



ÉLABORATION DU PLAN LOCAL DE DÉPLACEMENTS

Rapport de consultation publique - Phase 2
Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville
Juin 2019

CONVERCITÉ

TABLE DES MATIÈRES

Partie 1. Mise en contexte.....	4
1. Rappel du mandat.....	4
2. Présentation de la démarche.....	5
2.1. Volet panneaux d'information et de consultation.....	6
2.2. Volet groupe de discussion.....	7
Partie 2. Résumé des discussions.....	10
1. Les déplacements à pied.....	11
2. Les déplacements à vélo.....	18
3. L'offre en mobilité durable.....	28
4. Les mesures d'apaisement et de partage de la rue.....	22
5. L'offre de transport en commun.....	34
6. La livraison et le stationnement.....	36
7. Le réaménagement du boulevard Gouin Ouest.....	38
Annexes.....	42
Annexe 1. Carte de provenance.....	42
Annexe 2. Feuille individuelle.....	43
Annexe 2. Localisation des scénarios.....	43

ÉQUIPE DE PROJET

Ophélie Chabant
Chargée de projets

Adèle Lebrun
Agente de recherche

2.1. VOLET PANNEAU D'INFORMATION ET DE CONSULTATION

Les consultations se sont déroulées sous forme de portes ouvertes de 16 h à 20 h 30, ce qui permettait aux citoyens d'arriver au moment le plus opportun pour eux.

Dès leur arrivée, ils étaient accueillis et invités à prendre connaissance des panneaux d'information sur les orientations et les interventions proposées. Pour chacun des panneaux, un représentant de l'arrondissement était présent pour échanger et répondre aux questions.

Les thématiques des panneaux d'information étaient les suivantes :

1. Présentation de la démarche
2. Les déplacements à pied
3. Les déplacements à vélo
4. L'offre en mobilité durable
5. Les mesures de partage de la rue
6. L'offre de transport en commun
7. La livraison et le stationnement

Pour les thématiques relatives aux déplacements à pied, les déplacements à vélo et l'offre en mobilité durable, les citoyens étaient invités à participer à un exercice collectif.

Par groupe de deux ou trois personnes, il leur était demandé d'identifier sur la carte du réseau projeté, trois éléments en respectant un code de couleur préétabli :

- **En vert** : les améliorations projetées qui sont approuvées ou validées;
- **En rouge** : les améliorations projetées qui sont rejetées, incomprises ou jugées non pertinentes;
- **En jaune** : les liens manquants ou les secteurs oubliés.

Par ailleurs, pour chaque panneau exposé, une feuille individuelle permettait aux participant(e)s de laisser leurs commentaires sur les orientations et les interventions proposées. L'ensemble des feuilles a été récupéré et analysé.



2.2. VOLET GROUPE DE DISCUSSION

Durant la soirée, les citoyens avaient également l'occasion de prendre part à plusieurs groupes de discussion, d'une durée d'environ 60 minutes.

Lors de la première rencontre (jeudi 11 avril), deux sujets de discussion étaient proposés aux citoyens à des heures prédéterminées :

De 16 h 30 à 17 h 30 : **Comment rendre les déplacements sécuritaires entre la maison et l'école?**

De 18 h 30 à 19 h 30 :

- Rue Prieur, à l'est du parc Ahuntsic et rue Sauriol, entre la rue Berri et le parc des Hirondelles : **les sens uniques choisis, pour la circulation automobile, sont-ils les bons? Verriez-vous la piste cyclable davantage au nord ou au**

sud de la rue? Croyez-vous que ces aménagements devraient être entretenus l'hiver, dès leur mise en fonction?

- Rue Prieur, à l'ouest du parc Ahuntsic : **Quelle option privilégiez-vous ? (les scénarios sont présentés dans la partie 2, chapitre 1.3)**

Lors de la deuxième rencontre (mercredi 17 avril), deux sujets de discussion étaient également proposés aux citoyens :

De 16 h 30 à 17 h 30 : **Comment rendre les déplacements sécuritaires entre la maison et l'école?**

De 18 h 30 à 19 h 30 : **Comment imaginez-vous le réaménagement du boulevard Guin O. ?**



LA RENCONTRE EN CHIFFRES

2 rencontres

95 participant(e)s

7 panneaux d'information

2 groupes de discussion par soirée

3 sujets de discussion proposés aux citoyens

10 tables de discussions

17 cartes annotées

115 contributions sur les feuilles individuelles

7 commentaires reçus sur Réalisons Montréal

PARTIE 2

RÉSUMÉ DES DISCUSSIONS

Les résultats présentés dans la section suivante constituent une synthèse de l'analyse des deux rencontres de consultation, des feuilles individuelles, de l'exercice collectif de cartographie, des groupes de discussion et des commentaires partagés sur la plateforme web Réalisons Montréal.

LES DÉPLACEMENTS À PIED

Les commentaires ont été regroupés selon deux catégories : les remarques générales qui peuvent s'appliquer à l'ensemble du territoire, et les remarques plus spécifiques, concernant des lieux d'interventions proposés par les participant(e)s.

1.1. REMARQUES GÉNÉRALES

SÉCURISER LES DÉPLACEMENTS À PIED

À QUELS ENDROITS?

- Aux abords des écoles;
- Près des stations de métro;
- Sur les grands axes;
- Aux alentours des rues commerciales.

COMMENT?

- En améliorant l'éclairage urbain.
- En entretenant le réseau piéton, en particulier l'hiver.
- En aménageant des traverses piétonnes et en augmentant leur visibilité (marquage jaune, surélévation).
- En augmentant le nombre de traverses piétonnes ainsi que le temps de traverse.
- En sécurisant les intersections, notamment en signalant l'interdiction de stationnement à moins de cinq mètres d'une intersection.
- En aménageant des saillies de trottoir végétalisées.
- En améliorant la signalisation : panneaux et marquage au sol.
- En identifiant les itinéraires les plus empruntés pour prioriser les réaménagements.
- En réalisant un marquage au sol au printemps et non à l'automne, et en l'entretenant toute l'année.

SENSIBILISER LA POPULATION SUR LES COMPORTEMENTS SÉCURITAIRES ET LA COHABITATION AVEC LES AUTRES USAGERS

AUPRÈS DE QUI?

- Des jeunes enfants;
- Des adolescents;
- Des familles;
- Des piétons et des cyclistes.

COMMENT?

- En collaborant avec le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM).
- En mobilisant les écoles, notamment les directions et le personnel.
- En faisant la promotion des saines habitudes vie, en communiquant davantage les bienfaits de la marche.

AMÉLIORER LA QUALITÉ ET LE CONFORT DU RÉSEAU PIÉTONNIER

COMMENT?

