

Quartiers verts
actifs et en santé

COMPTE-RENDU DES ATELIERS DE TRAVAIL PROFESSIONNELS

Automne 2010





ENSEMBLE POUR UN QUARTIER VERT

Compte-rendu des ateliers de travail professionnels
*Un projet réalisé dans le cadre de l'initiative
Quartiers verts, actifs et en santé*

CRÉDITS

CENTRE D'ÉCOLOGIE URBAINE DE MONTRÉAL

Luc Rabouin, Directeur général
Marie-Hélène Armand, Conseillère en aménagement
Tristan Bougie, Conseiller en aménagement
Myriam Cloutier, Agente d'information
Marie-Ève Dostie, Agente en urbanisme
Isabelle Gaudette, Organisatrice communautaire
Pascoal Gomez, Conseiller en communication
Anne Juillet, Conseillère en aménagement
Cecilia de la Mora, Stagiaire
Annie Rochette, Chargée de projet - développement durable

www.ecologieurbaine.net

MAISON D'AURORE, QVAS Plateau-Est

Annie Pelletier, Organisatrice communautaire

www.maisonauore.org

MOBILIGO, QVAS Notre-Dame-de-Grâce Sud-Est

Sarah-Maude Guindon, Chargée de projet
Maya McDonald, Chargée de projet

www.mobiligo.ca



REMERCIEMENTS

Nous remercions l'ensemble des personnes présentes aux ateliers de travail professionnels de l'automne 2010 qui ont offert gracieusement leur temps :

- François Arsenault, Conseiller, Planification et développement des réseaux, STM.
- Nancy Badeau, Division des transports, Bureau de la sécurité routière, Ville de Montréal;
- Martin Bernier, Chargé de projet en transport actif, Vélo Québec;
- Carl Boileau, Élu du district De Lorimier, Arrondissement du Plateau-Mont-Royal;
- Isabelle Bordeleau, Ingénieur en travaux publics, Arrondissement du Plateau-Mont-Royal;
- Richard Boutin, Citoyen de la rue Parthenais;
- Jean-François Boyer, Représentant du comité de parents de l'école Saint-Pierre-Claver;
- Louis Brunet, Conseiller en aménagement, Chef de division, Urbanisme, Arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce;
- Johan Doré, Chargé de projet en transports alternatifs, Éco-quartier Cartierville;
- Louis Duhamel-Beaudry, Citoyen du Plateau-Mont-Royal;
- Éric Fauteux, Ingénieur en travaux publics, Conseiller en développement durable, Arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve;
- François Fontaine, Ingénieur en travaux publics, Arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve;
- Louis-Frédéric Gaudet, Citoyen de la rue Masson;
- Isabelle Giasson, Architecte-paysagiste, Cardinal Hardy;
- François Gosselin, Coordonnateur technique, Arrondissement du Plateau-Mont-Royal;
- Richard Gourde, Conseiller en aménagement, Direction de l'aménagement urbain et du service aux entreprises, Arrondissement CDN-NDG;
- Jonathan Harou, Conseiller en planification des réseaux, STM;
- Jacinthe Lavoie, Ingénieur, Division de l'expertise et du soutien technique, Ville de Montréal;
- Annie Letendre, Citoyenne de la rue Des Érables;
- Guillaume Longchamps, Conseiller en planification, Division des transports, Exploitation du réseau artériel, Ville de Montréal;
- Edna May-Mackenzie, Représentante du comité de parents de l'école Saint-Pierre-Claver;
- Patrick Morency, Médecin spécialiste en santé publique, Direction de santé publique, Agence de santé et services sociaux de Montréal;
- François Niro, Conseiller en planification, Division des transports, Sécurité et aménagement du réseau artériel, Ville de Montréal;
- Jason Prince, Coordonnateur ARUC, Mégaprojets au service des communautés, Université McGill;
- Nathalie Rhéault, Chef de division, Division des travaux publics, Arrondissement CDN-NDG;
- Éric Saint-Pierre, Architecte-paysagiste, Projet Paysage;
- Daniel Sanger, Attaché politique, Arrondissement du Plateau-Mont-Royal;
- Marlène Schwartz, Conseillère en aménagement, Arrondissement du Plateau-Mont-Royal;
- Sylvie Tremblay, Conseillère en aménagement, Direction des transports, Ville de Montréal;
- Émilie Voyer, Urbaniste, Direction des travaux publics, Arrondissement du Plateau-Mont-Royal.

Les projets proposés ne reflètent pas l'opinion individuelle des personnes présentes. Cette nouvelle approche de travail traduit une opinion de groupe qui n'aura pas de force décisionnelle et qui n'engage pas les professionnels participants.

Les scénarios présentés dans ce document ont été traduits et adaptés par l'équipe Quartiers verts, actifs et en santé du Centre d'écologie urbaine de Montréal.

1	INTRODUCTION	6
2	PRÉSENTATION DES ACTIVITÉS	8
2.1	LES ATELIERS DE TRAVAIL PROFESSIONNELS	8
2.2	LES 2 ^{ÈMES} RDV CITOYEN	9
3	LA SÉCURITÉ DES PIÉTONS ET DES CYCLISTES SUR LES ARTÈRES	10
3.1	BOULEVARD SAINT-JOSEPH	10
3.1.1	UN BOULEVARD AU CŒUR DU QVAS PLATEAU-EST	10
3.1.2	RÉSULTATS DE L'ATELIER	10
3.1.3	ADHESION DES CITOYENS AUX SOLUTIONS PROPOSEES	11
3.2	RUE SHERBROOKE	14
3.2.1	LA COLONNE VERTÉBRALE DE MONTRÉAL	14
3.2.2	RÉSULTATS DE L'ATELIER	14
3.2.3	ADHESION DES CITOYENS AUX SOLUTIONS PROPOSEES	16
4	L'AMÉNAGEMENT DES ZONES FRONTIÈRES	19
4.1	VIADUC MASSON	19
4.1.1	UN LIEN EST-OUEST RÉCENT	19
4.1.2	RÉSULTATS DE L'ATELIER	19
4.1.3	ADHESION DES CITOYENS AUX SOLUTIONS PROPOSEES – VIADUC MASSON	21
4.1.4	ADHESION DES CITOYENS AUX SOLUTIONS PROPOSEES – INTERSECTION MASSON ET DES ÉRABLES / PARTHENAIS	23
4.2	VIADUC GIROUARD	25
4.2.1	UN VIADUC EN CHANGEMENT	25
4.2.2	RÉSULTATS DE L'ATELIER	25
4.2.3	ADHESION DES CITOYENS AUX SOLUTIONS PROPOSEES	27
5	CONCLUSION	30

Liste des figures

Figure 1	La vision QVAS du CEUM.....	6
Figure 2	Les phases du projet QVAS	7
Figure 3	Atelier de travail professionnel pour cibler des solutions aux problèmes récurrents en matière de mobilité	7
Figure 4	Exercice pour mesurer l'adhésion des citoyens à certaines mesures d'aménagement	7
Figure 5	Premier atelier de travail professionnel.....	8
Figure 6	Second atelier de travail professionnel.....	8
Figure 7	2ème Rendez-vous citoyen – Plateau-Est.....	9
Figure 8	2ème Rendez-vous citoyen – NDG Sud-Est.....	9
Figure 9	Exemple de planche pour mesurer l'adhésion des citoyens aux scénarios proposés.....	9
Figure 10	Boulevard Saint-Joseph : Proposition 1	11
Figure 11	Boulevard Saint-Joseph : Résultats de la Proposition 1	12
Figure 12	Boulevard Saint-Joseph : Proposition 2	13
Figure 13	Boulevard Saint-Joseph : Résultats de la proposition 2	13
Figure 14	Rue Sherbrooke : Proposition 1.....	16
Figure 15	Rue Sherbrooke : Résultats de la proposition 1	17
Figure 16	Rue Sherbrooke : Proposition 2.....	17
Figure 17	Rue Sherbrooke : Résultats de la proposition 2	18
Figure 18	Viaduc Masson : Proposition 1	21
Figure 19	Viaduc Masson : Résultats de la proposition 1	21
Figure 20	Viaduc Masson : Proposition 2	22
Figure 21	Viaduc Masson : Résultats de la Proposition 2	22
Figure 22	Intersection Masson Des Érables : Proposition 1.....	23
Figure 23	Intersection Masson Des Érables : Résultats de la Proposition 1.....	24
Figure 24	Intersection Masson Des Érables : Proposition 2.....	24
Figure 25	Intersection Masson Des Érables : Résultats de la Proposition 2.....	25
Figure 26	Viaduc Girouard : Proposition 1	27
Figure 27	Viaduc Girouard : Résultats de la Proposition 1	28
Figure 28	Viaduc Girouard : Proposition 2	28
Figure 29	Viaduc Girouard : Résultats de la Proposition 2	29

1 Introduction

Il fait maintenant largement consensus que le passage à des modes de déplacement actifs et collectifs est nécessaire pour réduire les impacts sanitaires et environnementaux du transport et rehausser la sécurité et la qualité de vie dans les quartiers urbains. Toutefois, dans la pratique, l'espace urbain est encore trop souvent analysé et aménagé en fonction de la fluidité de la circulation automobile. Le Centre d'écologie urbaine de Montréal propose, par son projet *Quartiers verts, actifs et en santé* (QVAS), une nouvelle approche pour revoir l'aménagement de l'espace public afin de favoriser la marche et le vélo, bref, d'aménager les quartiers à l'échelle du piéton !

Une vision holistique d'un quartier vert, actif et en santé

Pour orienter le développement des quartiers vers des solutions urbaines plus viables, le Centre d'écologie urbaine de Montréal (CÉUM) s'appuie sur une vision holistique de QVAS déclinée en six éléments mettant l'accent sur l'espace public. Elle reflète la mission et les valeurs du CÉUM, soit la promotion du développement urbain durable et de la démocratie participative. Elle comprend évidemment des composantes ayant trait à l'aménagement physique mais aussi aux conditions de réalisation de la planification et de la mise en œuvre des plans.



Figure 1 La vision QVAS du CEUM

Une approche participative pour conjuguer les savoirs citoyens et professionnels

Le CÉUM a la conviction qu'une collaboration plus étroite entre les citoyens, les organismes de la société civile, les experts et les pouvoirs municipaux représente une approche à privilégier afin d'accélérer le nécessaire virage vers l'aménagement durable des milieux de vie. L'inclusion des citoyens dans le processus de décision, non seulement par la consultation mais par la participation

active, permet d'établir une vision commune, de bonifier l'analyse et les propositions et de favoriser l'acceptabilité sociale du projet. Par ailleurs, ces échanges permettent aux citoyens de faire des apprentissages dans les domaines de la politique municipale et de l'aménagement urbain et d'être davantage outillés dans l'exercice de leur citoyenneté. Les ateliers professionnels qui se sont déroulés au cours de l'automne 2010 rentrent dans la Phase 2 du projet QVAS.

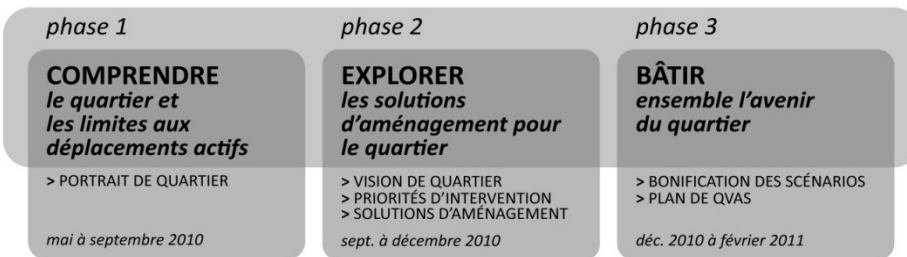


Figure 2 Les phases du projet QVAS

PHASE 2 : EXPLORER LES SOLUTIONS D'AMÉNAGEMENT POUR LE QUARTIER

L'objectif de cette deuxième phase est d'établir une vision commune, de définir des priorités d'intervention puis d'élaborer des solutions d'aménagement qui respectent l'identité et les pratiques locales. Lors du premier Rendez-vous citoyen des QVAS Notre-Dame-de-Grâce Sud-Est et Plateau-Est, citoyens, représentants d'organismes et élus étaient réunis pour tenter l'exercice ambitieux de développer une vision pour le quartier, de cerner les changements souhaités puis de définir les objectifs d'aménagement. Ces derniers ont ensuite servi de balises lors d'ateliers de travail où des professionnels de différents milieux ont travaillé à solutionner des problèmes récurrents en matière de mobilité par la mise en commun de mesures et de solutions connues, préconisées et adaptables à notre contexte. Un deuxième Rendez-vous citoyen a permis de mesurer la réceptivité des citoyens aux approches retenues avant l'étape finale de développement des solutions.



