



ÉLABORATION DU PLAN LOCAL DE DÉPLACEMENTS

Rapport de consultation publique - Phase 1
Arrondissement d'Ahunsiac-Cartierville
Décembre 2018

CONVERCITÉ

TABLE DES MATIÈRES

Partie 1. Mise en contexte.....	4
1. Rappel du mandat.....	4
2. Présentation de la démarche.....	5
2.1. Volet information.....	6
2.2. Volet consultation.....	7
Partie 2. Faits saillants.....	10
Partie 3. Résumé des discussions.....	12
1. Les panneaux de consultation.....	13
1.1. Le réseau piétonnier.....	13
1.2. Le réseau cyclable.....	20
1.3. Le réseau de transport en commun.....	26
1.4. Le réseau de transport durable.....	32
1.5. Le réseau routier et le stationnement.....	34
2. Les discussions dirigées.....	38
2.1. La circulation routière.....	39
2.2. Le réseau cyclable.....	40
2.3. Le réseau piétonnier.....	42
2.4. Le transport en commun.....	44
Annexes.....	46
Annexe 1. Carte de provenance.....	46
Annexe 2. Mémoires déposés.....	47
Annexe 3. Feuille individuelle.....	50

ÉQUIPE DE PROJET

Ophélie Chabant
Chargée de projets

Adèle Lebrun
Agente de recherche

PARTIE 1

MISE EN CONTEXTE

1 RAPPEL DU MANDAT

Dans le cadre de l'élaboration du nouveau Plan local de déplacements (PLD) de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville, plusieurs phases de consultations publiques sont prévues au mandat. La première est prévue à l'automne 2018 et la seconde au printemps 2019.

Dans le même temps, l'arrondissement travaille à l'élaboration de son plan local de développement durable (PLDD) ainsi que de son tout premier plan directeur des parcs et des espaces verts (PDPEV).

Ces trois planifications abordent des thématiques différentes, mais visent avant tout un objectif commun : le bien-être de la communauté. Souhaitant mobiliser simultanément la population et les acteurs du milieu, l'arrondissement a fait le choix d'organiser une grande consultation publique pour aborder ces trois sujets majeurs.

Pour l'accompagner dans ce vaste exercice de consultation, l'arrondissement a requis les services professionnels de l'agence Convercité,

spécialisée en organisation et en animation de démarches participatives.

Rappelons que la firme AECOM est responsable de l'élaboration du PLD. La démarche du PLD s'échelonne sur 18 mois, soit du printemps 2018 à l'automne 2019. Cette démarche prévoit deux périodes de « grandes consultations » soit à l'automne 2018 et à l'hiver 2019.

Le rapport de consultation publique de la phase 1 s'inscrit dans la période de l'automne 2018, où les instances et les moyens suivants sont également venus enrichir le recueillement des préoccupations de la population :

- Rencontres avec le comité de pilotage qui réunit les élus et les fonctionnaires de l'arrondissement;
- Rencontres avec les membres du Comité de mobilité active (CMA);
- Groupes de discussions destinés aux institutions et aux entreprises de l'arrondissement, animés par la firme MOBA;
- Mise en ligne d'un sondage et d'une carte interactive sur le site Réalisons Montréal.

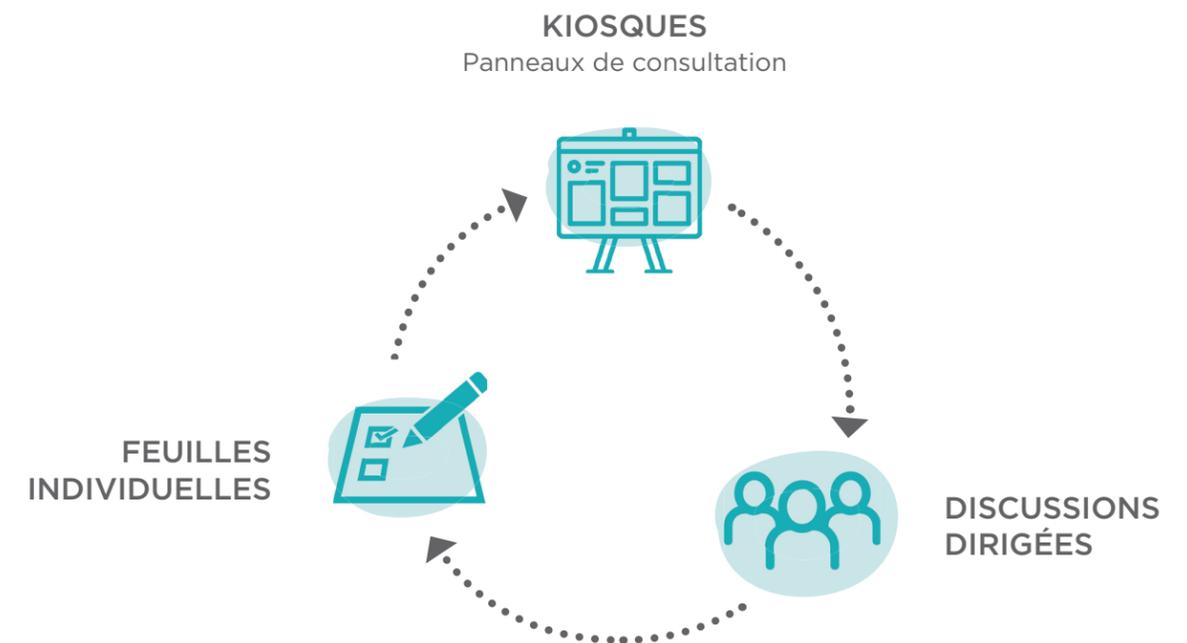
PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE

