier participatif. Des responsables de la Division des études techniques et des communications circulent entre les tables afin de relancer la discussion au besoin et de répondre aux questions des citoyens.

Mot de la fin par les élus – de 12 h à 12 h 15

On résume ce qui a été entendu et compris lors de la plénière et on annonce les étapes à venir.