Figure 3 Atelier de travail professionnel pour cibler des solutions aux problèmes récurrents en matière de mobilité



Figure 4 Exercice pour mesurer l'adhésion des citoyens à certaines mesures d'aménagement

Les projets actuels permettent déjà d'apporter des réponses préliminaires que les prochaines expériences de QVAS viendront compléter quand d'autres communautés relèveront le défi de la concertation dans la planification du devenir de leur quartier. Bien qu'il ait été développé et expérimenté à Montréal, le modèle QVAS, pourrait éventuellement être adapté afin de permettre son application dans d'autres municipalités du Québec, comme en témoigne Réal Ménard, « je suis persuadé que cette expérience peut se reproduire ailleurs et il faut s'assurer que ce soit un modèle de mise en valeur de l'espace public (...), que ce soit exporté, (...) que société civile, élus, groupes communautaires et professionnels de la fonction publique acceptent de partager leur expérience dans un travail d'animation collégiale. C'est exigeant, c'est pas banal, c'est pas facile mais je pense que ça peut se faire ».

Le document suivant présente les résultats des ateliers professionnels et l'adhésion des citoyens des QVAS aux scénarios élaborés au cours des ateliers concernant les artères et les zones frontières dans le QVAS Plateau-Est et le QVAS NDG Sud-Est.

2 Présentation des activités

2.1 Les ateliers de travail professionnels

Le CÉUM et ses partenaires ont convié, durant l'automne 2010, une trentaine d'experts de milieu professionnels variés (fonctionnaires, élus, intervenants communautaires, STM, organismes porteurs du projet Quartiers verts, actifs et en santé, citoyens) à des ateliers de travail sur le thème de la sécurité des piétons et des cyclistes sur les artères et sur l'aménagement des zones frontières. Ces ateliers, se déroulant sur un après-midi, ont permis d'échanger sur les solutions d'aménagement et tenant compte des projets en cours et à venir à mettre en place dans chacun des Quartiers verts, actifs et en santé, soit le Plateau-Est et Notre-Dame-de-Grâce Sud-Est, pour apaiser la circulation sur les artères et dans les viaducs, tout en sécurisant les déplacements des piétons et des cyclistes. Ces ateliers ont été une plateforme d'échange unique où les visions et les méthodologies ont pu être mises en commun (ou confrontées), un lieu de rencontre important.

Les groupes ont été divisés selon les territoires de travail ou les lieux de vie des personnes présentes, de manière équilibrée en fonction des expertises de chacun. Pour chaque groupe, un animateur, un co-animateur et un secrétaire du CÉUM ont animé les échanges et se sont assurés du respect de l'horaire et du développement des livrables. Les propositions et les propos des discussions, qui sont des propositions préliminaires, serviront ensuite à alimenter la phase actuelle de rédaction de développement de scénarios. Ces propositions ont été en outre utilisées pour organiser une partie du travail avec les citoyens lors des 2^{èmes} Rendez-vous citoyen.

Les groupes de travail avaient pour objectif de présenter en plénière les scénarios imaginés. Ils étaient soutenus par une présentation PowerPoint, réalisée à l'aide d'un canevas fourni et monté par les membres de l'équipe QVAS assistant les participants.

Les objectifs des ateliers consistaient à :

- Faire le point sur une situation problématique.
- Échanger sur les mesures existantes à privilégier.
- Identifier sur les solutions d'aménagement réalistes, bien adaptées au contexte et tenant compte des projets en cours et à venir à mettre en place dans chacun des QVAS.

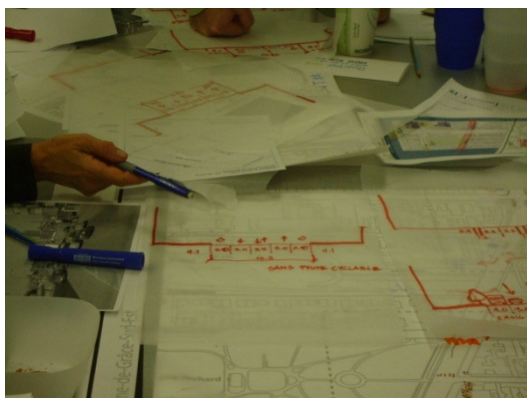


Figure 5 Premier atelier de travail professionnel



Figure 6 Second atelier de travail professionnel

Le premier atelier s'est déroulé le 28 octobre 2010 sur le thème du réaménagement des artères. **La rue Sherbrooke** (QVAS NDG Sud-Est) et **le boulevard Saint-Joseph** (QVAS Plateau Est) sont les deux artères qui ont servi de base pour les discussions. Les professionnels présents ont été divisés en deux sous-groupes où chacun était invité à participer à l'élaboration collective de solutions d'apaisement de la circulation et/ou de solutions d'aménagement visant à maintenir la fonction de circulation à haut débit des artères, mais en tentant de réfléchir aux façons envisageables de sécuriser les déplacements à pied aux intersections et de rééquilibrer l'espace entre les différents usagers (entre le transport collectif, les cyclistes et les piétons).

Le second atelier a réuni, le 10 novembre 2010, une vingtaine de professionnels de milieu variés (des fonctionnaires de la ville-centre et des arrondissements, architectes paysagistes de firmes, intervenants communautaires, organismes porteurs du projet QVAS), de même que des représentants de comité de citoyens, afin d'échanger sur les solutions d'aménagement des zones frontières. Les

participants ont été divisés en sous-groupes selon les sites à l'étude retenus: le **viaduc de l'avenue Girouard** (QVAS NDG Sud-Est) et le **viaduc de la rue Masson** (entre le Plateau-Mont-Royal et Rosemont-La-Petite-Patrie). Les discussions visaient à l'élaboration collective de solutions techniques pour favoriser les déplacements sécuritaires des piétons et des cyclistes, tout en tenant compte de la question de l'embellissement des viaducs et de la réduction des nuisances.

Étant donné l'imagination débordante des participants et l'importante production de scénarios, seuls les propositions les plus intéressantes sont présentées dans ce document.

2.2 Les 2^{èmes} RDV citoyen

Les 2^{èmes} Rendez-vous citoyen se sont déroulés à la suite des deux ateliers professionnels. Ils ont permis aux citoyens de prendre connaissance de certaines propositions élaborées au cours des ateliers professionnels et de mesurer leur adhésion à ces solutions d'aménagement.



Figure 7 2^{ème} Rendez-vous citoyen – Plateau-Est



Figure 8 2^{ème} Rendez-vous citoyen – NDG Sud-Est

Les propositions ont été redéfinies en deux à quatre scénarios par site travaillé, sous forme de plans ou de coupes de rue. Chaque scénario exposait chacun entre deux et quatre énoncés présentant l'objectif de la mesure, le moyen de mise en œuvre et des limites positives ou négatives à cette mesure. Les citoyens ont pu voter en collant des pastilles de couleur sur une échelle de « Tout à fait d'accord » à « Tout à fait en désaccord » et exprimer leur avis grâce à des Post-It sur les énoncés. Un animateur était présent pour répondre aux questions et éclaircir les choix faits dans les ateliers professionnels. Les nouveaux scénarios étaient également accompagnés d'une photo, d'une coupe, et d'un plan de la situation actuelle, facilitant les comparaisons « avant – après ».

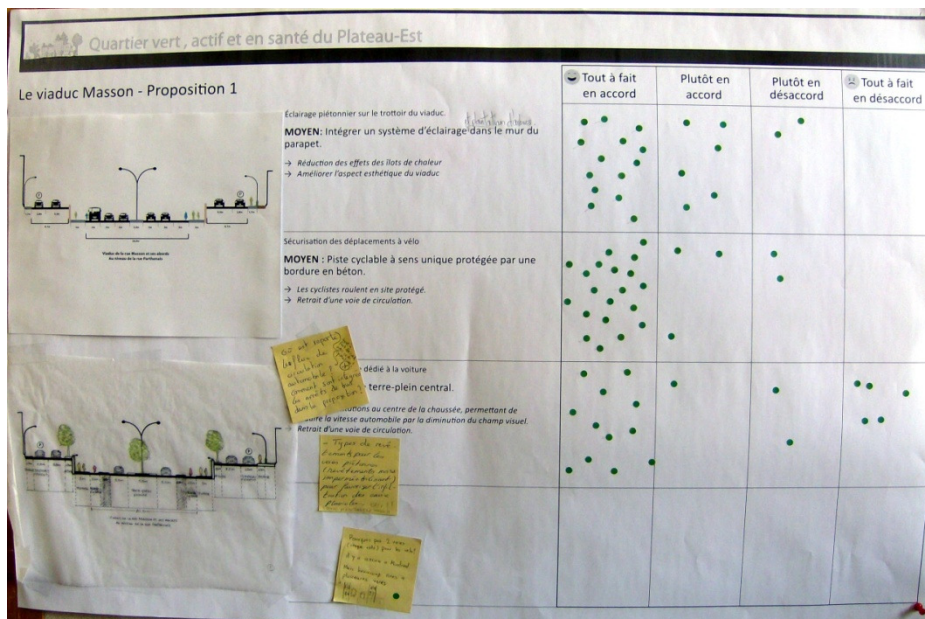


Figure 9 Exemple de planche pour mesurer l'adhésion des citoyens aux scénarios proposés

3 La sécurité des piétons et des cyclistes sur les artères

3.1 Boulevard Saint-Joseph

3.1.1 Un boulevard au cœur du QVAS Plateau-Est

Le boulevard Saint-Joseph possède une situation centrale dans le QVAS Plateau-Est. Artère de transit dans un milieu résidentiel et institutionnel, sa sécurité et sa convivialité sont des enjeux importants pour les personnes habitant, travaillant ou étudiant dans le quartier. Le groupe de travail observe quelques divergences entre sa fonction et son utilisation, telles que la présence de transit automobile créant des nuisances pour les résidents du quartier, ou encore le débat entre l'implantation d'un axe cyclable ou d'une voie réservée au transport collectif. En effet, le boul. Saint-Joseph est un axe de transit non seulement pour les automobiles, mais aussi pour les autres modes de déplacement. Malgré cela, le groupe s'accorde à trouver plusieurs consensus et objectifs auxquels répondre pendant l'atelier :

- Obtenir un meilleur équilibre entre usagers;
- Diminuer l'impression de barrière à mobilité nord-sud dans le quartier;
- Respecter les résidents;
- Diminuer la vitesse globale, sans diminuer la fluidité.

3.1.2 Résultats de l'atelier

Deux sites de réflexion ont été proposés au groupe de travail, soit la sécurisation des abords de l'école Saint-Pierre-Claver et la sécurisation et la convivialité du boulevard Saint-Joseph au niveau du Centre du Plateau. Les participants se sont concentrés sur l'élaboration de scénarios pour le boulevard Saint-Joseph. Ils ont identifié plusieurs problématiques caractérisant le boulevard, telles que :

- Une largeur excessive qui incite à la vitesse;
- Un manque de temps pour traverser aux intersections.