Pour ce mandat, l'agence Convercité a proposé une formule mixte avec un volet information et un volet consultation.

L'objectif étant de rejoindre un maximum de personnes et de recueillir les préoccupations, les besoins, les idées et les recommandations du plus grand nombre, sur trois sujets en même temps, la consultation s'est tenue à

deux reprises, dans deux secteurs de l'arrondissement :

- **Le 24 octobre 2018**, au futur centre culturel et communautaire Cartierville, situé au 12 225, rue Grenet;
- **Le 1^{er} novembre 2018**, à la maison de la culture Ahuntsic-Cartierville, située au 10 300, rue Lajeunesse.



2.1. VOLET INFORMATION

Afin de rejoindre un maximum de participants, nous avons opté pour une formule portes-ouvertes de 15 h à 21 h qui permettait aux citoyens d'arriver au moment le plus opportun pour eux. Dès leurs arrivées, ils étaient accueillis par deux personnes et invités à lire des panneaux d'information sur le portrait de l'arrondissement en chiffres, la démarche menée par l'arrondissement, etc.

Par la suite, ils étaient dirigés vers l'une des trois thématiques abordées pour discuter avec des professionnels de l'arrondissement et avec des animateurs de Convercité, consulter des cartes de l'arrondissement, mais surtout répondre aux différentes questions indiquées sur les panneaux d'informations.

À titre d'information, six panneaux étaient proposés pour le thème des déplacements :

1. Les objectifs locaux de transport
2. Le réseau piétonnier
3. Le réseau cyclable
4. Le réseau de transport en commun
5. Le réseau de transport durable
6. Le réseau routier et le stationnement



ARRONDISSEMENT D'AHUNTSIC-CARTIERVILLE

La consultation publique s'est tenue à deux reprises, dans deux secteurs de l'arrondissement. Une carte de provenance a été réalisée (voir annexe 1).



2.2. VOLET CONSULTATION

Durant la soirée, les citoyens avaient également l'occasion de prendre part à plusieurs groupes de discussion, d'une durée de 30 à 40 minutes, afin d'échanger autour d'une question :

Selon vous, de quelle manière, l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville pourrait-il accroître le nombre d'utilisateurs des modes actifs et collectifs (piétons, cyclistes et transport en commun)?

Selon vous, de quelle manière l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville pourrait-il améliorer son offre dans les parcs?

Comment l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville peut-il devenir exemplaire en matière de développement durable?

Les groupes de discussion étaient offerts à deux reprises durant une soirée. Par exemple, pour le sujet des déplacements, le groupe de discussion était offert à 16 h puis à 18 h 30, le 24 octobre 2018 et à 18 h et 19 h 30, le 1^{er} novembre 2018.

Précisons que le déroulement des deux rencontres était identique, mis à part les horaires des groupes de discussions.