- En végétalisant les cheminements piétonniers.
- En prévoyant des espaces de repos, des îlots de fraîcheur, notamment pour les parents et leurs enfants, les aînés et les animaux domestiques.
- En intégrant du mobilier urbain lorsque cela est possible afin de favoriser la vie communautaire.
- En aménageant des ruelles vertes.

1.2. LIEUX D'INTERVENTIONS PROPOSÉS

CHEMINEMENTS PIÉTONS

- Sécuriser les déplacements entre les deux pavillons de l'école Sophie-Barat et en direction de la station de métro Henri-Bourassa.
- Sécuriser le passage sous la voie ferrée au niveau de la gare Bois-de-Boulogne et élargir le trottoir.
- Aménager des espaces piétons près du nouveau « quartier des générations », pour faciliter les déplacements des personnes âgées.
- Aménager des trottoirs sur le boulevard Gouin O., entre le parc-nature du Bois-de-Saraguay et le parc Beauséjour.
- Aménager des passages piétonniers devant les écoles Jacques Prévert (rue de Serres) et Pasteur (avenue de la Miséricorde et boulevard Gouin O.).
- Élargir le trottoir à l'intersection des rues Grenet et De Salaberry et abaisser la limite de vitesse pour la circulation automobile.
- Aménager des avancées de trottoirs sur les rues Guertin, Filion et Lavigne.
- Au nord de l'hôpital du Sacré-Cœur les trottoirs sont trop étroits et les arrêts d'autobus mal localisés, ce qui entraîne des conflits entre les usagers.
- Améliorer l'aménagement de la rue Fleury Ouest, pour la rendre plus conviviale et agréable.
- Plus largement, les grandes artères telles que la rue Berri, le boulevard Saint-Laurent, la rue Sauvé et la rue Saint-Hubert offrent peu de confort aux piétons qui sont confrontés à la pollution, aux déchets ainsi qu'à la dégradation des infrastructures routières, notamment les viaducs et les ponts.

ACCESSIBILITÉ

- Améliorer l'accès piétonnier au niveau de l'épicerie Métro située sur la rue Fleury et inciter les voitures à ralentir aux traverses piétonnes sur la rue Fleury Ouest.
- Réaménager la station Crémazie en facilitant l'accès ouest depuis le collège Ahuntsic et ajouter des traverses piétonnes protégées près des rues Berri et Lajeunesse.
- Aménager un accès piéton de la gare Chabanel au Marché Central.

TRAVERSES PIÉTONNES

- Améliorer la visibilité de la traverse piétonne sur la rue de Louisbourg près du YMCA.
- Augmenter le temps de traverse piétonne à l'intersection du boulevard Henri-Bourassa et de la rue du Fort-Lorette.
- Aménager une traverse piétonne à l'intersection des rues Marsan et De Salaberry.
- Améliorer la traverse à l'intersection entre la rue Grenet et le boulevard Gouin O.
- Augmenter la durée des feux de circulation sur la rue De Salaberry à la hauteur du centre d'achat Les Galeries Normandie.
- Aménager une traverse piétonne à l'intersection de la rue Filion et du boulevard Gouin O.
- Ajouter des traverses piétonnes entre la rue De Salaberry et le parc Sainte-Odile.

INTERSECTIONS

- Installer des arrêts au niveau des intersections dans le quartier Youville, sur la rue de Louvain Est.
- Améliorer l'intersection de la rue De Salaberry et de l'avenue De Poutrincourt, au niveau de l'entrée du centre d'achat Les Galeries Normandie.
- Sécuriser l'intersection entre le boulevard Henri-Bourassa et la rue Grenet.
- Rénover le marquage au sol sur la rue Grenet à l'intersection du boulevard Gouin O.

AUTRES COMMENTAIRES

- Aménager des barrières le long des trottoirs afin d'empêcher les traversées de piétons en dehors des intersections, sur la rue Saint-Hubert, le boulevard Henri-Bourassa, la rue Papineau et l'avenue Christophe Colomb.
- Éliminer les bretelles d'accès pour tourner à droite, notamment à l'intersection des rues Lajeunesse et Sauvé et des boulevards de l'Acadie et Henri-Bourassa.
- Améliorer les feux de circulation sur le boulevard Henri-Bourassa afin de réduire la vitesse de circulation, notamment entre l'avenue Christophe-Colomb et le boulevard Saint-Laurent.
- Installer des escaliers à l'intersection entre le boulevard Henri-Bourassa et la voie ferrée.
- Réaliser des aménagements paysagers sur la rue Legendre et l'avenue Émile-Journault, par exemple en installant des bacs à fleurs.
- Faire de l'avenue Papineau un boulevard urbain, notamment au niveau du parc-nature de l'Île-de-la-Visitation.

1.3. COMMENT RENDRE LES DÉPLACEMENTS SÉCURITAIRES ENTRE LA MAISON ET L'ÉCOLE?

CE QUE LA VILLE (ARRONDISSEMENT ET SPVM) PEUT FAIRE

- Augmenter les mesures d'apaisement de la circulation dans les rues accueillant des établissements scolaires, par exemple les rues Prieur et Sauriol, et s'assurer qu'elles soient visibles tout au long de l'année. Certain(e)s participant(e)s proposent d'interdire la circulation automobile aux abords des écoles au moment des entrées et des sorties de classe.
- Repenser les aménagements aux abords des écoles :
 - Installer du mobilier urbain tel que des bancs ou des bacs à fleurs;
 - Améliorer la visibilité de la signalisation;
 - Réaliser un marquage au sol incitant les automobilistes à réduire leur vitesse de circulation;
 - Abaisser la vitesse de circulation à 20 km/h.
- Continuer d'aménager des saillies de trottoirs en béton puisqu'elles facilitent la traversée des piétons, elles augmentent leur visibilité et réduisent la vitesse des automobiles dans les virages. Par ailleurs, il est précisé que les saillies identifiées par un simple revêtement au sol différent de celui des voies de circulation ne sont pas aussi efficaces. C'est par exemple le cas de la rue Fleury.
- Réaménager les intersections suivantes, car leur configuration n'incite pas les automobilistes à réduire leur vitesse de circulation.
 - Rue Jeanne-Mance et rue Fleury;
 - Boulevard Henri-Bourassa et l'avenue du Sacré-Cœur.
- Aménager des pistes cyclables protégées.
- Assurer un entretien hivernal des pistes cyclables et des trottoirs.
- Réaliser les opérations de déneigement et de déglacage en dehors des heures d'entrées et de sorties de classe. Certain(e)s participant(e)s précisent que les parcours à pied, l'hiver, sont parfois plus sécuritaires pour les enfants, car les automobilistes roulent moins vite.
- Réaliser des campagnes de sensibilisation et de prévention tout au long de l'année et fournir du matériel de sensibilisation aux écoles et aux parents sur les bonnes pratiques de conduite aux abords des écoles. Il est suggéré que le matériel soit adapté à la réalité géographique de l'établissement scolaire.
- Réaliser une étude de déplacements avant de procéder à de nouveaux aménagements.