Les participants ont imaginé le concept suivant : « Une artère bien intégrée à un milieu résidentiel » dont les objectifs sont :

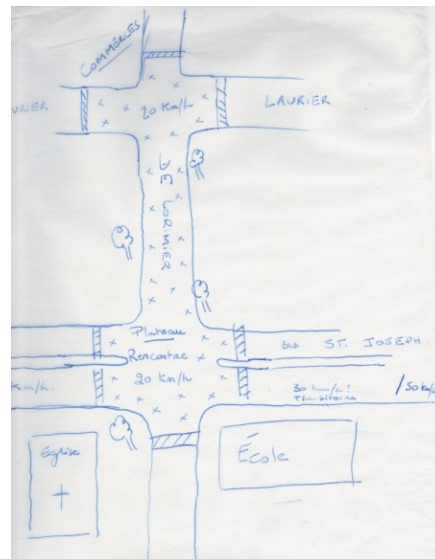
- La diminution du volume et de la vitesse des voitures;
- L'augmentation du transport en commun afin d'avoir le même volume de personne déplacé dans cet axe;
- L'augmentation de la place pour les piétons;
- La sécurisation des intersections;
- Le verdissement de la rue;
- La dynamisation des places publiques (église, école, Centre du Plateau).

Proposition 1 « Plateaux de rencontre »

- Plateaux de rencontre sur l'avenue De Lorimier entre la rue Laurier et le boul. Saint-Joseph (tel que sur la rue Bernard), près des écoles;
- Créer des « zones de rencontre »;
- Créer des passages nord-sud.

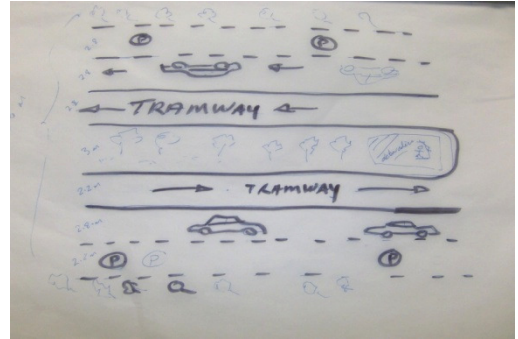
Limite de cette proposition :

- Mesures peu adaptées à des artères, selon le code de la sécurité routière du MTQ. Et les services de transport en commun et d'urgence.



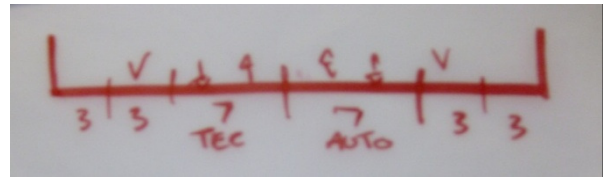
Proposition 2 « Transport en commun à haute capacité »

- Conserver le terre-plein central;
- Ligne de tramway au centre, en bordure du terre-plein, transport en commun haute capacité;
- Deux voies de circulation pour les voitures;
- Deux voies pour le stationnement.



Proposition 3 « Retrait du terre-plein central »

- Retirer le terre-plein central pour gagner de l'espace;
- Pistes cyclables de chaque côté de la rue;
- Concentrer le transport en commun d'un seul côté de la rue dans deux voies réservées;
- Concentrer les deux voies de circulation pour les voitures de l'autre côté de la chaussée.



Limite de cette proposition :

- Sécurité des traverses piétonnes, car les piétons traversent deux fois des doubles sens.

3.1.3 Adhésion des citoyens aux solutions proposées

Le 2^{ème} Rendez-vous citoyen du QVAS Plateau-Est a permis de tester l'adhésion des citoyens du Plateau sur des mesures d'aménagement proposées pour leur quartier dont certaines pour le boulevard Saint-Joseph. La soirée s'est déroulée le jeudi 25 novembre 2010 dans les locaux du porteur local du projet, la Maison d'Aurore. Près de 50 personnes étaient présentes, dont des partenaires du milieu : élus, professionnels de l'arrondissement, etc.

Proposition 1

La proposition 1 suggère d'enlever le terre-plein central afin de libérer de l'espace en faveur d'une piste cyclable et d'une voie réservée aux autobus aux heures de pointe.

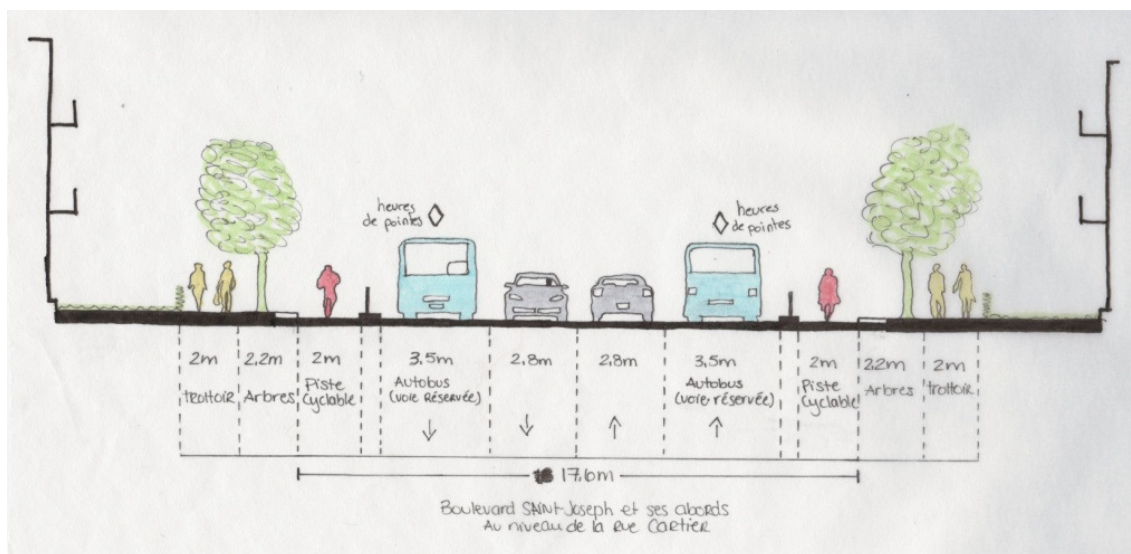


Figure 10 Boulevard Saint-Joseph : Proposition 1

Les citoyens ont été interrogés sur les énoncés suivants :

Amélioration des déplacements cyclistes

MOYEN : Une piste cyclable à sens unique en bordure de trottoir, protégée par une bordure en béton.

-> *Les cyclistes roulent en site protégé.*

-> *Retrait d'une voie de circulation par sens de circulation OU réduction du terre-plein central pour créer la piste cyclable.*

Amélioration du service de transport collectif

MOYEN : Voie réservée pour les autobus en bordure du trottoir aux heures de pointe

-> *Retrait d'une voie de circulation pour les automobiles OU d'une voie de stationnement pendant les heures de pointes.*

Réduction de la vitesse de la circulation

MOYEN : Retrait du terre-plein central.

-> *Réduction sentiment de sécurité des automobilistes sur la route donc réduction de la vitesse.*

-> *Élargissement des trottoirs.*

-> *Augmentation de la distance à traverser pour les piétons.*

-> *Retrait du refuge pour piéton au centre de la voie.*

Réduction du volume de circulation

MOYEN : Réduire le nombre de voies de circulation en ajoutant une piste cyclable.

-> *Risque de congestion.*

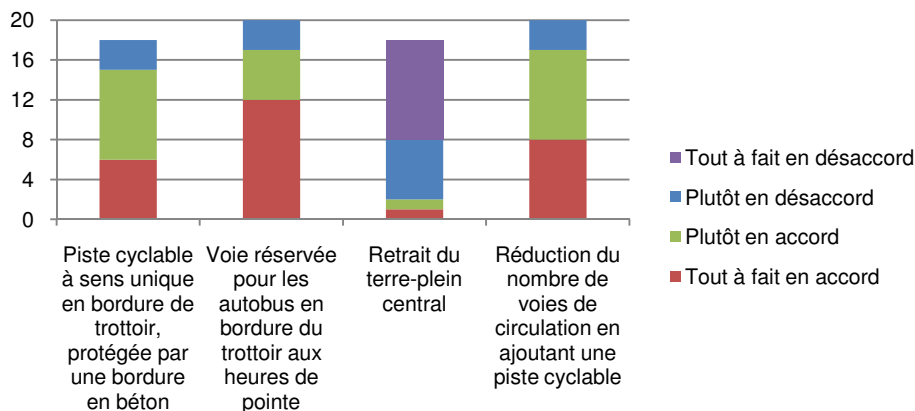


Figure 11 Boulevard Saint-Joseph : Résultats de la Proposition 1

Les inquiétudes des citoyens portent particulièrement sur l'aménagement de la piste cyclable, afin de s'assurer qu'elle soit sécuritaire vis-à-vis des automobilistes et des autobus, et sur le retrait du terre-plein central qui permet aux piétons de s'arrêter au centre de la chaussée si le temps de traverse est trop court. En effet, les répondants sont majoritairement en désaccord avec la proposition de retirer le terre-plein qui caractérise le boulevard Saint-Joseph.

Proposition 2

La proposition 2 présente une chaussée semblable à l'actuelle, sur laquelle la largeur des voies est redistribuée de façon à intégrer une voie réservée aux autobus en tout temps, en bordure du terre-plein central.

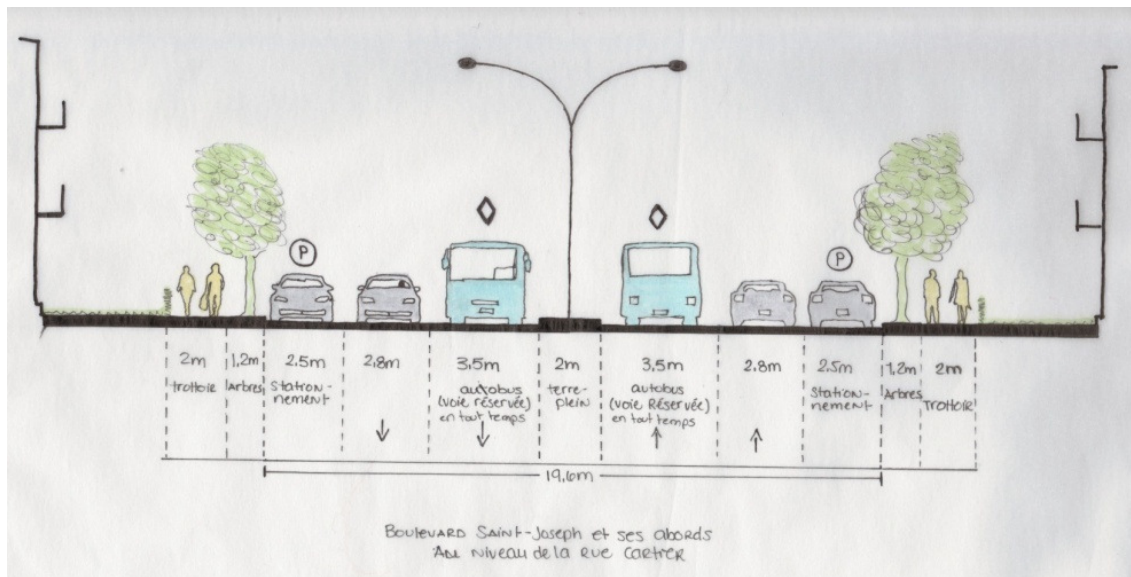


Figure 12 Boulevard Saint-Joseph : Proposition 2

Les citoyens ont été interrogés sur les énoncés suivants :

Amélioration des déplacements cyclistes

MOYEN : Partager l'espace entre les véhicules et les vélos sur la chaussée (sans piste ou bande cyclables).

-> Les cyclistes doivent circuler avec les voitures.

-> La vitesse de circulation sur une artère est permise à 50km/h.

Amélioration du service de transport collectif

MOYEN : Voies réservées au centre (lignes Express, tramway, etc.)