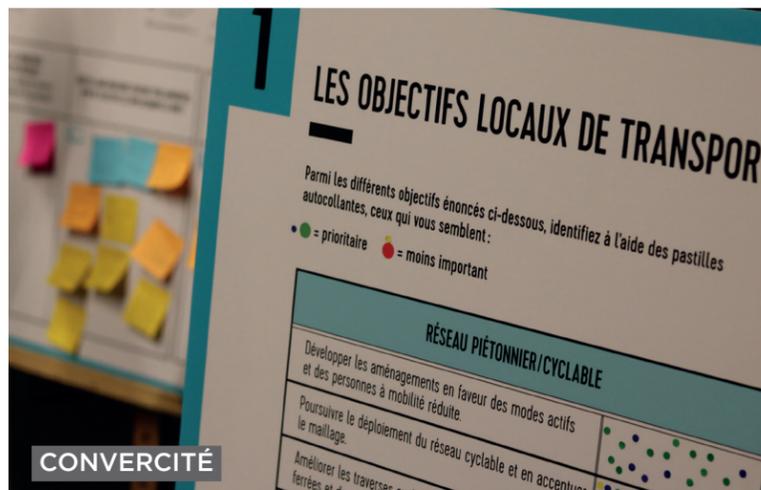
CONVERCITÉ



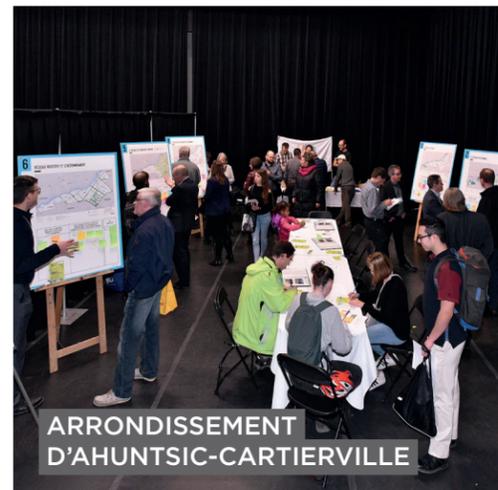
CONVERCITÉ



CONVERCITÉ



CONVERCITÉ

ARRONDISSEMENT
D'AHUNTSIC-CARTIERVILLE

LA RENCONTRE EN CHIFFRES

2 rencontres

230 participants

4 groupes de discussions

6 panneaux d'information et de contribution

530 contributions rédigées sur des post-its

45 contributions sur les feuilles individuelles (dont 26 feuilles complétées pour le volet déplacements)

PARTIE 2

FAITS SAILLANTS

RÉSEAU PIÉTONNIER

RÉSEAU CYCLABLE

RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN

RÉSEAU DE TRANSPORT DURABLE

RÉSEAU ROUTIER

PROBLÈMES IDENTIFIÉS

Carence de l'éclairage urbain
 Insécurité et manque de visibilité des traverses piétonnes
 Étroitesse et absence de trottoirs à certains endroits
 Cohabitation difficile avec les cyclistes

Absence de connexion avec les autres arrondissements
 Principaux liens manquants : axe nord-sud, axe est-ouest, desserte des pôles d'intérêts
 Conflits liés au partage de la route (principalement avec les bus et les automobiles)
 Manque de supports à vélo
 Manque d'entretien des voies cyclables, en particulier l'hiver
 Discontinuité du réseau cyclable

Carence de l'offre concernant la desserte est-ouest
 Fréquence de certaines lignes insuffisante, en particulier le soir, le week-end et aux heures de pointe (lignes 19, 41, 64, 69, 140, 164)
 Manque de ponctualité et de fiabilité concernant le passage aux arrêts
 Temps de trajet trop long

Insuffisance du nombre de supports à vélo
 Insuffisance du nombre de bornes de recharge pour véhicules électriques
 Absence de stations BIXI à proximité des lieux d'intérêt (écoles, emplois, etc.)
 Absence de ces réseaux dans le secteur de Bordeaux-Cartierville

La vitesse excessive
 L'omniprésence de l'automobile et des camions, au détriment des modes de déplacements alternatifs
 Congestion routière
 Carence de la signalisation

SUGGESTIONS PROPOSÉES

Augmenter le nombre de lampadaires
 Allonger le temps de traversée des piétons
 Créer une campagne de sensibilisation sur le partage de la route
 Aménager des trottoirs lorsqu'ils sont inexistantes ou, dans certains secteurs, les élargir pour qu'ils soient plus sécuritaires
 Offrir plus de visibilité aux piétons par des aménagements et de la signalisation

Créer des voies cyclables utilitaires
 Rafraîchir les marquages au sol
 Renforcer la sécurité des voies cyclables (SAS, etc.)
 Assurer le déneigement des voies cyclables l'hiver
 Rendre les écoles accessibles à vélo

Créer des itinéraires directs en vue de réduire le temps de trajet (exemple des SRB à Québec)
 Augmenter la fréquence de passage
 Favoriser l'accessibilité universelle
 Désenclaver le secteur de Bordeaux-Cartierville

Desservir le secteur de Bordeaux-Cartierville en BIXI et en Communauto
 Augmenter le nombre de véhicules en libre-service
 Intégrer davantage de bornes de recharge électriques
 Ajouter des stations BIXI dans tout l'arrondissement

Interdire le stationnement des automobiles à proximité des intersections
 Aménager durablement les stationnements (végétalisation, bornes de recharge pour véhicules électriques, etc.)
 Créer des débarcadères correctement aménagés à proximité des écoles et des stations de métro
 Encourager le covoiturage
 Limiter la vitesse de circulation des automobiles à certains endroits

Note au lecteur : suite à l'analyse des panneaux de consultation, des feuilles individuelles et des discussions dirigées, une synthèse a été réalisée et est présentée ci-dessous. Elle est composée des éléments récurrents, mais également d'éléments distinctifs.