CE QUE LES ÉCOLES PEUVENT FAIRE

- Sensibiliser les parents à adopter de meilleures pratiques en voiture à la sortie des classes et aux abords des écoles. Par exemple, ne pas stationner en double file, faire des demi-tours ou encore, déposer l'enfant du mauvais côté de la rue.
- Organiser des cours ou des ateliers destinés à sensibiliser les élèves aux comportements sécuritaires. Selon des participant(e)s, il est important que les professeurs collaborent avec divers acteurs et partenaires et que ces démarches de sensibilisation soient déployées dans toutes les écoles. Par exemple, le programme de Vélo Québec, *Cycliste averti*, n'est mis en place que dans quelques écoles de l'arrondissement.
- Encourager les déplacements actifs des enfants.
- Reproduire l'aménagement réalisé à l'école Marie-Clarac « Kiss and go » :
 - Un débarcadère pour les voitures situé devant l'école et distinct de la voie de transit;
 - Un employé de l'école gérant les arrivées et les départs des enfants;
 - Un temps limité pour déposer et récupérer les enfants.
- Comptabiliser le nombre d'infractions au Code de la sécurité routière et afficher ces données aux abords des écoles afin de conscientiser les parents des élèves.

CE QUE LES PARENTS PEUVENT FAIRE

- Leur mobilisation peut permettre d'identifier les trajectoires et les habitudes de déplacements.
- Encourager le transport actif de leurs enfants, par exemple en les accompagnant à l'école à pied ou à vélo, au début du primaire.
- Faire preuve de plus de prudence lorsqu'ils déposent ou qu'ils récupèrent leurs enfants et adopter de meilleures pratiques en voiture.

LES DÉPLACEMENTS À VÉLO

La thématique relative aux déplacements à vélo a été la plus mobilisatrice. Sur les dix-sept cartes annotées durant l'exercice collectif de cartographie, neuf d'entre elles concernaient les déplacements à vélo.

Pour faciliter la lecture, l'identification des liens validés, des liens manquants et des liens rejetés ont été représentés sur une carte. L'épaisseur des lignes indique le niveau d'accord des participant(e)s. Les liens à la fois validés et rejetés indiquent que les avis sont partagés. Les commentaires ont été retranscrits et regroupés selon s'il s'agissait de remarques générales s'appliquant à l'ensemble du territoire, ou plutôt des remarques localisées.

1.1. REMARQUES GÉNÉRALES

Les participant(e)s ont insisté sur les éléments suivants :

- Entretien le réseau cyclable, en tout temps, y compris dans les parcs. Un participant est plutôt d'avis que l'entretien hivernal des pistes cyclables n'est pas nécessaire dans la mesure où elles ne sont pas utilisées durant cette période.
- Prévoir des îlots de fraîcheur, des espaces de restauration et des « stations » de vélos pour réparer et gonfler les pneus.
- Développer un réseau cyclable continu est-ouest et nord-sud.
- Améliorer la sécurité et le nombre de pistes cyclables en utilisant, par exemple, une partie des trottoirs (ex. sur la rue Papineau).
- Sensibiliser les cyclistes au respect de la signalisation, à l'équipement obligatoire, ainsi qu'au casque et aux lumières.
- Aménager des voies protégées pour les cyclistes.
- Augmenter le nombre de supports à vélo sur rue, notamment en aménageant des saillies.
- Le tracé des pistes cyclables ne doit pas occasionner d'importants détours pour les cyclistes. Il faut penser aux déplacements utilitaires et plus uniquement aux déplacements récréatifs, dans la planification du réseau cyclable.



DISCUSSION AUTOUR DU PANNEAU D'INFORMATION

1.2. LIEUX D'INTERVENTIONS PROPOSÉS

SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS

- Aménager des pistes cyclables protégées sur les rues Berri et Lajeunesse.
 - Améliorer l'éclairage à l'intersection du boulevard Henri-Bourassa et de la rue Lajeunesse, et y protéger les cyclistes.
 - Sécuriser le trottoir à l'intersection des rues Sauvé et Jeanne-Mance.
 - Protéger l'axe cyclable sur la rue Prieur et aménager un lien cyclable entre la rue Sauriol la rue Prieur, car plusieurs écoles se situent dans le quartier.
 - Sécuriser l'intersection de la rue Prieur et du boulevard Saint-Laurent, entre autres en raison du camionnage.
 - Sécuriser le boulevard Gouin O.
 - Sécuriser le boulevard de l'Acadie.
 - Dans plusieurs parcs, notamment le parc Nicolas-Viel, des murets en béton sont installés dans les sentiers pour délimiter la piste cyclable du chemin réservé aux piétons, or ils sont la cause d'accidents.
 - Sécuriser l'intersection cyclable du boulevard Gouin Est et de l'avenue
- Christophe-Colomb (l'accès au parc Louis-Hébert).
- Réaménager la piste cyclable sur le boulevard Gouin O. entre le parc-nature du Bois-de-Liesse et le parc-nature du Bois-de-Saraguay et assurer son entretien.
 - Sécuriser l'intersection de la rue Chabanel Ouest et du boulevard Saint-Laurent.
 - Le lien cyclable le long du parc Belmont est trop court et l'aménagement n'est pas satisfaisant.
 - L'intersection de la rue Dudemaine et du boulevard O'Brien est dangereuse en raison de l'autorisation de tourner à gauche et des écoles situées à proximité.
 - Aménager un lien cyclable sécuritaire et convivial sur le pont Lachapelle.
 - La piste cyclable sur la rue de Louisbourg est peu sécuritaire.

MAILLAGE DU TERRITOIRE ET ACCESSIBILITÉ

- Améliorer les accès cyclables à proximité des stations de métro Sauvé et Crémazie, notamment dans la perspective d'aménager des pôles de mobilité.
- Tenir compte des dénivelés si des déviations de pistes cyclables sont envisagées dans le parc Ahuntsic.
- Améliorer les liens cyclables et les connexions avec les autres arrondissements, particulièrement dans l'ouest (vers l'arrondissement Saint-Laurent) ainsi que sur la rue Meilleur et le boulevard Saint-Laurent (vers l'arrondissement Villeray, Saint-Michel, Parc-Extension).