-> Retrait d'une voie de circulation pour les automobiles en tout temps.

-> Le transport en commun est toujours en dehors de la congestion et permet d'offrir un meilleur service.

Réduction du volume de circulation

MOYEN : Réduire le nombre de voies de circulation en ajoutant une voie réservée au transport collectif en tout temps.

-> Amélioration du service de transport en commun

-> Risque de congestion

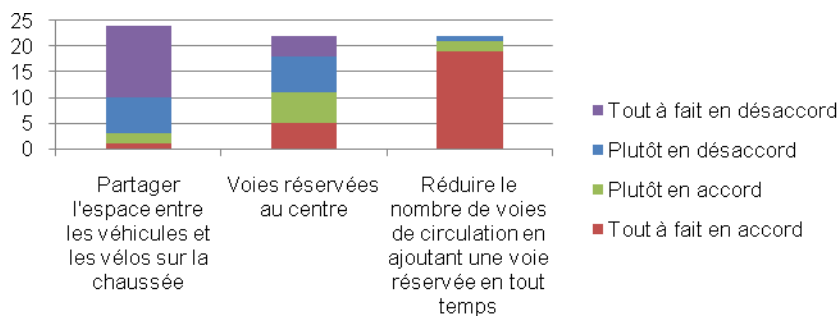


Figure 13 Boulevard Saint-Joseph : Résultats de la proposition 2

Les citoyens souhaitent que les personnes se déplaçant par des modes de transport actifs soient en sécurité, notamment aux intersections. Ils sont peu enclins à partager l'espace entre les automobiles et les vélos et un système de système rapide pour bus au centre de la chaussée les inquiètent quant à l'aménagement central et la sécurité.

3.2 Rue Sherbrooke

3.2.1 La colonne vertébrale de Montréal

La rue Sherbrooke bénéficie d'une vision d'aménagement réalisée par le maire Drapeau, comme étant la principale artère de la ville. Le QVAS présente une variété de réalités, comme par exemple un quartier ancien d'origine italienne pour Saint-Raymond et des quartiers plus locatifs dans le nord. Certains bâtiments de la rue vont être protégés par la loi du patrimoine. Le quartier étant vieillissant, des équipements médicaux sont prévus pour les personnes âgées, particulièrement une clinique médicale sur Sherbrooke au coin de Décarie. L'arrondissement prévoit une planification détaillée en parallèle au projet du nouveau Campus Glen du Centre universitaire de santé McGill (CUSM). Le projet du CUSM va apporter beaucoup de monde dans le quartier, possiblement en transport en commun, le stationnement du futur hôpital étant très cher à construire et les règlementations de construction feront que le nombre de places sera limité. De plus, la réfection des infrastructures souterraines est prévue pour Sherbrooke, ainsi que la requalification de la rue Décarie, avec la construction du CUSM. Enfin, le projet Turcot apportera la baisse de dix mètres de la rue Décarie entre la rue Sherbrooke et l'échangeur Turcot. Le viaduc Saint-Jacques sera démolit.

3.2.2 Résultats de l'atelier

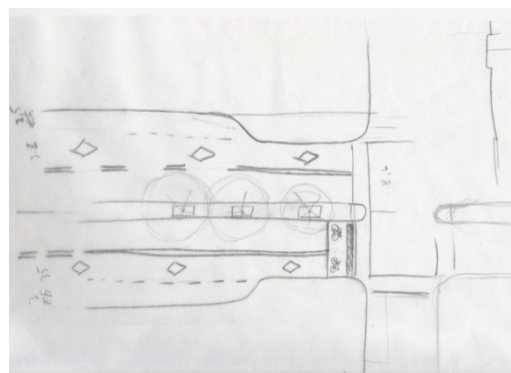
La table de travail a fait remarquer en plénière que le problème a été pris à l'envers dès le départ : la circulation des véhicules a été traitée en premier (voies réservées pour les autobus) plutôt que les piétons. Le groupe estime qu'il est nécessaire de choisir entre le transport en commun et ses voies réservées ou le transport actif et la mise en place de saillies. Les deux ne semblent pas compatibles et demandent à préciser les objectifs d'aménagement de la rue. Il faudrait minimalement supprimer une voie de circulation, en passant de six à cinq voies, particulièrement si il y a une voie réservée (redistribuer l'espace des voies). Les vélos ne bénéficient pas d'aménagement particulier car dans une rue apaisée, la cohabitation est naturelle.

Proposition 1 « Voie réservée et avancée de trottoir »

- Enlever les virages à gauche dans la direction est-ouest;
- Stationnement de chaque côté de la rue qui couvre la voie réservée;
- Voie réservée de chaque côté avec un mail central;
- Avancées pour cyclistes en avant avec traverse piétonne.

Limite de cette proposition :

- La rue Sherbrooke n'est pas assez large. La réalisation de ce scénario pourrait demander la réduction des trottoirs.



Proposition 2 « Voie réservée ou stationnement »

Objectif : restreindre la voie automobile pour ralentir la vitesse afin d'augmenter la visibilité des piétons face aux automobilistes, grâce à des passages clairement marqués au sol en couleur et à la création d'îlots de par et d'autre.

- Deux voies de circulation;
- Certains passages piétons surélevés;
- Stationnement interdit aux heures de pointe pour une voie réservée aux autobus;
- Absence de terre-plein, qui grâce à un sentiment d'insécurité des automobilistes, permet de ralentir la vitesse des véhicules;
- Îlots protecteurs pour les piétons.

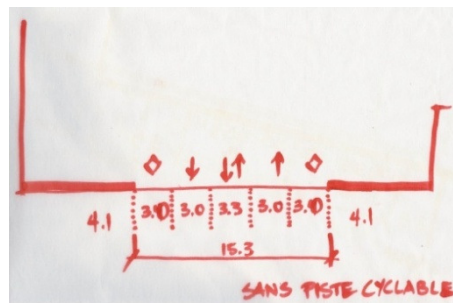


Proposition 3 (A et B) « Voie centrale »

La proposition 3 suggère de réorganiser l'espace de la chaussée afin de sécuriser l'ensemble des usagers. Plusieurs options sont possibles pour passer de six voies à cinq voies, comme par exemple d'élargir un trottoir pour favoriser les traverses des piétons pour qu'elles soient moins larges, mais cela est au détriment des cyclistes qui n'ont pas d'espace dédié.

Proposition 3-A

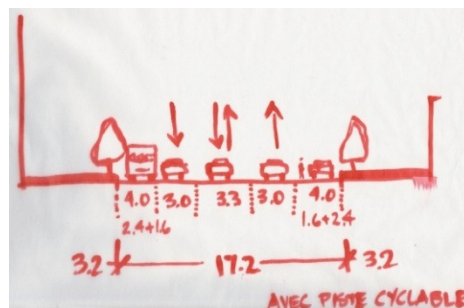
- Cinq voies de circulation :
 - o Une voie réservée pour autobus à l'heure de pointe;
 - o Une voie de circulation par sens;
 - o Une cinquième voie au centre pour virages à gauche;
- Chaussée réduite pour élargir légèrement les trottoirs;
- Problème: le cycliste est pris dans voies assez étroites de trois mètres, comme dans le contexte actuel.



Proposition 3-B

Cette proposition préserve la capacité routière, voire l'améliore car les véhicules sont confrontés à moins de frictions. L'espace réservé à l'automobile est réduit tout en conservant la capacité et en augmentant la capacité du transport collectif et en facilitant les déplacements à vélo.

- Cinq voies de circulation (maintien du 17,2 mètres de chaussée);
- Une voie réservée pour autobus plus large (mais non conforme avec règles de la STM du 4,5 mètres), les autobus circulent en rive à l'heure de pointe. Le stationnement est permis en dehors des heures de pointe;
- 1,6 mètre réservé aux cyclistes, sans marquage au sol ou séparateur physique. En dehors des heures de pointe, le cycliste circule de façon confortable à côté des voitures stationnées.
- Passer de quatre pseudo-voies de circulation, à trois dont une pour les virages dans le centre.



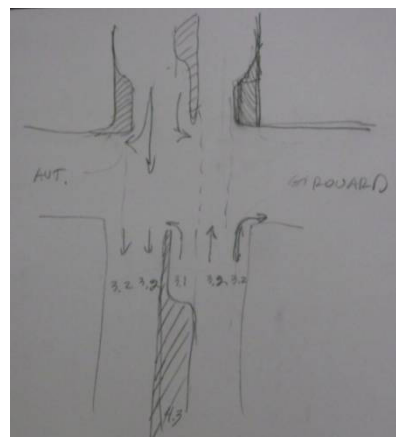
Limite de cette proposition :

- Absence de mesures pour faciliter la traverse des piétons (défi technique: îlots ou traversées sécuritaires). Les piétons ont la même largeur pour traverser. Pour les sécuriser, il faut changer synchronisation des feux ou aménager des traverses plus visibles.

Proposition 4 « Terre-plein central »

- Aménager une voie centrale de 4,3 mètres de large (peinture au sol ou bordure en béton) :
 - o La voie de circulation centrale mesure 3,1 mètres pour les virages à gauche.
 - o Il reste 1,2 mètre comme mail de refuge pour sécuriser le piéton qui traverse. Les voies de circulation mesurent 3,2 mètres.

La géométrie flexible (il existe d'autres variantes) donne la possibilité de faire des terre-pleins centraux. Le virage à gauche n'a pas besoin d'être partout, permettant d'aménager des refuges piétons larges et sécuritaires. L'aménagement rétrécit, donc la circulation ralentit. Pour laisser l'espace disponible à Urgences Santé, le terre-plein central peut être abaissé.



3.2.3 Adhésion des citoyens aux solutions proposées

Le 2^{ème} Rendez-vous citoyen du QVAS Notre-Dame-de-Grâce Sud-Est a permis de tester l'adhésion des citoyens de NDG et de Saint-Raymond sur les mesures proposées pour la rue Sherbrooke. La soirée s'est déroulée le jeudi 2 décembre 2010 dans la salle communautaire des Habitations Saint-Raymond. Près de vingt personnes étaient présentes, dont des partenaires du milieu : élus, professionnels de l'arrondissement, etc.

Proposition 1

La proposition 1 présente une rue Sherbrooke à quatre voies de circulation, dont deux pour une voie réservée aux autobus aux heures de pointe. Deux voies de stationnement sont conservées en tout temps en bordure de trottoir, permettant de mettre en place des avancées de trottoirs aux intersections et raccourcissant la longueur de traverse d'environ trois mètres.



Figure 14 Rue Sherbrooke : Proposition 1

Les citoyens ont été interrogés sur les énoncés suivants :

Amélioration du service de transport collectif.

MOYEN : Voie réservée pour les autobus aux heures de pointe.

-> *Le stationnement est permis en tout temps.*

-> *Les automobiles doivent traverser la voie réservée pour se stationner.*

Amélioration de la sécurité des traverses piétonnes.

MOYEN : Avancées de trottoirs aux intersections.

-> *Réduction du temps de traverse pour les piétons.*

-> *À l'intersection, meilleure visibilité pour tous.*

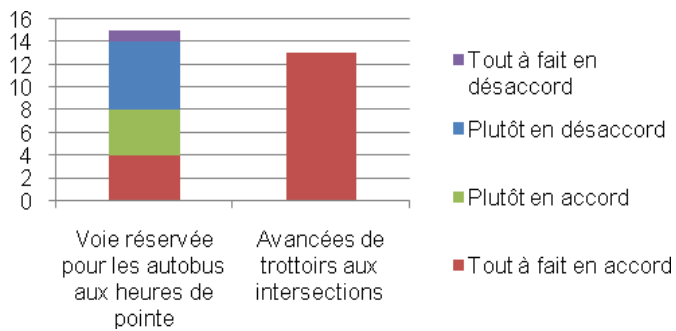


Figure 15 Rue Sherbrooke : Résultats de la proposition 1

Les citoyens estiment que le partage de la rue de cette proposition entrainera des conflits d'usage entre la voie réservée aux autobus et le stationnement ou les cyclistes. Toutefois, la présence d'avancées de trottoirs aux intersections fait l'unanimité.