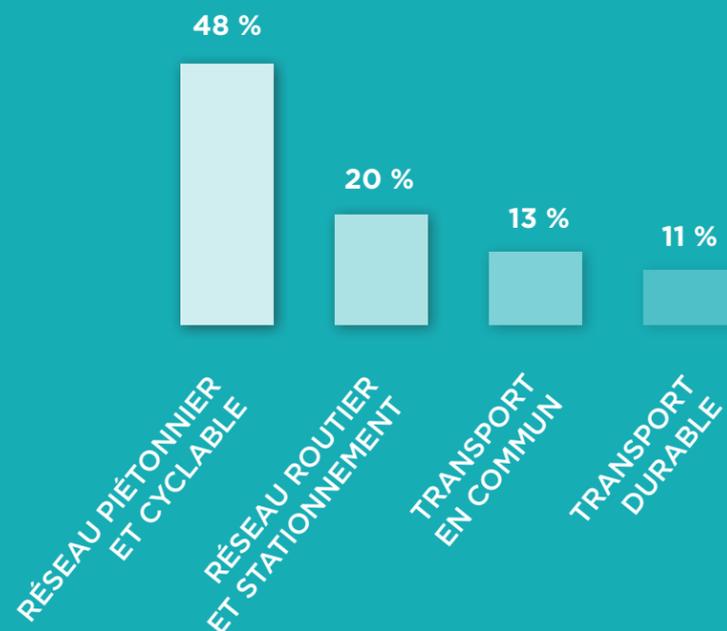
PARTIE 3

RÉSUMÉ DES DISCUSSIONS

PRIORISATIONS EFFECTUÉES PAR LES PARTICIPANTS :

Le premier panneau du kiosque Plan local de déplacements invitait les participants à indiquer quelles étaient, selon eux, les priorités d'intervention.

L'analyse des contributions souligne que le réseau piétonnier et cyclable est le domaine d'intervention prioritaire pour la majorité des participants.



* Réponse à la question suivante : indiquez quels sont les domaines d'intervention à prioriser, en référence au panneau 1 (n = 488 réponses)

LES PANNEAUX DE CONSULTATION

1

1.1. LE RÉSEAU PIÉTONNIER

Dans un premier temps, les participants étaient invités à identifier les problématiques concernant la sécurité des déplacements piétons. Six thématiques sont ressorties des échanges.

En second lieu, les participants se sont exprimés sur les améliorations à apporter au réseau actuel.

PROBLÉMATIQUES RELATIVES À LA SÉCURITÉ DES PIÉTONS

Parmi les 102 contributions relatives au réseau piétonnier, six problématiques concernant la sécurité des piétons ont été identifiées par les participants :

- L'éclairage urbain;
- Les traverses piétonnes;
- La vitesse de circulation des automobiles;
- Les trottoirs;
- La cohabitation entre les différents usagers;
- Les intersections.

L'ÉCLAIRAGE URBAIN

Le manque d'éclairage sur certains trottoirs représente pour plusieurs participants, un frein important à la marche à pied, en particulier durant l'hiver. D'autre part, les participants précisent que de nombreuses traverses piétonnes ne sont pas éclairées, ce qui atténue la visibilité des piétons par les automobilistes. Plusieurs lieux sont cités en exemple :

- Rue Legault entre la rue Grenet et la rue Lachapelle, au sud du parc de Méry;
- Rue Basile-Routhier entre la voie ferrée et la rue Chabanel;
- Le sentier des autochtones, auparavant appelé «Chemin des Sauvages», un corridor historique qui longe le Cimetière du Sault-au-Récollet, au sud du boulevard Henri-Bourassa Est.

Note au lecteur : la section qui suit présente les contributions formulées par les citoyens lors des consultations publiques. Les contributions ont été regroupées selon plusieurs catégories, mais n'ont pas fait l'objet d'une réécriture ou d'une interprétation.

LES TRAVERSES PIÉTONNES

Plusieurs défauts sont soulignés concernant les traverses piétonnes. Premièrement, elles ne sont pas suffisamment mises en évidence, ce qui a pour effet de réduire la visibilité des piétons. Deuxièmement, le temps de traverse pour les piétons est considéré trop court. Par conséquent, les piétons empiètent sur le temps de traverse autorisé. Enfin, à plusieurs endroits de l'arrondissement, notamment à proximité des écoles, les participants soulignent l'absence de traverse piétonne.