LIEUX À DESSERVIR

- Faire converger des pistes cyclables vers le collège de Bois-de-Boulogne.
- Développer rapidement des projets structurants dans le secteur de Chabanel (intersection de la rue Chabanel et du boulevard Saint-Laurent).

COHABITATION ET PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC

- Assurer une meilleure cohabitation entre les cyclistes et les piétons sur la rue Fleury. Entre la rue Papineau et la rue Christophe Colomb, plusieurs cyclistes circulent sur les trottoirs.
- Dans le parc Ahuntsic, baliser la piste cyclable et les autres modes de déplacement.

EXPLICATIONS SUR LES LIENS PROPOSÉS

- Aménager une piste cyclable sur la rue de Lorimier avec une mise à sens unique de cette rue. C'est l'une des seules options envisageables pour traverser la voie ferrée à l'est de la rue Papineau et ce serait un moyen intéressant pour réduire la circulation automobile et créer un axe direct entre les parcs Frédéric-Back, du Sault-au-Récollet et le parc-nature de l'Île-de-la-visitation.
- Ajouter des passages de la voie ferrée entre les rues de Port-Royal et de Louvain, et sécuriser les passages du boulevard Crémazie, à l'ouest de la piste cyclable située sur la rue Berri.
- Considérer l'aménagement des pistes cyclables sur la rue Fleury (celle-ci aura pour avantage d'encourager et de favoriser le commerce local) et sur le boulevard Saint-Laurent.
- La piste cyclable sur le boulevard Gouin entre l'école Sophie-Barrat et le parc Nicolas-Viel doit être aménagée pour les déplacements utilitaires.
- Aménager une piste cyclable bidirectionnelle sur la rue Prieur, entre l'avenue Christophe-Colomb et le parc Ahuntsic.

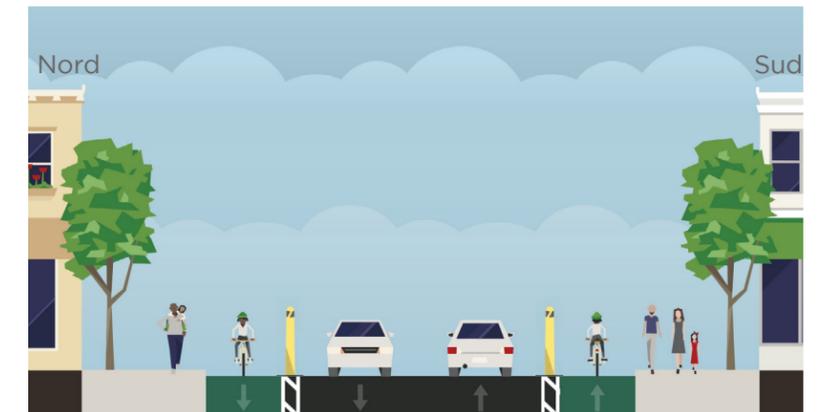
1.3. SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENTS CYCLABLES SUR LES RUES PRIEUR ET SAURIOL

RUE PRIEUR À L'OUEST DU PARC AHUNTSIC

Pour la rue Prieur à l'ouest du parc Ahuntsic, deux scénarios d'aménagement préliminaires étaient présentés.

SCÉNARIO 1

- Bandes cyclables sécurisées de part et d'autre de la chaussée;
- Circulation automobile à double sens;
- Aucun stationnement sur la rue Prieur.



SCÉNARIO 1

SCÉNARIO 2

- Piste cyclable de type bidirectionnelle;
- Circulation à sens unique vers l'ouest;
- Stationnement du côté nord de la rue Prieur.



SCÉNARIO 2

L'ensemble des participant(e)s privilégie le second scénario d'aménagement pour les raisons suivantes :

- Le déneigement est facilité ;
- La vitesse de circulation est ralentie ;
- Des espaces de stationnement sont maintenus.

Toutefois, les participant(e)s proposent d'ajouter certaines mesures afin d'améliorer la sécurité des cyclistes, en particulier celle des enfants. À ce titre, ils proposent que la piste cyclable se situe du côté des écoles, c'est-à-dire au nord. Par ailleurs, la vitesse de circulation a été abaissée à 30 km/h, mais elle n'est pas toujours respectée. Il est suggéré

d'augmenter les mesures de contrôle. Aussi, des feux de circulation devraient être ajoutés aux intersections. Enfin, il est important pour les participant(e)s que les nouveaux aménagements soient plus verts, ce qui permet d'embellir le quartier et d'offrir une expérience plus agréable pour les piétons.

Concernant le premier scénario, les participant(e)s apprécient l'aménagement des pistes cyclables qui est plus sécuritaire pour les cyclistes. Toutefois, cette configuration ne facilite pas le déneigement en période hivernale. D'autre part, la circulation en double sens n'encourage pas les automobilistes à réduire leur vitesse, ce qui est pourtant essentiel dans un secteur résidentiel.

RUE SAURIOL ET RUE PRIEUR À L'EST DU PARC AHUNTSIC

Malgré que la majorité des discussions ont porté sur la rue Prieur, le scénario proposé peut également s'appliquer à la rue Sauriol.

Le sens de circulation de la rue peut différer mais ces deux rues sont d'emprise comparable.



LA CIRCULATION AUTOMOBILE

Les participant(e)s valident les sens de circulation proposés pour la circulation automobile, c'est-à-dire vers l'est de la rue Christophe-Colomb (vers l'arrondissement Saint-Michel, Villeray, Parc-Extension) et vers l'ouest entre Christophe-Colomb et le parc Ahuntsic. Ils précisent que cet aménagement est très satisfaisant et cohérent, car la circulation de transit dans le quartier ne cesse d'augmenter et la présence

des cinq écoles génère de nombreux déplacements.

Selon certain(e)s participant(e)s, il faut toutefois s'assurer que ce scénario n'entraîne pas une circulation trop importante dans les rues voisines.

Par ailleurs, le retrait du stationnement sur un côté, et non les deux, est un compromis entre le maintien d'une offre raisonnable de places de stationnement et la réalisation d'aménagements cyclables accessibles et sécuritaires.

LA LOCALISATION DE LA PISTE CYCLABLE

Selon plusieurs participant(e)s, la réalisation d'une piste cyclable au nord des rues est l'option la plus intéressante. Plusieurs précisions sont apportées concernant son aménagement :

- Les pistes cyclables doivent être sécuritaires et connectées au réseau existant. La mise en place de bollards est insuffisante, car ils sont rapidement abimés. Une bande de protection en béton d'une couleur distincte donnerait de la visibilité à la piste et protégerait davantage les cyclistes.
- Les bandes de protection doivent être larges, comme c'est le cas sur la rue Clark, afin de réaliser un aménagement plus vert et plus esthétique. Plusieurs participant(e)s imaginent des espaces pour jardiner.
- Les intersections doivent également être sécurisées.
- Elles doivent être entretenues durant la saison hivernale. Des participant(e)s proposent de ne pas mettre de bollard le long de la piste cyclable et de contourner le parc Ahuntsic afin de faciliter son déneigement.