Proposition 2

La proposition 2 réduit le nombre de voies de circulation à quatre, dont deux sont réservées soit au transport en commun (heures de pointe), soit au stationnement (en-dehors des heures de pointe). L'espace récupéré sur la chaussée permet de créer un terre-plein central, qui pourra être végétalisé et qui pourra être utilisé afin de créer des refuges piétons ou des baies de virage à gauche à certaines intersections.



Figure 16 Rue Sherbrooke : Proposition 2

Les citoyens ont été interrogés sur les énoncés suivants :

Amélioration du service de transport collectif.

MOYEN : Voie réservée pour les autobus en bordure du trottoir aux heures de pointe.

-> Le stationnement est permis seulement en-dehors des heures de pointe.

-> Le nombre de voies dédiées à la circulation automobile est réduit en tout temps.

Réduction de l'espace dédié à la voiture.**MOYEN** : Implanter un terre-plein central végétalisé.

-> Réduction de la vitesse automobile par la diminution de la largeur des voies de circulation et du champ visuel.

-> Amélioration de la beauté du lieu.

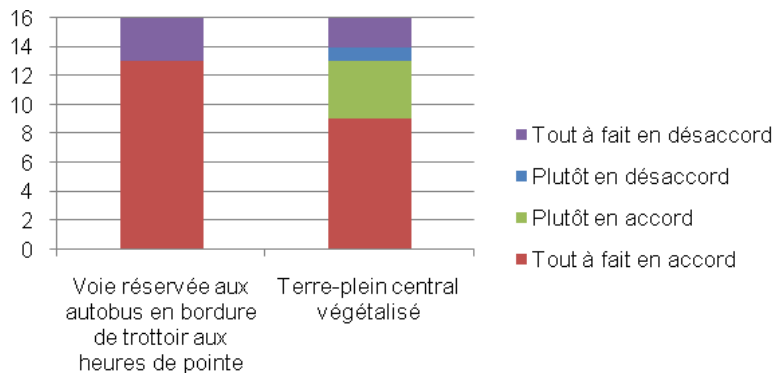


Figure 17 Rue Sherbrooke : Résultats de la proposition 2

Les citoyens se posent des questions sur la pertinence de réduire la disponibilité du stationnement sur la rue Sherbrooke en faveur du transport collectif ou d'un terre-plein central.

4 L'aménagement des zones frontières

4.1 Viaduc Masson

4.1.1 Un lien est-ouest récent

Le quartier situé autour de la rue Masson est un pôle industriel en transformation et le viaduc de la rue Masson est l'un des liens entre l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal et celui de Rosemont-Petite-Patrie. Construit dans les années 50, il a connu récemment des rénovations majeures pour solidifier la structure, passant de deux voies à trois voies de circulation. Malgré cela, peu de considérations de sécurité des piétons et cyclistes et de design urbain ont été pris en compte.

De plus, les rues Des Érables et Parthenais entre les rues Laurier et Masson sont des rues qui rencontrent des problèmes liés à la circulation automobile, notamment la disponibilité du stationnement et la vitesse de circulation. L'École des métiers de la construction de Montréal semble être liée à ces problématiques, ainsi que la configuration actuelle des rues.

4.1.2 Résultats de l'atelier

Le groupe de citoyens a participé avec le groupe de professionnels afin de partager les expériences vécues en lien avec le viaduc de la rue Masson. De cette manière, professionnels en aménagement et professionnels de la rue ont pu créer une base de réflexion commune pour l'élaboration des scénarios.

L'élargissement du viaduc en 2006 ne semble pas s'expliquer par le trafic automobile. Les observations montrent que même en période de pointe, il n'y a pas de congestion sur la rue Masson au niveau du viaduc. La congestion observée se situe aux rues De Lorimier et Papineau. La rue est donc surdimensionnée par rapport à son usage. L'intersection Masson/De Lorimier, ainsi que les intersections de la rue Masson avec les rues Des Érables et Parthenais, présentent des problèmes de sécurité : rayon de virage favorisant la vitesse des véhicules, faible visibilité des piétons, intersection très large, etc.

Le quartier du viaduc de la rue Masson est un milieu complexe à appréhender. Il possède de nombreux usages et usagers : Centre pour personnes à mobilité réduite, École des métiers de la construction de Montréal, camionnage, résidents, etc. De plus, la voie ferrée est régulièrement utilisée et le Canadian National peut stationner ses wagons sur le viaduc. Ce dernier point peut représenter un frein à la mise en place d'un passage surélevé. Dans l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal, des négociations sont en cours pour un projet pilote de traverse sécuritaire de la voie ferrée pour les piétons et les cyclistes dans Saint-Viateur Est. Il s'agirait d'une voie à niveau, avec des barrières qui tombent.

Les scénarios ont été élaborés pour répondre aux problématiques suivantes :

- Réduire la place de l'automobile sous le viaduc
- Rendre le passage plus convivial pour les transports actifs
- Embellir et verdifier le viaduc

Proposition 1 « Écran vert »

- Une voie par direction;
- Piste cyclable unidirectionnelle;
- Plantations au centre et en rive sur la bretelle d'accès pour couper du bruit, réduire les accumulations d'eau, améliorer le climat visuel et réduire l'effet d'îlot de chaleur;
- Élargissement du terre-plein central.

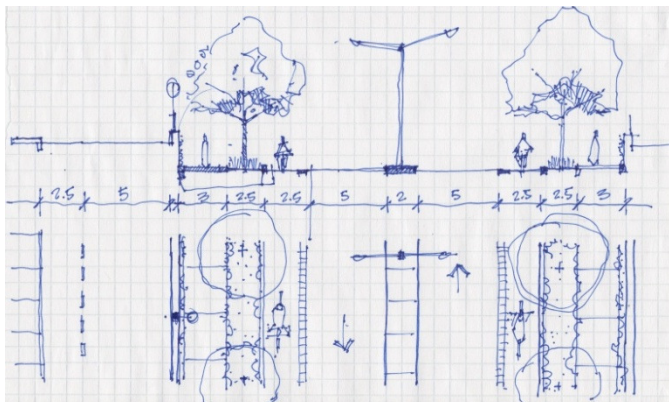
Limites de cette proposition :

- Croisement de la piste cyclable sur les rues Masson / Des Érables;
- Attention au camionnage.



Proposition 2 « Fosse d'arbres et de grimpantes »

- Réduction de la chaussée pour du verdissement;
- Circulation conjointe vélos / autos (largeur suffisante pour les services d'urgence);
- Bande cyclable (peinture ou bollards, amovible pour l'hiver);
- Pas de plantation centrale (maintient l'éclairage central);
- Terre-plein central conservé tel quel;
- Bande végétalisée continue ou non en rive (drainage);
- Mur végétal sur parapet;
- Scénario d'éclairage cinétique en rive, entre les arbres pour rythmer le parcours.



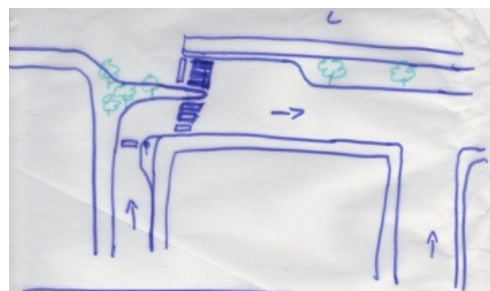
Proposition 3 « Voie de contournement rues Des Érables et Masson »

Objectif : inciter les automobilistes à utiliser la boucle de retournement

- Réduction de la circulation sur les bretelles;
- Sécurisation des piétons et des cyclistes;
- Verdissement de la rue;
- Élargissement du trottoir côté nord;
- Arrêt sur la bretelle nord;
- Piste cyclable sur le trottoir.

Limites de cette proposition :

- Risque de conflit d'usage pour la piste cyclable sur le trottoir;
- Les automobilistes doivent faire le demi-tour dans le retournement de la bretelle, ce qui les obligent à se rendre jusqu'au boul. Saint-Joseph pour aller vers l'est.



Proposition 4 « Aménagement sous la voie ferrée »

- Matériaux absorbant le bruit et diminuant la réverbération
- Visuel externe : habillage par le verdissement
- Visuel interne : éclairage cinétique, murales (impermanent). Actuellement déjà un béton de couleur pâle.

4.1.3 Adhésion des citoyens aux solutions proposées – Viaduc Masson

Proposition 1

La proposition 1 suggère d'élargir le terre-plein central afin de réduire l'espace dédié à l'automobile, en faveur d'une piste cyclable. Le viaduc connaît un verdissement important du terre-plein central, mais aussi des murs des parapets.

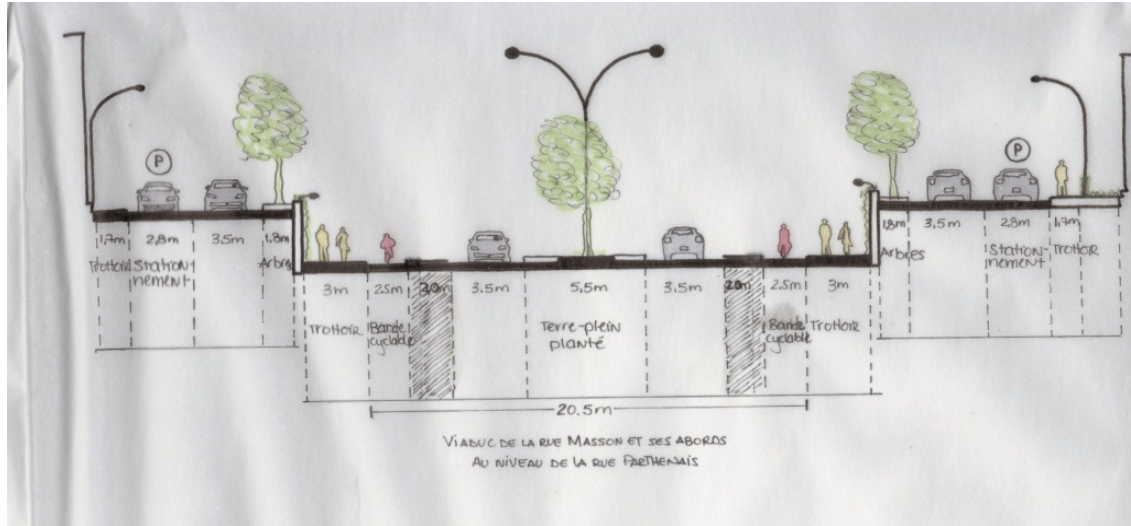


Figure 18 Viaduc Masson : Proposition 1

Les citoyens ont été interrogés sur les énoncés suivants :

Éclairage piétonnier sur le trottoir du viaduc.

MOYEN : Intégrer un système d'éclairage dans le mur du parapet

-> Amélioration de l'aspect esthétique du viaduc

Sécurisation des déplacements à vélo.

MOYEN : Piste cyclable à sens unique protégée par une bordure en béton.

-> Retrait d'une voie de circulation.

-> Les cyclistes roulent en site protégé.

Réduction de l'espace dédié à la voiture.

MOYEN : Élargir le terre-plein central.

-> Retrait d'une voie de circulation.

-> Ajout de plantations au centre de la chaussée, permettant de diminuer la vitesse automobile par la diminution du champ visuel.