- En général, le temps de traverse est trop court sur le boulevard Henri-Bourassa Est et, plus particulièrement à proximité de l'école Saint-André-Apôtre, alors que beaucoup d'enfants circulent dans ce secteur.
- À proximité de l'école François-de-Laval : absence de traverse piétonne.
- Les traversées de l'autoroute métropolitaine et plus particulièrement au coin de la rue Lajeunesse : le temps de traverse est trop court.
- Intersection du boulevard Henri-Bourassa Est et de la rue Laverdure : le temps de traverse est trop court.
- Intersection des rues Fleury Est et Lajeunesse : le temps de traverse est trop court.
- Avenue Christophe-Colomb : le temps de traverse est trop court.
- Rue Fleury Est : le temps de traverse est trop court.

LA VITESSE DE CIRCULATION DES AUTOMOBILES

Pour plusieurs participants, la vitesse de circulation autorisée est trop importante. Bien que des dos-d'âne, des panneaux de limitation de vitesse et des arrêts aux intersections soient mis en place, les automobilistes continuent de circuler à une vitesse trop importante, ce qui est dangereux pour les piétons. Certains citoyens nomment des secteurs précis :

- Pont Lachapelle;
- Abords du parc de Mézy
- Rue Georges-Baril (« **les automobilistes ne veulent pas rater le feu** »);
- Rue Prieur à l'ouest du boulevard Saint-Laurent, d'autant qu'une école se situe à proximité;
- Avenue Christophe-Colomb.

LES TROTTOIRS

Plusieurs secteurs de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville sont dépourvus de trottoirs, ce qui n'encourage pas les déplacements à pied. Par ailleurs, dans certaines rues aménagées avec des trottoirs, il arrive que ces derniers soient trop étroits et donc jugés peu sécuritaires par les citoyens.





LA COHABITATION ENTRE LES DIFFÉRENTS USAGERS

La configuration de certaines rues entraîne une cohabitation difficile entre les cyclistes, les piétons et les automobilistes. Ces conflits d'usage ont principalement lieu sur la chaussée, entre cyclistes et automobilistes, mais également sur les trottoirs entre piétons et cyclistes. Selon les participants, ils sont également dus à une mauvaise connaissance du Code de la route. En guise d'illustration, on cite la piste cyclable au coin de l'avenue Christophe-Colomb et du boulevard Henri-Bourassa Est. « **C'est une piste cyclable sur laquelle il n'y a pas de feu pour les cyclistes, et ces derniers ne respectent pas le code de la route, ce qui devient un danger pour les piétons** ».

LES INTERSECTIONS

La dangerosité des intersections serait principalement liée à un manque de signalisation (marquage au sol et panneaux de signalisation), à l'absence de visibilité des autres usagers occasionnée par le stationnement d'automobiles à proximité immédiate des intersections, et enfin, à la vitesse de circulation des automobiles qui arrivent à l'intersection.

Les intersections suivantes sont citées en exemples :

- Boulevard Henri-Bourassa Ouest/ boulevard de l'Acadie;
- Boulevard Henri-Bourassa Ouest/ avenue de Bois-de-Boulogne;
- Boulevard Henri-Bourassa Est/ avenue du Sacré-Cœur, en direction sud;
- Boulevard Gouin Ouest, entre les rues Grenet et Cousineau;
- Rue Sauvé Est/avenue Curotte;
- Avenue Christophe-Colomb (coin sud-est) et rue Fleury Est : problème de visibilité des piétons à cause de l'emplacement de l'abribus;
- Rue Laverdure/rue Prieur Est.

AUTRES REMARQUES

- Insécurité des chemins piétonniers (trottoirs, traverses, vitesse de circulation des automobiles) à proximité des écoles.
- Absence de brigadier scolaire sur la rue Viel et l'avenue de Bois-de-Boulogne.
- Mauvais entretien des trottoirs en hiver.
- Afin de contourner le trafic sur les grands boulevards, les automobilistes utilisent des rues plus résidentielles, telles que la rue Laverdure et Grande Allée, situées à l'est du boulevard Saint-Laurent.

AMÉLIORATIONS PERMETTANT DE FACILITER LES DÉPLACEMENTS À PIED

Plusieurs améliorations sont suggérées par les participants. Ces dernières ont été regroupées en six catégories et font échos aux problématiques soulevées précédemment :

- Augmenter le nombre de lampadaires;
- Sécuriser les traverses piétonnes;
- Sensibiliser les citoyens;
- Aménager des trottoirs où il n'y en a pas;
- Créer, élargir et entretenir les trottoirs;
- Créer un véritable réseau piétonnier;
- Réaménager les intersections.