Quelques personnes évoquent aussi l'idée d'aménager des sas¹ vélos aux intersections majeures, à savoir au coin des rues Saint-Hubert, Christophe-Colomb et Papineau et d'y ajouter également des feux prioritaires pour les cyclistes.

Toutefois, pour la section entre l'avenue Christophe-Colomb et le parc du Sault-au-Récollet, quelques participant(e)s sont d'avis que la

localisation de la piste cyclable est moins sécuritaire, notamment dans la situation où un automobiliste tourne vers la gauche et donc empiète sur la piste cyclable.

Au-delà de la localisation de la piste cyclable au nord ou au sud des rues, des participant(e)s émettent le souhait que dès que l'arrondissement procède à une reconfiguration, il faut ajouter de la signalisation aux endroits stratégiques, en particulier s'il y a un changement dans le sens de circulation. Ils rappellent que cela se fait déjà lorsque l'on réduit la vitesse de circulation à 30 km/h dans les rues résidentielles. Cette signalisation devra être installée plusieurs semaines à l'avance.

AUTRES COMMENTAIRES

- Ajouter des mesures d'apaisement, notamment des arrêts.
- Échanger avec les autres arrondissements et s'inspirer des meilleures pratiques concernant l'aménagement de pistes cyclables.
- Répondre au besoin en stationnements des résidents. Un système garantissant du stationnement aux personnes habitant sur les rues Prieur et Sauriol devrait être mis en place.
- L'accès au stationnement créé de la valeur pour une propriété. Le retirer entièrement, sans alternative, réduirait la valeur foncière des résidences sur les rues Prieur et Sauriol.
- Concevoir un système informatique afin d'identifier, louer et partager du stationnement libre.

¹ Le sas vélo est un espace réservé aux cyclistes situé devant les voitures arrêtées à une intersection régie de feux de circulation. Ce refuge leur permet de changer de direction de façon sécuritaire, de s'accumuler à l'intersection et de diminuer leur exposition aux gaz d'échappement des automobiles.

L'OFFRE EN MOBILITÉ DURABLE

Plusieurs commentaires et recommandations ont été formulés dans les feuilles individuelles et lors de l'exercice collectif de cartographie.

VÉLOS EN LIBRE-SERVICE

L'augmentation du nombre de stations BIXI est appréciée par les participant(e)s.

Les participant(e)s proposent d'en ajouter :

- Dans le parc Marcellin-Wilson;

- À l'intersection des rues Grenet et de Louisbourg;
- Au YMCA Cartierville;
- À proximité de l'hôpital du Sacré-Cœur.

Par ailleurs, les points rouges sur la carte représentent les stations BIXI validées.

AUTOPARTAGE

Concernant l'offre de véhicules d'autopartage, il est suggéré d'augmenter le nombre de véhicules disponibles et le nombre de stationnements réservés à ce service, en particulier dans les secteurs où l'offre résidentielle est importante. Aussi, un service de Car2go pourrait venir compléter cette offre.

PÔLES DE MOBILITÉ

Les pôles de mobilité sont fortement appréciés. Deux nouveaux pôles de mobilité ont été identifiés lors des rencontres. Le premier se situe à l'intersection entre la rue Grenet et la rue de Louisbourg. Le second se situe au sud du parc Marcellin-Wilson, délimité par le boulevard Henri-Bourassa, le boulevard

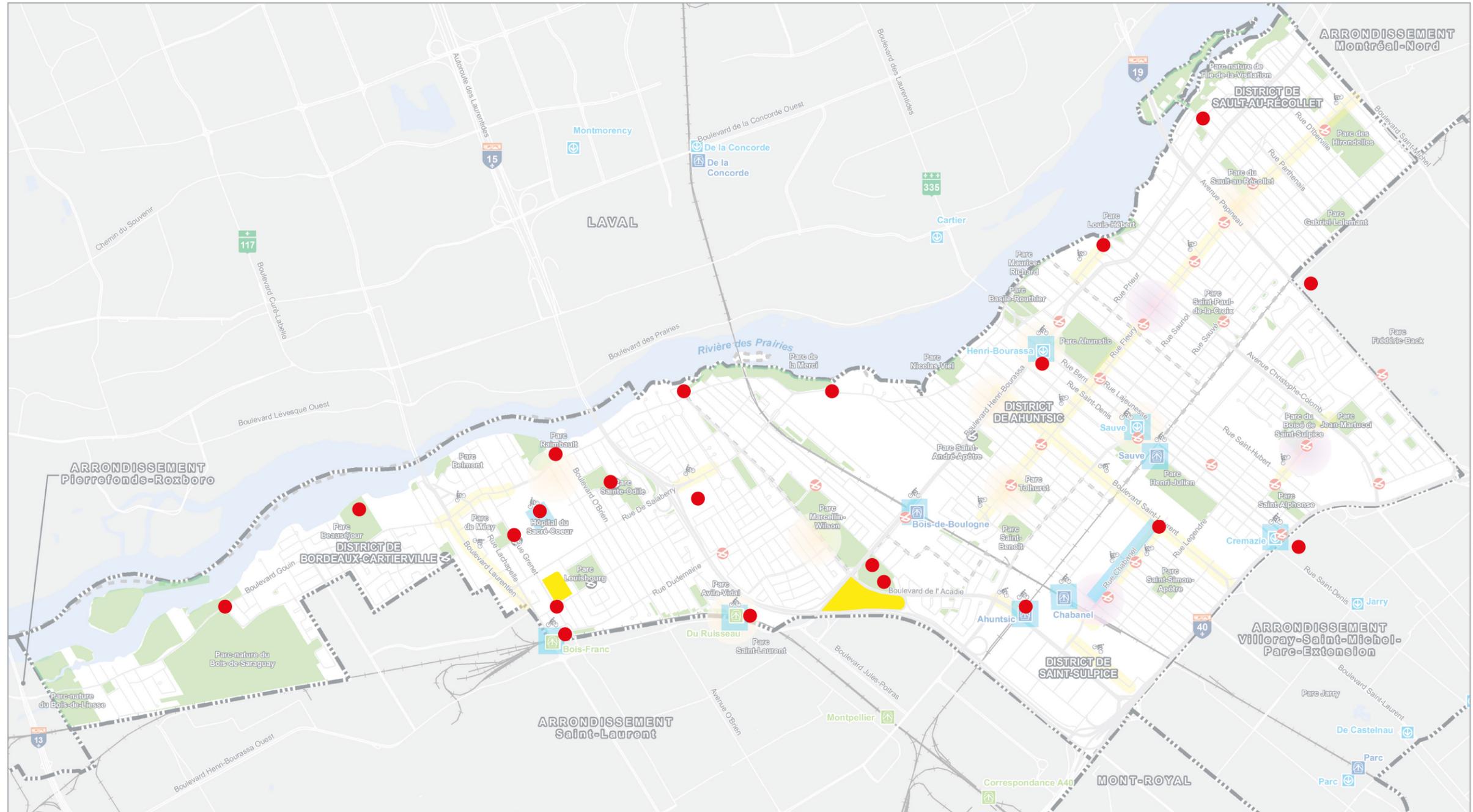
de l'Acadie et la voie de chemin de fer (place de l'Acadie). Concernant le pôle de mobilité à l'étude, située au sud du parc Raimbault, il est recommandé d'augmenter la fréquence de passage des autobus. Enfin, il est suggéré d'aménager des îlots de fraîcheur aux abords des pôles de mobilité.