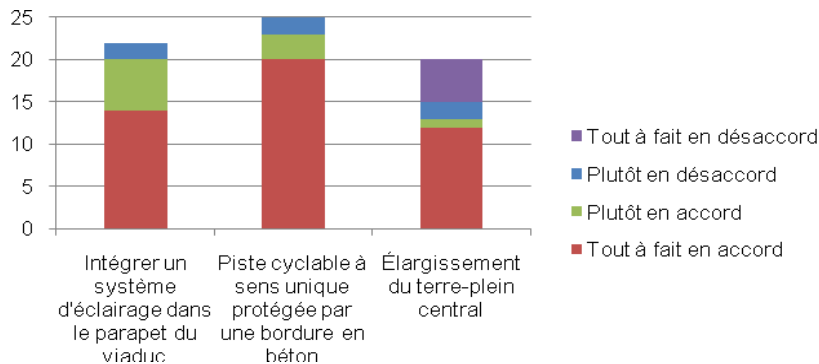


Figure 19 Viaduc Masson : Résultats de la proposition 1

Les répondants sont généralement en accord avec les énoncés proposés. Seul l'élargissement du terre-plein central dans le but de réduire le nombre de voies de circulation apporte des appréhensions. En effet, les répondants demandent où sera reporté le trafic automobile si le nombre de voies est réduit.

Proposition 2

La proposition 2 suggère d'élargir les trottoirs actuels afin de réduire l'espace dédié à l'automobile. Cet élargissement permettra de créer une bande verte entre les piétons et la chaussée. De plus, une bande cyclable est proposée sur la chaussée.

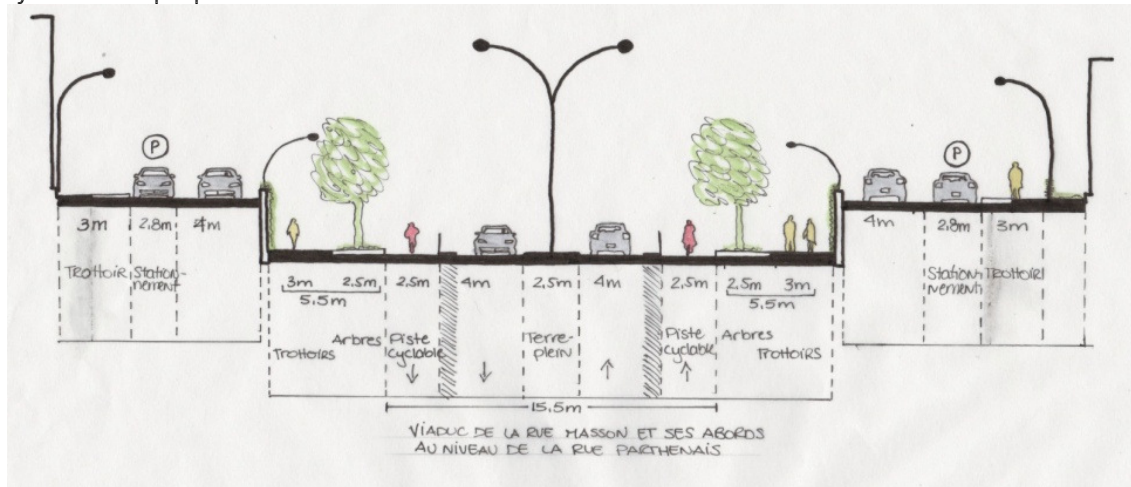


Figure 20 Viaduc Masson : Proposition 2

Les citoyens ont été interrogés sur les énoncés suivants :

Verdissement du viaduc.

MOYEN : Mur végétal sur le parapet.

-> Améliore le confort visuel du piéton.

-> Écoulement des eaux pluviales facilité.

Sécurisation des déplacements à vélo.

MOYEN : Bande cyclable à sens unique protégée par une zone tampon hachurée sur le sol.

-> Retrait d'une voie de circulation.

-> Pas de mesure physique qui sépare les cyclistes des autos.

-> Espace nécessaire pour les véhicules d'urgence.

-> Bande déneigée en hiver

Réduction de l'espace dédié à l'automobile

MOYEN : Ajout d'une large bande végétalisée entre le trottoir et la chaussée.

-> Retrait d'une voie de circulation.

-> Amélioration du sentiment de sécurité des piétons.

-> Écoulement des eaux pluviales facilité.

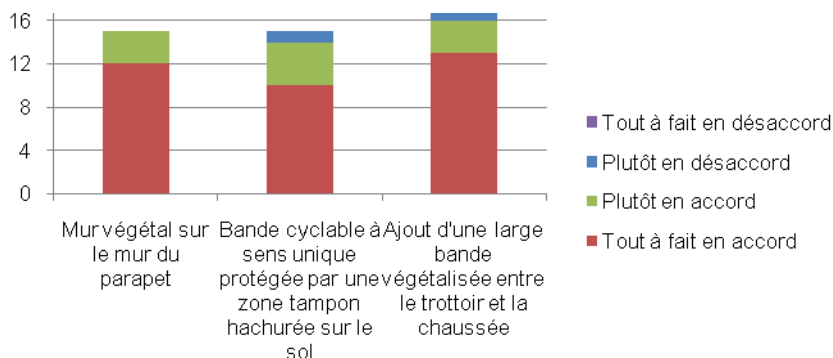


Figure 21 Viaduc Masson : Résultats de la Proposition 2

Les répondants sont majoritairement en accord avec l'ensemble des aménagements proposés.

Quelques uns suggèrent que le lien piéton et cyclable soit aménagé sur le viaduc, en passage à niveau au-dessus des voies ferrées.

4.1.4 Adhésion des citoyens aux solutions proposées – Intersection Masson et Des Érables / Parthenais

Proposition 1

La proposition 1 renforce la sécurité des piétons pour la traverse de la bretelle de la rue Masson grâce à une avancée de trottoir qui se prolonge en terre-plein séparateur. La vitesse d'entrée des véhicules dans la bretelle est réduite et des avancées de trottoir aux intersections des rues Des Érables et Parthenais sécurisent les piétons. Enfin, le long du viaduc, une bordure plantée crée un écran protecteur entre le viaduc et le quartier résidentiel tout en réduisant l'espace dédié à l'automobile.

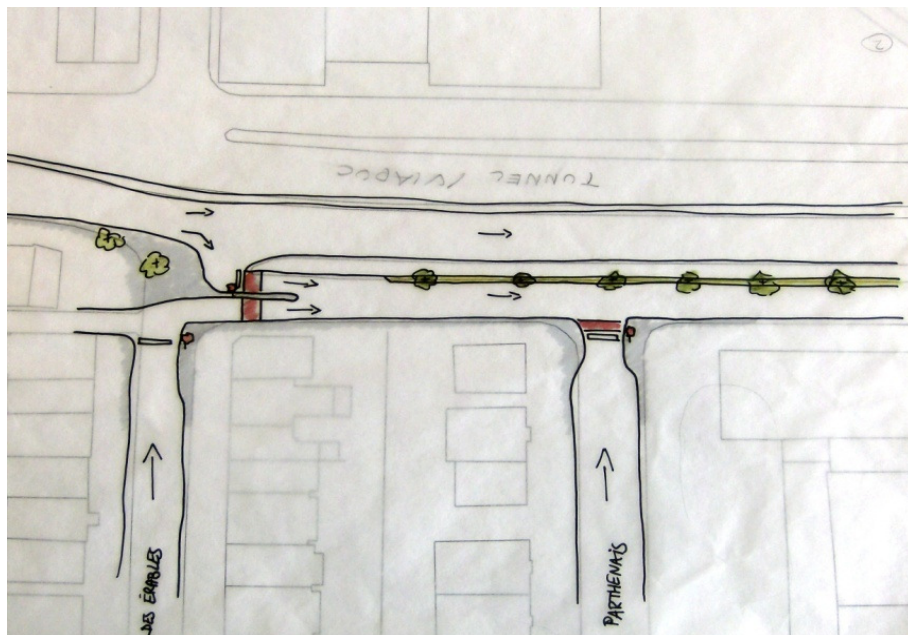


Figure 22 Intersection Masson Des Érables : Proposition 1

Les citoyens ont été interrogés sur les énoncés suivants :

Sécurisation de l'intersection Des Érables – Masson.

MOYEN : Créer une traverse piétonne sur la bretelle du viaduc Masson.

-> *Traverse avec un refuge pour piétons sur l'avancée de trottoir.*

-> *Les piétons sont protégés par l'arrêt obligatoire des voitures.*

Amélioration de l'environnement de la bretelle.

MOYEN : Plantation d'arbres sur la bretelle à proximité du muret du viaduc

-> *Réduction de la largeur de la chaussée.*

-> *Création d'un écran de verdure entre le quartier résidentiel et le viaduc.*

Réduction de la circulation entre la bretelle et les rues Des Érables et Parthenais.

MOYEN : Limiter l'accès à la bretelle du viaduc Masson par la rue Des Érables.

-> *Changement du sens de circulation vers le nord pour les rues Des Érables et Parthenais ;*

-> *Possibilité de faire le tour du viaduc et de revenir vers l'ouest sur Masson.*

-> *Retrait de quelques places de stationnement.*

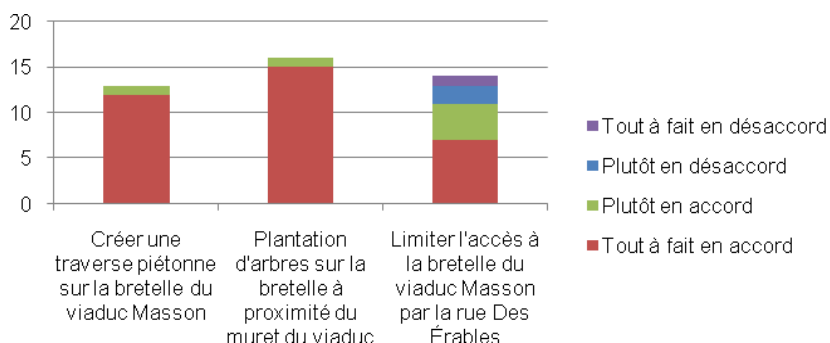


Figure 23 Intersection Masson Des Érables : Résultats de la Proposition 1

Les répondants sont en faveur de mesures d'aménagement sécurisant les déplacements à pieds. Toutefois, quelques répondants ne souhaitent pas perdre l'accessibilité véhiculaire aux rues résidentielles et souhaitent que la rue Laurier soit mise en sens unique pour diminuer le volume de circulation dans ces deux rues.

Proposition 2

La proposition 2 pour le réaménagement de l'intersection de la bretelle de la rue Masson au coin des rues Parthenais et Des Érables propose de créer une boucle fermée entre la rue Parthenais et la rue Des Érables dans un seul sens de circulation. La traverse de la bretelle est ainsi facilitée par une avancée de trottoir prolongée au coin de la rue Des Érables, favorisant le ralentissement des véhicules pénétrant sur la bretelle et raccourcissant le temps de traverse des piétons.

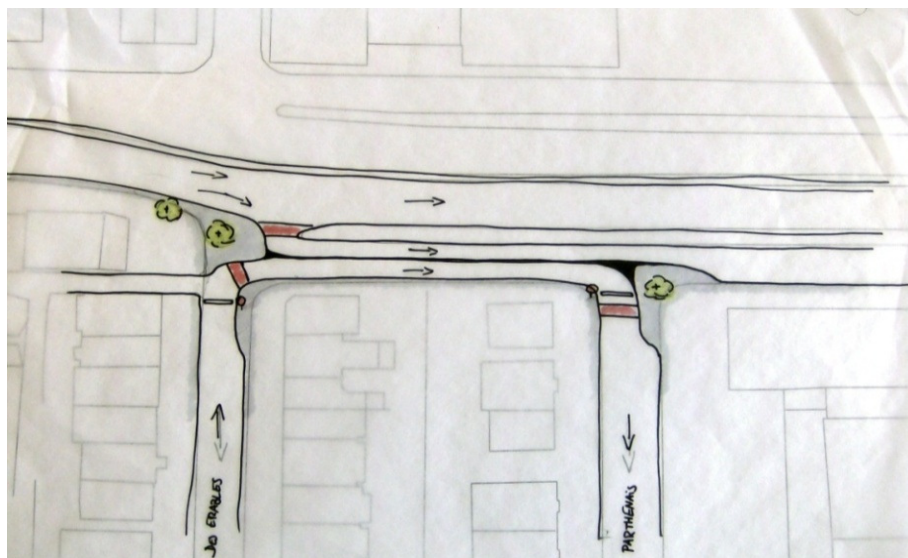


Figure 24 Intersection Masson Des Érables : Proposition 2

Les citoyens ont été interrogés sur les énoncés suivants :

Réduction de la circulation entre la bretelle et les rues Des Érables et Parthenais.