AUGMENTER LE NOMBRE DE LAMPADAIRES

Afin de remédier à l'insuffisance de l'éclairage dans certaines rues, les participants suggèrent d'installer davantage de lampadaires renforçant ainsi, leur visibilité et leur sécurité.

SÉCURISER LES TRAVERSES PIÉTONNES

En vue de sécuriser les traverses piétonnes, plusieurs propositions sont formulées par les participants. En premier lieu, ils suggèrent de renforcer la signalisation (panneaux arrêt, feux de circulation) à proximité des traverses, en particulier aux abords des écoles.

En second lieu, ils proposent d'allonger le temps de traverse des piétons et de l'adapter aux différents moments de la journée (ex. : allongement du temps de traverse aux heures de pointe). Aussi, les appels des piétons pour traverser devraient être pris en compte plus rapidement. Certaines rues ou intersections sont citées en exemple :

- Rue Périnault/boulevard Laurentien;
- Rue Prieur Est/boulevard Saint-Laurent;
- Rue Berri;
- Rue Fleury;
- Boulevard Henri-Bourassa.

SENSIBILISER LES CITOYENS

Plusieurs mesures sont proposées afin de sensibiliser les citoyens au partage de la route. Une campagne de sensibilisation destinée à tous les usagers (piétons, cyclistes, automobilistes) devrait être effectuée avant de procéder à la réalisation d'infrastructures coûteuses. Cette campagne aurait comme objectif premier de rappeler les grandes règles du Code de la sécurité routière, notamment en ce qui a trait aux règles de priorité et à la vitesse de circulation. Par ailleurs, des panneaux devraient être implantés devant les écoles pour informer les parents qu'il est important de couper le moteur du véhicule lorsque ce dernier est à l'arrêt. C'est une question de civisme et de respect de l'environnement.

CRÉER, ÉLARGIR ET ENTREtenir LES TROTTOIRS

Lorsqu'ils évoquent des solutions relatives à l'aménagement des trottoirs, les participants souhaiteraient avant tout que ces trottoirs soient accessibles à tous et qu'ils soient uniformisés au niveau de leur hauteur. Aussi, concernant leur entretien, les participants apprécieraient qu'ils soient mieux déneigés et déglacés durant l'hiver, afin de favoriser la marche à pied. Ces endroits sont cités en exemple :

- Près du Collège Sainte-Marcelline : nécessité d'aménager un trottoir.
- Pont Papineau : améliorer l'accessibilité.
- Dans les parcs de l'arrondissement et le long de la Rivière des Prairies : améliorer surtout le déneigement.

CRÉER UN VÉRITABLE RÉSEAU PIÉTONNIER

Les participants souhaiteraient que des voies piétonnes végétalisées soient aménagées dans plusieurs secteurs de l'arrondissement afin de créer un véritable maillage du territoire. Par ailleurs, ils suggèrent que des aménagements durables soient réalisés pour créer des îlots de fraîcheur sur le territoire :

- Le long de la Rivière des Prairies, entre les ponts Viau et Papineau-Leblanc;
- Sur le boulevard Henri-Bourassa Est pour se rendre au Provigo, entre les rues de Martigny et de Lille.

AMÉNAGER LES INTERSECTIONS

Dans le but d'améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes, les participants souhaitent que la vitesse

des automobiles à l'approche des intersections soit réduite. Pour ce faire, l'aménagement des intersections devrait être revu en réduisant l'espace dédié aux automobiles et en sécurisant les espaces réservés aux piétons et aux cyclistes.

Les emplacements suivants sont cités en exemple :

- Rue de Salaberry/rue Grenet;
- Rue de Salaberry /boulevard O'Brien;
- Rue Grenet /rue Dudemaine;
- Boulevard Henri-Bourassa Est/rue Rancourt;
- Boulevard Henri-Bourassa est/avenue du Sacré-Cœur;
- Boulevard Henri-Bourassa Est/avenue Christophe-Colomb;
- Rue Sauvé Est /rue Curotte.

AUTRES MESURES

- Favoriser l'accès des piétons au métro Crémazie.
- Désengorger le boulevard Gouin Ouest.
- Favoriser les mesures d'apaisement autour des écoles.
- Ne pas déneiger devant les écoles aux heures d'entrée et de sortie des écoliers.
- Limiter la présence de camions.
- Mettre un dos-d'âne sur l'avenue Hamelin.
- Aménager le boulevard Gouin en sens unique afin de favoriser la cohabitation entre les cyclistes, les voitures et les piétons.