AUTRES COMMENTAIRES

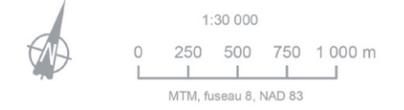
- L'aménagement d'une ligne SRB (service rapide par bus) sur la rue Sauvé est susceptible d'entraîner un engorgement de la circulation vers l'est, notamment à l'intersection des rues Sauvé et Berri, jusqu'à la rue Papineau.
- Le projet de pistes cyclables pourrait entraîner le déplacement des automobiles sur la rue Sauvé ou la rue Fleury. Les applications

mobiles, telles que Waze, vont diriger les automobilistes vers les rues moins congestionnées ce qui aura seulement pour effet de déplacer les problèmes de circulation vers les rues voisines.

- Ajouter des stationnements pour vélo dans le parc de Louisbourg et près de l'école Louisbourg.



- Légende**
- Limite d'arrondissement
 - - - District électoral
 - Chemin de fer
 - 🚊 Gare de train
 - 🚇 Gare REM projetée
 - 🚇 Station de métro
 - 🌳 Parc ou espace vert
- Offre existante**
- 🚲 Station BIXI existante (2019)
 - 🟪 Pôle de mobilité en déploiement
- Offre proposée**
- Station BIXI proposée
 - Pôle de mobilité à l'étude
 - 🚲 Stationnements vélos longue durée proposés dans le cadre des consultations (à étudier)
 - 🚲 Supports à vélos proposés dans le cadre des consultations (à étudier)
 - 🟡 Pôle de mobilité à ajouter



Source:
 - Utilisation du sol © Communauté Métropolitaine de Montréal, 2016
 - Photographies aériennes © Communauté Métropolitaine de Montréal, août 2015



Plan local de déplacements - Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville

Améliorations de l'offre de mobilité durable projetées ou à étudier

Mars 2019



PÔLES DE MOBILITÉ, STATIONS BIXI VALIDÉES ET À AJOUTER

4 LES MESURES D'APAISEMENT ET DE PARTAGE DE LA RUE

Comme pour les thématiques précédentes, certaines contributions sont d'ordre général, d'autres en revanche concernent des secteurs plus précis.

1.1. REMARQUES GÉNÉRALES

- Sécuriser les intersections.
- Soutenir et favoriser la marche, notamment auprès des adultes, des écoliers et des étudiants.
- Élargir les trottoirs le long des voies réservées et aménager une séparation entre les piétons et les véhicules motorisés. Par exemple, les stationnements le long des trottoirs permettent de protéger les piétons.
- Aménager des sas piétons avec un marquage au sol de couleur.
- Rapprocher les boutons-poussoirs pour passage piéton, car actuellement ils sont trop éloignés du bord de la rue.
- Concilier les mesures d'apaisement avec le besoin de stationnement. Les solutions proposées sont trop drastiques et ne semblent pas toujours logiques et efficaces, aux yeux de plusieurs participant(e)s.
- Prévoir des îlots de fraîcheur aux intersections des grandes artères.



1.2. LIEUX D'INTERVENTIONS PROPOSÉS

- Les traverses sur la rue Legendre, au niveau du parc Henri-Julien, sont difficiles et les trottoirs sont peu nombreux et trop étroits.
- Limiter la circulation automobile, notamment sur le boulevard Gouin qui devrait être une rue de quartier.
- Sécuriser davantage les alentours de l'école Sophie-Barrat. Plusieurs participant(e)s considèrent que la sécurité des enfants devrait être primordiale.
- Réaliser des mesures d'apaisement aux abords de l'école Saint-Benoit.
- Changer l'interdiction de tourner à gauche sur le boulevard Henri-Bourassa et la rue Meilleur, si la rue Prieur devient un sens unique. L'objectif étant d'éviter une augmentation du trafic dans la zone scolaire de l'école Saint-Benoit.
- Prévoir des mesures d'apaisement sur le boulevard Gouin O. entre le parc Beauséjour et le parc Raimbault.
- Aménager des dos-d'âne ou des traverses surélevées et colorées pour que les traverses piétonnes soient respectées par les automobilistes, en particulier sur les rues Meilleur et Fleury.
- Améliorer le partage de la rue à l'intersection de la rue De Mézy et du boulevard Gouin O. Les trottoirs sont trop étroits et il y a de nombreux conflits entre les autobus et les piétons.
- À proximité du centre d'achats les Galeries Normandie, les débarcadères sont très occupés et les traverses piétonnes ne sont pas respectées.

L'OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN

Des modifications de parcours et des propositions pour améliorer le service ont été proposés pour quatre axes majeurs. Des commentaires portant sur d'autres secteurs ont également été apportés.

LA RUE FLEURY

- Alternier les passages d'autobus, lorsque plusieurs circuits empruntent la même rue. C'est le cas des lignes 48, 49, 69 et 141.
- Augmenter la fréquence de passage des autobus.

L'AVENUE DE LORIMIER

En raison du trafic sur l'avenue de Lorimier, il est proposé de modifier l'itinéraire de la ligne d'autobus 41. Ainsi, le trajet pourrait être dévié sur le boulevard Charland jusqu'à la rue Papineau pour ensuite tourner à droite sur la rue Papineau afin d'éviter l'avenue de Lorimier et la rue Sauvé. Cela apaiserait la circulation sur l'avenue de Lorimier qui est une rue locale, en plus d'être un corridor scolaire.