MOYEN : Interdire l'accès aux rues Des Érables et Parthenais depuis la rue Masson par un terre-plein.

-> Circulation en boucle entre la rue Des Érables et la rue Masson.

-> Retrait des places de stationnement entre les rues Des Érables et Parthenais.

Sécurisation des traverses à l'intersection Des Érables – Masson.

MOYEN : Créer des traverses piétonnes sécuritaires.

-> Temps de traverse réduit pour les piétons. Ces deux traverses voient leur longueur rétrécir grâce à l'avancée de trottoir.

Amélioration de l'environnement de la bretelle.

MOYEN : Élargissement des trottoirs du côté résidentiel.

-> Réduction de la largeur de la chaussée.

-> Augmentation de la sécurité des piétons sur le trottoir.

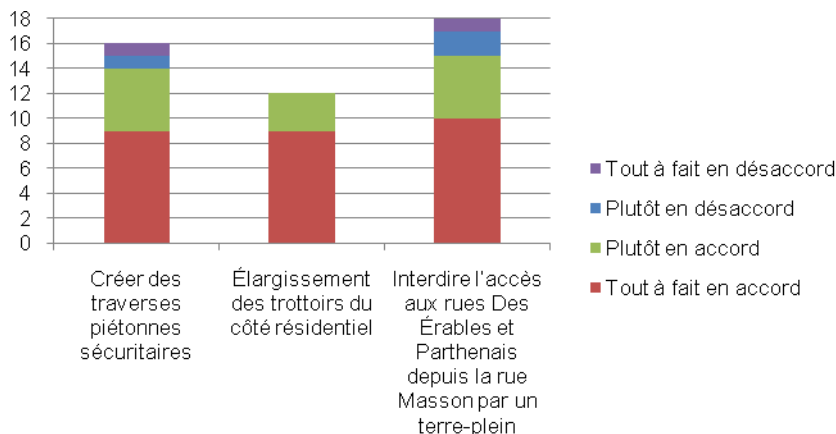


Figure 25 Intersection Masson Des Érables : Résultats de la Proposition 2

Avec cette proposition, les répondants appréhendent la poursuite du trafic et de la vitesse automobile créés par l'EMCM. En ne présentant que cette partie là du secteur, ils ont peur que les solutions proposées ne prennent pas en considération la rue Laurier, le trafic de transit et le volume de circulation généré par l'EMCM.

4.2 Viaduc Girouard

4.2.1 Un viaduc en changement

Le viaduc Girouard est présentement au cœur de réaménagements affectant le quartier : la construction du nouveau campus du CUSM et la réfection de l'échangeur Turcot. Depuis le début du mois de décembre 2010, l'accès vers l'autoroute 15 a été temporairement fermé sous le viaduc dans le cadre du projet Turcot, et l'arrondissement souhaite remettre à double sens de circulation l'avenue Girouard sous le viaduc. Ces mesures permettront à l'avenue de retrouver un aspect plus urbain.

4.2.2 Résultats de l'atelier

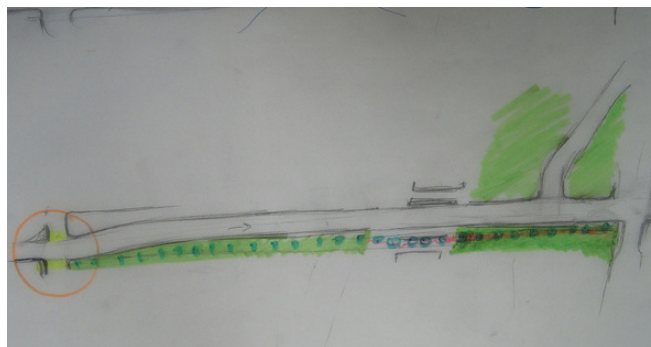
Les participants ont identifié trois enjeux à prendre en compte dans l'élaboration des scénarios :

- Le confort des trottoirs et la place des piétons et cyclistes
- La réduction de la largeur de la chaussée
- Le réaménagement de l'intersection Girouard – Upper Lachine pour en faire une porte d'entrée du quartier Saint-Raymond

Proposition 1 "Coulée verte"

Objectif : Garder le sens unique et décaler la chaussée d'un côté pour élargir le trottoir pour créer du verdissage, une piste cyclable à double sens et un trottoir pour regrouper tous les usages et les fonctions dans un même espace.

- Créer un petit carrefour à l'intersection de l'avenue avec le chemin Upper-Lachine, avec traverses piétonnes et un feu de signalisation pour sécuriser pour les piétons dans le secteur.
- La bretelle de l'autoroute Décarie : pas de

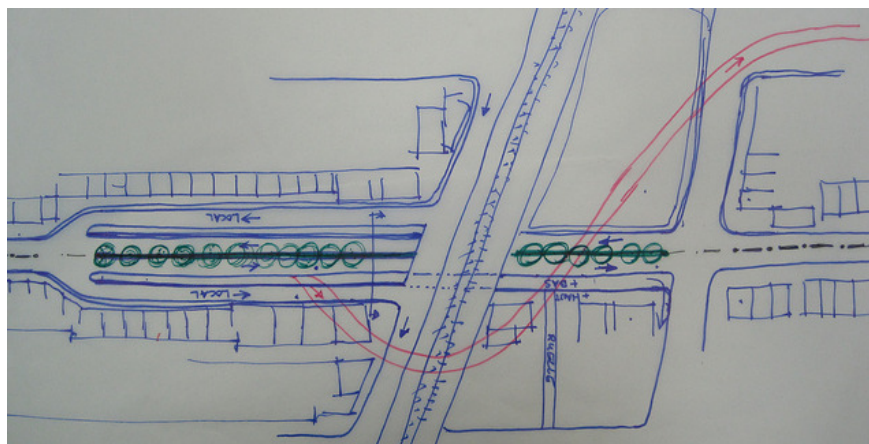
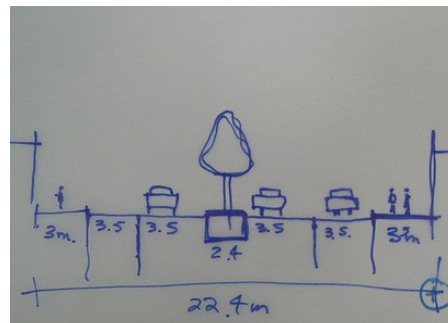


feu possible car trop près du chemin Upper-Lachine, mais assez de dégagement et possibilité aménager une rampe (pas déterminé si possibilité de virages à gauche).

- Avenue Girouard en sens unique, voie partagée (pas seulement pour virages à gauche) pour l'accès autoroute.
- De 4 voies à 2 voies (chaussée double de largeur normale).

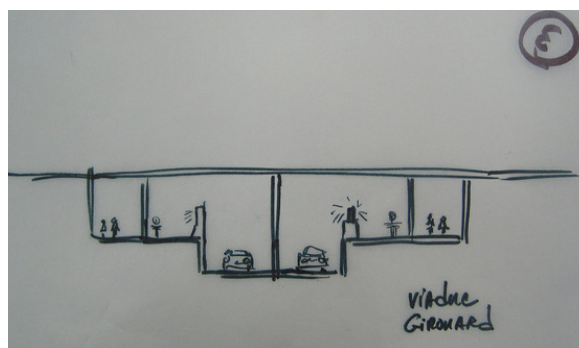
Proposition 2 "Boulevard urbain"

- Avenue Girouard à double sens avec au centre un terre-plein de 2,5 mètres pour verdifier et réduire le cône visuel.
- Petite rue en cul-de-sac au sud du viaduc : condamnée ou requalification de l'îlot. La rue serait réaffectée en deux niveaux: niveau haut et niveau bas (trottoir plus large pour sécurité accrue) et permet de connecter au secteur commercial sur le chemin Upper-Lachine.
- Cordon rouge : pour se connecter à l'autoroute Décarie, forcer l'automobiliste à ralentir (réduire l'espace pour réduire vitesse). Passer sous la voie ferrée et rejoindre la bretelle (sous terre).



Proposition 3 "Amélioration sous le viaduc"

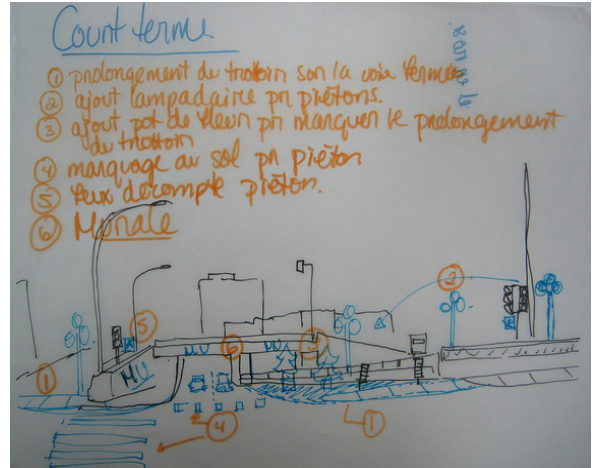
- Réduire la chaussée à deux voies, pour un total de 7 à 8 mètres de large.
- Gain de largeur à gauche et droite pour l'aménagement d'un trottoir et d'une piste cyclable agrémentée d'une installation artistique lumineuse, verte. Un parcours unique de marquage, illustrations, bornes multimédias, interactives. Ce projet renforcerait le sentiment de sécurité et serait un projet pilote avant-gardiste pour marquer l'esprit contemporain de la ville de Montréal.



Proposition 4 "Minimaliste"

Objectif : conserver l'infrastructure, mais changer les choses à court terme et avec peu de moyens.

- Intersection: réaménager un trottoir (en noir) et l'élargir (en bleu) pour raccourcir l'intersection, grâce à un marquage au sol (qui n'existe pas actuellement) pour accroître sécurité.
- Feu de circulation: feu pour piétons et feu pour cyclistes (priorité pour virage). Portion sud, là où il y a la bretelle vers Décarie, la chaussée est condamnée avec balises, à rythmer avec plantation au sol, ajouter mobilier, pour dynamiser le secteur identifié comme entrée du secteur Saint-Raymond.
- Entrée du viaduc : intervention artistique.
- Avenue Girouard : double sens, avec voie centrale (le matin d'une direction et le soir de l'autre) comme sur l'avenue du Parc pour décongestionner le quartier.
- Ch. Upper-Lachine : bâtir des volumes pour encadrer la rue.



4.2.3 Adhésion des citoyens aux solutions proposées

Proposition 1

La proposition 1 propose la création d'un terre-plein central pour réduire l'espace dédié aux automobiles. Ce terre-plein pourrait être planté afin de réduire le champ visuel des automobilistes et les inciter à ralentir.