1.2. LE RÉSEAU CYCLABLE

LES LIENS MANQUANTS DU RÉSEAU CYCLABLE

PRINCIPAUX LIENS MANQUANTS IDENTIFIÉS

- Connexion avec les autres arrondissements.
- Axes nord-sud.
- Axes est-ouest.
- Desserte des lieux d'intérêt (écoles, garderies, parcs, pôle d'emplois).

LOCALISATION DES INTERVENTIONS

- Boulevard Gouin Ouest (sans détour).
- Le long des voies ferrées de la rue Chabanel à la rue Fleury.
- Accès vers le nord depuis le Marché Central.
- Axe Papineau (nord-sud).
- Avenue Bois-de-Boulogne.
- Rue Sauvé/boulevard Gouin.

- Sur l'avenue Camille Paquet, à proximité du Collège Mont-Saint-Louis.
- Le long des voies de chemin de fer, afin de créer une liaison entre les districts Ahuntsic et Saint-Sulpice.
- Créer une liaison nord-sud vers l'arrondissement Saint-Laurent, puisque c'est un pôle d'emplois important.
- Lien entre l'avenue Christophe-Colomb et la rue Prieur Est.
- Connecter le réseau cyclable aux autres arrondissements.
- Lien cyclable sur la rue Sauriol Est, entre la rue Berri et l'avenue Christophe-Colomb.
- Lien sur la rue Dudemaine, entre l'est et l'ouest de l'arrondissement.
- Lien entre la rue de Louisbourg et le boulevard Laurentien.
- Desserte des écoles.
- Desserte des garderies.
- Desserte des parcs.

PROBLÉMATIQUES IDENTIFIÉES CONCERNANT LA SÉCURITÉ DES CYCLISTES

REMARQUES GÉNÉRALES RELATIVES À LA SÉCURITÉ DES CYCLISTES

- Marquage au sol peu visible à certains endroits peu visible.
- Les abords des écoles sont peu sécuritaires.
- Cohabitation difficile entre les usagers (bus, vélos et automobiles) dans les chaussées désignées.
- Sévir contre le stationnement des automobiles sur les bandes cyclables, été comme hiver, si celles-ci sont déneigées et donc utilisées.
- Insuffisance de l'éclairage.
- Mauvais entretien des voies cyclables : accumulation de neige, nids de poule, etc.
- Plus de marquage au sol pour désigner la bande cyclable : c'est un enjeu de sécurité en particulier pour les enfants.
- Discontinuité des pistes cyclables
- Vitesse de circulation de certains cyclistes.

LOCALISATION DES INTERVENTIONS

- Boulevard Gouin Ouest entre le Bois-de-Saraguay et la rue Berri.
- Boulevard Gouin Est, à l'est de l'avenue Papineau : présence importante de nids de poule.
- Boulevard Gouin Est, à la sortie de l'école Sophie-Barat et de l'avenue Christophe-Colomb : conflits d'usages entre cyclistes et piétons.
- Boulevards Henri-Bourassa et l'avenue Christophe-Colomb.

- Axe de la rue Lajeunesse et du boulevard Henri-Bourassa.
- Rue Somerville : cohabitation difficile entre les camions, les automobiles, les cyclistes et les piétons.
- Rue de Louisbourg.
- Pont qui traverse le parc Raimbault.
- La chaussée désignée sur la rue Prieur : mauvaise cohabitation des usagers.
- La piste cyclable située sur l'avenue Christophe-Colomb, au carrefour de l'autoroute métropolitaine (A-40) et du boulevard Crémazie est dangereuse.
- Sur la rue Prieur, entre l'avenue Christophe-Colomb et la rue Saint-Hubert : stationnement des automobiles sur les voies cyclables.
- Piste cyclable le long de la Rivière des Prairies : conflits d'usages dans les déplacements des cyclistes (certains sont utilitaires tandis que d'autres l'utilisent comme moyen de déplacement pour les loisirs).
- Piste cyclable sur la rue Lachapelle : difficulté d'accès au réseau.
- Piste cyclable sur le boulevard Gouin Ouest, entre le boulevard Laurentien et le Parc-nature du Bois-de-Saraguay.
- La piste cyclable située entre les rues Waverly et Saint-Urbain est trop étroite, sachant qu'elle est partagée entre cyclistes, piétons et utilisateurs des transports en commun. De plus, c'est un axe très achalandé.