LA RUE PAPINEAU

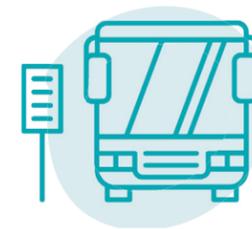
Il est proposé d'étudier la faisabilité de créer une ligne SRB sur la rue Papineau. La ligne pourrait partir de Laval, au métro Montmorency. Cet axe nord-sud qui traverse l'arrondissement d'Ahuentsic-Cartierville permettrait de réduire le nombre de passagers la ligne orange du métro et encouragerait les Lavallois à utiliser davantage les transports en commun.

LE BOULEVARD O'BRIEN

Le parcours et la fréquence de la ligne d'autobus 117 mériteraient d'être revus. L'itinéraire actuel permet aux usagers de se rendre à la gare du Ruisseau, mais la congestion routière sur le boulevard O'Brien ainsi que la faible fréquence de passage des autobus n'encouragent pas l'utilisation de cette ligne. Une voie réservée pourrait être aménagée le long de la voie ferrée pour que les usagers puissent se rendre à la gare du Ruisseau.

AUTRES PROPOSITIONS/ COMMENTAIRES

- Développer une offre de transport en commun permettant de concurrencer l'utilisation de l'automobile et ainsi réduire la circulation de transit, notamment dans les quartiers résidentiels. Pour être intéressante, cette offre doit proposer un itinéraire efficace et être reliée au reste du territoire (Montréal et villes de banlieue).
- Les solutions proposées ne répondent pas au besoin de la majorité des résidents du district Bordeaux-Cartierville, notamment des jeunes familles et des personnes âgées. Le prolongement de la ligne orange jusqu'au carrefour Marcel-Laurin et Henri-Bourassa serait une solution plus efficace.
- Augmenter la fréquence de la ligne d'autobus 164.
- Fusionner les lignes 140 et 180, qui se rendent toutes deux à la station de métro Sauvé. Cette ligne est-ouest pourrait desservir l'ensemble de la rue Fleury et ainsi désenclaver l'ouest du territoire.
- Modifier et étendre le trajet de la ligne 30. La ligne pourrait desservir la rue Saint-Hubert et le boulevard Henri-Bourassa. Quant à la ligne 31 qui s'arrête à Rosemont, son terminus pourrait être sur l'avenue Millen afin de faciliter l'accès au IGA (au coin de l'avenue Millen et du boulevard Henri-Bourassa).



LA LIVRAISON ET LE STATIONNEMENT

Concernant la livraison et le stationnement, une grande partie des contributions concerne la mise en place de mesures concrètes. Ces mesures sont de deux natures : celles visant à contraindre et limiter la possession de véhicules, et celles visant à optimiser les espaces de stationnement. Par ailleurs, les participant(e)s ont également suggéré des mesures visant à être appliquées à des secteurs spécifiques.

1.1. REMARQUES GÉNÉRALES

MESURES RELATIVES À LA POSSESSION DE VÉHICULES

- Taxer les citoyens qui possèdent un deuxième véhicule personnel.
- Augmenter la tarification des véhicules les plus pollués.

MESURES VISANT À OPTIMISER LES ESPACES DE STATIONNEMENT

- Autoriser la location de places de stationnements privés et développer un support numérique, site internet ou application mobile, pour créer une base de données ou un répertoire accessible à tous.
- Réduire le stationnement sur rue non tarifé.
- Développer un système d'information intelligent pour les espaces de stationnements sur rue disponibles, sur le même principe que l'affichage des stationnements souterrains.
- Pénaliser les citoyens qui disposent d'un stationnement mais qui utilisent les stationnements sur rue.

AUTRES MESURES PROPOSÉES

- Sensibiliser les conducteurs à éteindre le moteur durant les livraisons, en installant plus de panneaux d'information.
- Transformer les espaces de stationnement de façon durable pour accorder plus de place aux déplacements actifs et ainsi réduire les émissions de gaz à effet de serre.
- Réaliser des projets d'aménagement temporaires afin de favoriser une meilleure acceptation du changement.
- Maintenir l'offre de stationnement existante et l'espace qui y est alloué.

1.2. LIEUX D'INTERVENTIONS PROPOSÉS

- Améliorer la visibilité des piétons au niveau de l'école Saint-Paul-de-la-Croix, qui est actuellement limitée en raison du stationnement.
- Augmenter le nombre de stationnements sur l'avenue du Sacré-Cœur.
- Supprimer le stationnement sur les axes est-ouest structurants et commerciaux tels que le boulevard Gouin, la rue Fleury et le boulevard Henri-Bourassa, au profit des modes de déplacement alternatifs. Cette offre de stationnement pourrait être déplacée sur les rues transversales et être tarifée. Ces changements pourraient être accompagnés d'une signalisation claire pour informer les automobilistes des stationnements disponibles.
- Supprimer le stationnement sur rue dans le secteur Chabanel et favoriser le stationnement hors rue étagé ou souterrain.
- Envisager un partenariat avec le Collège de Bois-de-Boulogne afin de déployer des bornes de recharge et des emplacements d'autopartage, à proximité de l'établissement.
- Le boulevard de l'Acadie et la rue De Salaberry autorisent le camionnage alors que les accès sont trop étroits. Leur présence nuit aux autres usagers : les camions empiètent sur le trottoir, ils entraînent une pollution sonore et visuelle dans le quartier, les camions sont dangereux pour la traverse des écoliers. De plus, le boulevard de l'Acadie est un boulevard d'apprentissage utilisé par les écoles de conduite.

7 RÉAMÉNAGEMENT DU BOULEVARD GOUIN OUEST (ENTRE LA RUE LACHAPPELLE ET LA PLACE SAINT-GERMAIN)

D'une part, la section commerciale du boulevard Gouin O. a été étudiée. Les participant(e)s ont pu s'entendre sur des lignes directrices qui ont permis de prioriser certains éléments afin de développer un concept d'aménagement.

D'autre part, les discussions à propos de la section résidentielle du boulevard se sont plutôt portées sur le transport en commun, la circulation automobile ainsi que le stationnement.

1.1. SECTION COMMERCIALE

La section commerciale du boulevard Gouin O. est celle qui a fait l'objet du plus de discussion. Une première option imaginée par les participant(e)s va comme suit:

- Prioriser la vitalité commerciale;
- Stimuler la vie de quartier;
- Encourager l'achalandage piétonnier.

Avant de réaliser le scénario d'aménagement, des participant(e)s ont partagé les éléments qu'ils souhaiteraient y retrouver : des arbres et de la végétation, du mobilier urbain, une piste cyclable, des trottoirs, des espaces de stationnement, un terre-plein central végétalisé et une voie de bus.

Conscients que la largeur de la chaussée ne permettait pas d'accueillir l'ensemble de ces éléments, ils sont parvenus à un compromis :

- Deux voies de circulation en double sens.
- Deux voies de stationnements ponctuées par des saillies et du mobilier urbain.
- Deux trottoirs séparés de la chaussée par une bande végétalisée et des arbres.