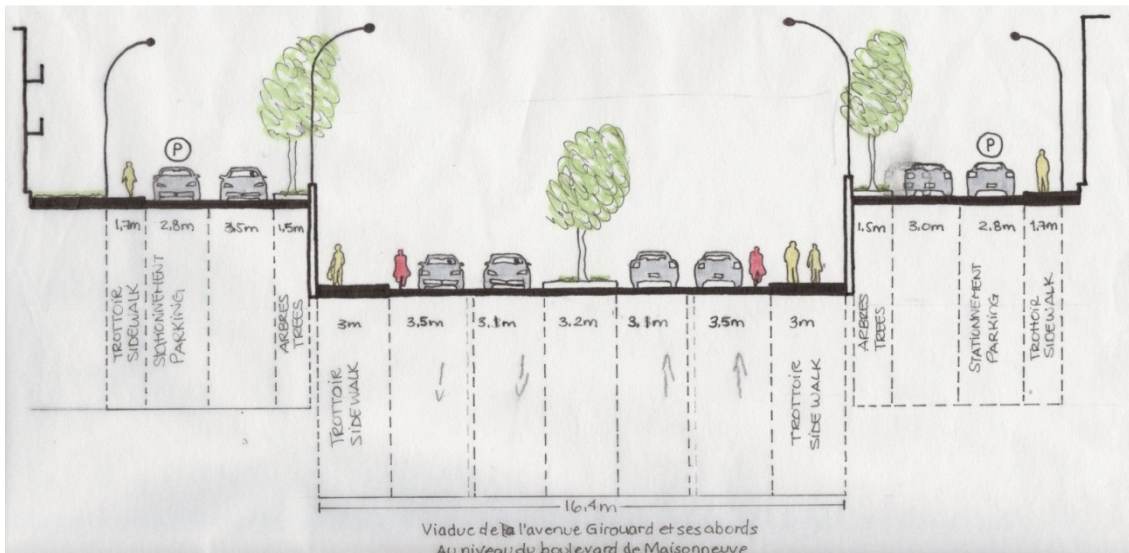


Figure 26 Viaduc Girouard : Proposition 1

Les citoyens ont été interrogés sur les énoncés suivants :

Amélioration de l'accessibilité nord-sud.

MOYEN : Avenue Girouard à double sens.

-> Facilite la circulation nord-sud.

-> Risque d'accroître le volume de circulation.

Amélioration de l'environnement de la rue.

MOYEN : Élargissement et verdissement du terre-plein central du viaduc avec plantation d'arbres, tel un boulevard urbain.

-> Diminution de l'effet d'îlot de chaleur.

-> Réduction de la vitesse automobile par la diminution de la largeur des voies de circulation et du champ visuel.

Amélioration de l'environnement de la bretelle.

MOYEN : Plantation d'arbres sur la bretelle à proximité du muret du viaduc.

-> Réduction de la largeur de la chaussée.

-> Création d'un écran de verdure entre le quartier résidentiel et le viaduc.

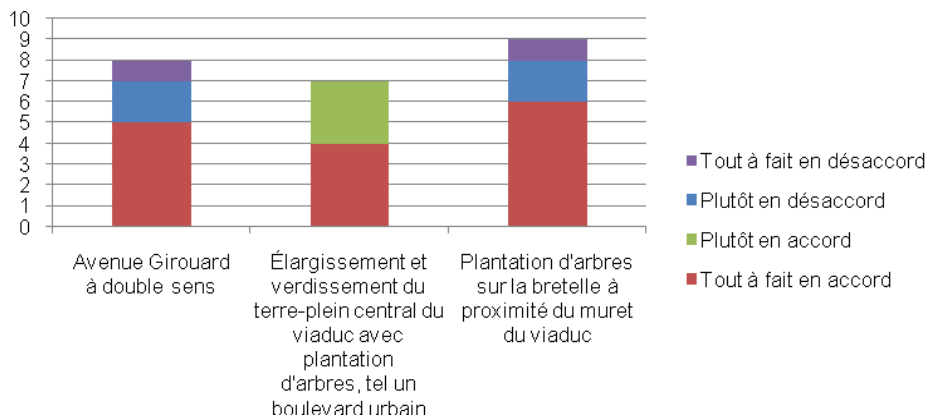


Figure 27 Viaduc Girouard : Résultats de la Proposition 1

Cette proposition satisfait peu les répondants quant à la sécurité des cyclistes, qui se trouvent toujours sur la chaussée avec les automobiles. Ils continueront à utiliser le trottoir pour traverser le viaduc.

Proposition 2

La proposition 2 ferme la moitié de la chaussée automobile en faveur des piétons et des cyclistes. Ces derniers bénéficient d'un large trottoir où chacun a sa place et qui permet le verdissement du viaduc. Les automobiles disposent de deux voies de circulation.

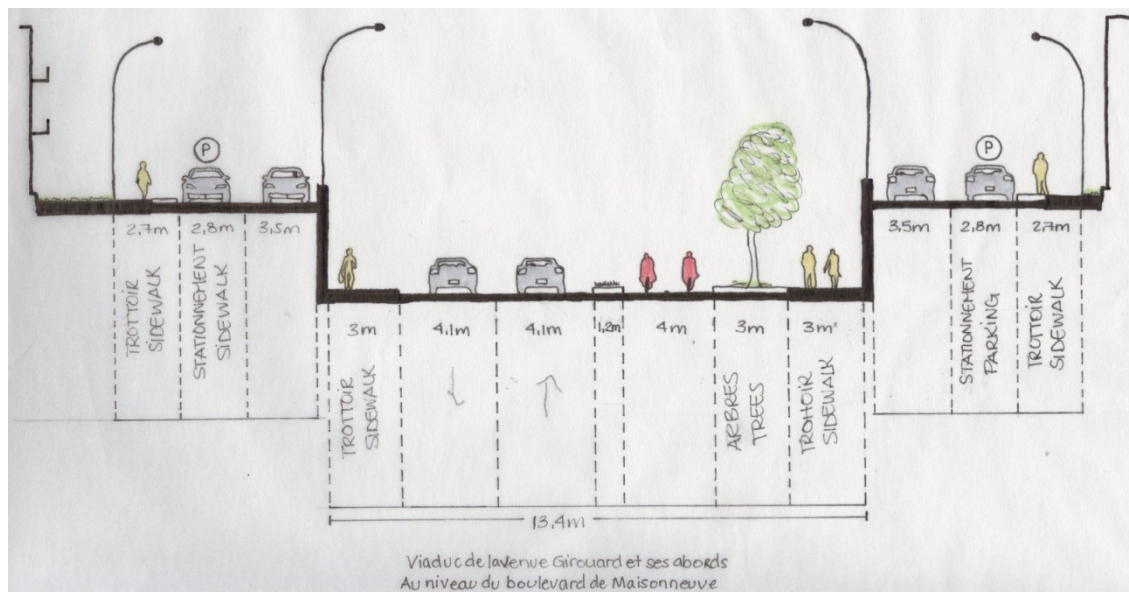


Figure 28 Viaduc Girouard : Proposition 2

Les citoyens ont été interrogés sur les énoncés suivants :

Réduction des conflits entre les différents usagers.

MOYEN : Aménagement sécuritaire d'un large trottoir avec des espaces réservés pour les piétons et pour les cyclistes.

-> *Les cyclistes roulent en site protégé.*

-> *Retrait de l'entrée actuelle de l'autoroute, la capacité routière est maintenue vers le sud.*

Amélioration de l'environnement de la rue.

MOYEN : Verdissage du nouveau trottoir du viaduc.

-> *Réduction de la vitesse automobile par la diminution du champ visuel.*

-> *Diminution de l'effet d'îlot de chaleur et création d'ombre pour les piétons.*

Amélioration de l'environnement de la bretelle.

MOYEN : Élargissement des trottoirs du côté résidentiel.

-> *Réduction de la largeur de la chaussée.*

-> *Augmentation de la sécurité des piétons sur le trottoir.*

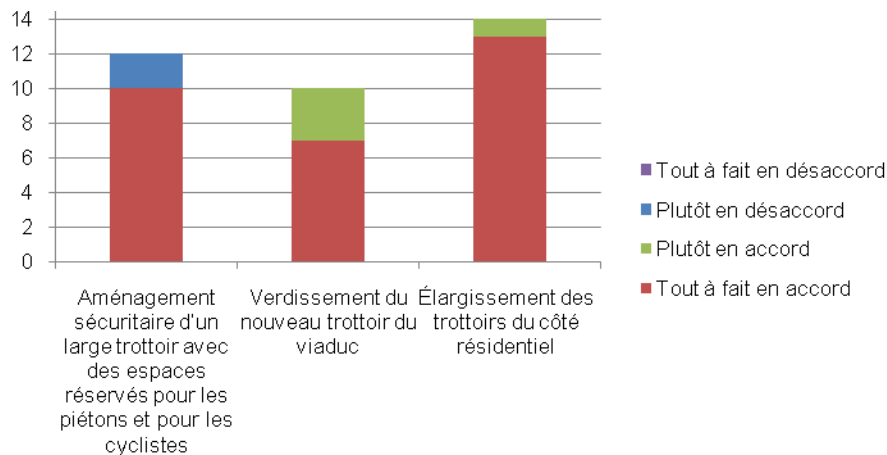


Figure 29 Viaduc Girouard : Résultats de la Proposition 2

Les répondants apprécient cet aménagement de la chaussée, qui permet à tous de se déplacer de manière sécuritaire. Toutefois, quelques personnes ne souhaitent pas voir l'accès à l'autoroute fermée définitivement, car elles l'utilisent quotidiennement.

5 Conclusion

Les activités menées à l'automne 2010 ont été couronnées de succès, tant pour les ateliers professionnels que les 2^{èmes} RDV citoyen. Dans les deux cas, la première activité a permis de bonifier la seconde.

Ainsi, suite aux commentaires et recommandations des participants du premier atelier professionnel sur les artères, le second atelier a bénéficié d'une meilleure planification, qui a été appréciée par tous :

- Séparation des groupes de travail dans deux salles séparées;
- Groupes de travail plus équilibrés et plus petits;
- Séparation des professionnels en aménagement et des citoyens en temps voulu;
- Envoi des documents de travail quelques jours avant l'atelier professionnel;
- Raccourcissement du temps de présentation;

Quelques points restent à bonifier :

- Préciser davantage des objectifs de l'atelier;
- Préciser le rôle des participants;
- Dégager un maximum de temps pour l'élaboration de scénarios;
- Plus de temps de préparation, éventuellement durée d'atelier plus longue (sur une journée ou deux demi-journées);
- Bénéficier de plus de temps pour mieux illustrer et communiquer les scénarios;
- Sortir des idées classiques qui génèrent des scénarios déficients;
- Laisser plus de temps pour réseauter.

De manière générale, les participants ont apprécié la possibilité qui leur était offerte de se retrouver autour d'une même table sur un sujet de réflexion commun, dans un objectif d'idéation. Ce travail a permis de confronter les idées mais aussi de mieux comprendre et prendre en considération des problématiques propres à chaque expertise. Les résultats de l'évaluation montrent que le second atelier professionnel ont été globalement plus satisfaisants. Les participants n'ont pas eu l'occasion de partager l'information échangée avec leur réseau et de développer leur réseau professionnel.

Les participants étaient très actifs dans l'élaboration de solutions d'aménagement, et de nombreux échanges ont été fructueux. Bien que la présence de citoyens ait été un défi pour l'organisation de l'atelier, elle a été fortement appréciée car elle a apporté la connaissance du terrain par les personnes qui le pratiquent au quotidien.

Les scénarios élaborés ont été bien reçus par les citoyens lors des 2^{èmes} RDV citoyen. Les citoyens présents, généralement bien informés sur les mesures d'apaisement et les objectifs du projet, ont eu l'occasion de s'exprimer et de partager leurs avis avec les autres citoyens, dont certains étaient présents aux ateliers professionnels, avec les animateurs du Centre d'écologie urbaine et avec des représentants de l'arrondissement (professionnels et élus). Les personnes présentes ont apprécié l'information présentées et ont majoritairement le sentiment que leurs opinions sont prises en compte.

Ces formules d'activités et d'animation seront à réutiliser dans le cadre de ce projet ou d'autres projets. Elles ont semblé être une bonne façon de partager les connaissances, d'explorer des solutions, de développer des liens entre les différents milieux et de faire connaître les projets du Centre d'écologie urbaine de Montréal.

Les solutions développées dans les ateliers de travail et testées auprès des citoyens seront retravaillées pour l'étape des recommandations des QVAS, de manière à les présenter et les valider auprès des arrondissements et des partenaires. Le lancement des Plans QVAS est prévu pour le printemps 2011.