Le verdissement de la rue est la priorité des participant(e)s. Ils apprécieraient que le boulevard Gouin O. soit davantage végétalisé. Par ailleurs, ils suggèrent que la frontière entre le domaine public et le domaine privé soit délimitée par des arbres. Pour ce faire, l'arrondissement pourrait développer des ententes et des incitatifs financiers avec les propriétaires de terrains privés.

Quant au stationnement, il s'agit également d'une composante importante dans la mesure où elle permet d'assurer une rotation de la clientèle. À ce titre, ils proposent que deux des voies de circulation soient supprimées et permettent de créer des espaces de stationnement. La réduction du nombre de voie contribuera également à réduire la vitesse de circulation et à assurer une plus grande sécurité. Quant à la circulation de transit, elle sera déverser sur le boulevard Henri-Bourassa et le boulevard Laurentien.

Enfin, la sécurité, le confort et la convivialité des déplacements à pied est le troisième élément à prendre en considération pour le réaménagement du boulevard Gouin O. Le mobilier urbain contribue à améliorer le confort des déplacements. Quant aux saillies, elles renforcent la sécurité des piétons qui souhaitent traverser. La présence d'une bande végétalisée entre le trottoir et les

espaces de stationnement améliorera également la sécurité des piétons, notamment celle des personnes les plus vulnérables (enfants, personnes âgées, etc.) et augmentera la convivialité de l'espace public.

Un second concept a été discuté pour la section commerciale, sans entrer autant dans les détails que le premier. Ce concept contient:

- Un terre-plein central végétalisé;
- Trois voies de circulation, dont une permettant de tourner;
- Des zones tampons séparant le trottoir de la circulation automobile. La zone située au sud contient des bacs à fleurs et la zone située au nord accueille une voie de stationnements.



BOULEVARD GOUIN O. ENTRE LACHAPPELLE ET RANGER

1.2. SECTION RÉSIDENTIELLE

En ce qui concerne la section résidentielle du boulevard Guin O., les participant(e)s accordent une attention particulière à la circulation automobile et aux transports en commun.

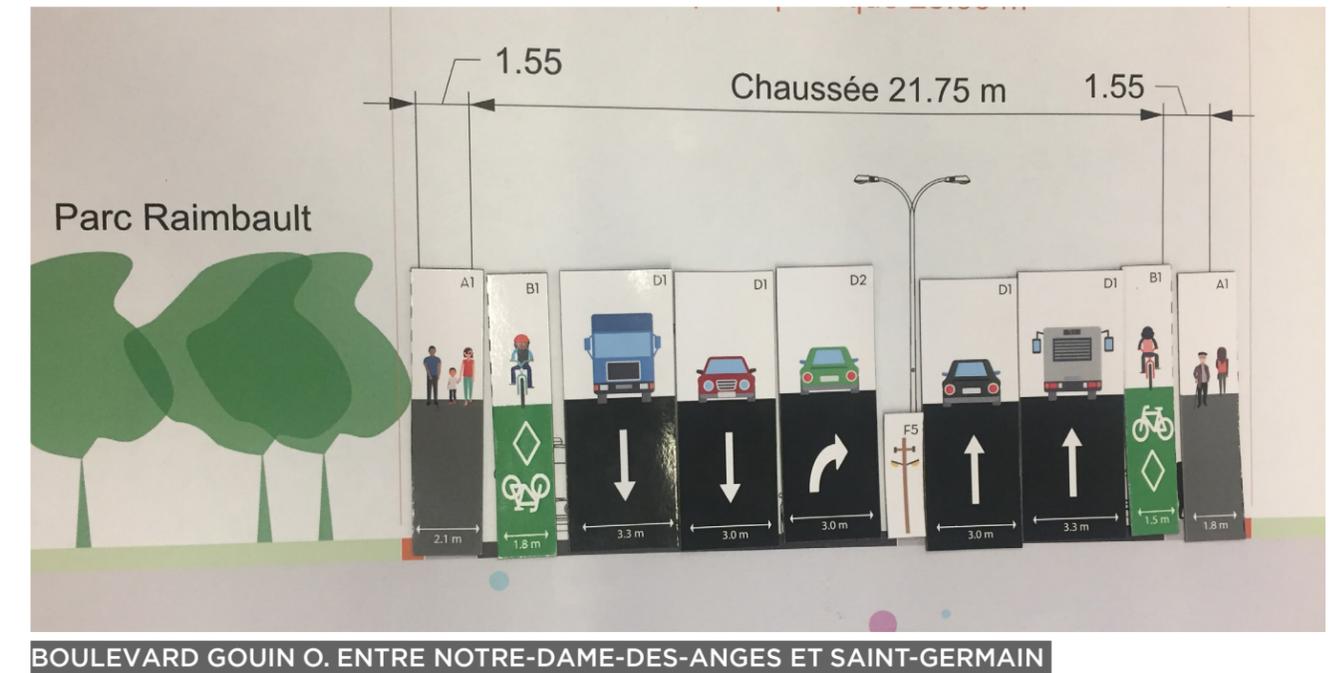
Ils proposent d'étudier la possibilité d'aménager trois voies de circulation, dont l'une aurait un sens de circulation alterné en fonction du trafic aux heures de pointe.

Concernant les transports en commun, ils recommandent d'aménager deux voies réservées aux autobus entre les rues Notre-Dame-des-Anges et Saint-Germain. Par ailleurs, considérant le faible achalandage des autobus à certains endroits, ils souhaiteraient que des trajets soient supprimés ou déplacés sur une rue parallèle. Il est essentiel de maintenir une continuité des infrastructures le long du boulevard Guin O. Toutefois, compte tenu du fort achalandage et de l'emprise réduite de la chaussée dans certains secteurs, des

liens devraient être créés en dehors du boulevard Guin O. (notamment pour le réseau d'autobus et de pistes cyclables).

Par ailleurs, les participant(e)s désirent que la ville considère la déviation de la piste cyclable qui traverse le parc Raimbault en raison de conflits d'usages entre cyclistes et piétons sur le pont. À ce niveau, la piste cyclable pourrait être positionnée sur le boulevard Guin O. en direction de l'ouest au niveau de Place Saint Germain, et ce jusqu'à la hauteur de l'avenue de la Miséricorde.

Enfin, en vue d'optimiser l'espace sur certaines sections du boulevard, des participant(e)s souhaiteraient que les espaces de stationnement soient réduits.



CONVERCITÉ

Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville

Rapport de consultation publique - Phase 2 - Élaboration de Plan local de déplacements
Juin 2019