LA PRATIQUE DU VÉLO EN HIVER

Seulement trois personnes ont répondu à cette question. Toutefois, si les participants ne se sont pas prononcés directement sur ce point, il ressort de l'ensemble des contributions formulées lors des rencontres que les citoyens apprécieraient que des mesures soient mises en place afin de favoriser l'utilisation du vélo pendant les quatre saisons (ex. : améliorer le déneigement des rues en hiver).

AMÉLIORATIONS SUGGÉRÉES POUR LE RÉSEAU CYCLABLE

LES AXES À PRIVILÉGIER ET/OU LES LIAISONS À CRÉER

- Créer un lien utilitaire sur la rue Lajeunesse.
- Créer des liaisons cyclables avec les arrondissements à proximité.
- Créer un axe utilitaire est-ouest.
- Créer un axe cyclable le long du futur Réseau express métropolitain (REM).
- Créer des axes cyclables permettant de désenclaver certains quartiers.
- Multiplier le nombre d'axes nord-sud.
- Assurer une continuité des pistes cyclables.
- Développer un réseau cyclable qui dessert les parcs de l'arrondissement et autres lieux d'intérêt, notamment les entreprises.

LES AMÉNAGEMENTS À PRIVILÉGIER

- Créer des pistes cyclables en site propre avec des arbres, comme la nouvelle piste sur la rue Clark dans l'arrondissement Rosemont-La Petite-Patrie.
- Créer des pistes cyclables unidirectionnelles sur les grands axes (comme à Laval).
- Créer des feux de circulation, destinés aux cyclistes sur le même modèle que ce qui se fait à Copenhague où les feux sont synchronisés sur une vitesse de circulation de 20 km/h, soit la vitesse moyenne des cyclistes. Ces nouveaux modèles pourraient remplacer les feux de circulation sur la piste cyclable de la rue Sauriol, aux coins des rues Berri et Lajeunesse.
- Créer des sas* vélos, c'est-à-dire un espace réservé aux cyclistes, entre la ligne d'arrêt des véhicules et un passage piéton à une intersection avec des feux de circulation.
- Mettre davantage de stationnements pour vélo.
- Créer des saillies de trottoirs qui permettent d'accueillir des piétons et des cyclistes.

* 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.

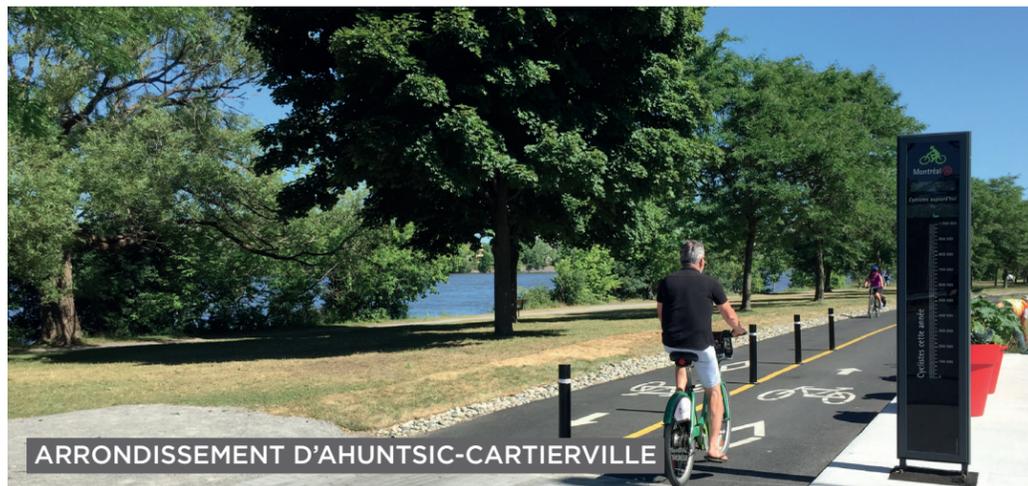


UN RÉSEAU CYCLABLE PLUS SÉCURITAIRE ET MIEUX ENTRETENU

- Rafraîchir les marquages au sol en début de saison, pour améliorer la visibilité des liens cyclables.
- S'assurer que l'accès aux pistes cyclables soit sécuritaire.
- Ajouter plus de panneaux de signalisation pour améliorer la visibilité du réseau cyclable.
- Ajouter des panneaux «arrêt» pour s'assurer de donner la priorité aux cyclistes et offrir plus de sécurité.
- Rendre accessibles toutes les écoles par des pistes cyclables sécuritaires.
- Sécuriser les pistes cyclables aux abords des écoles (aller plus loin qu'un marquage au sol).
- Améliorer la cohabitation entre les cyclistes et les automobilistes.
- Assurer le déneigement des pistes cyclables l'hiver.
- Sensibiliser les cyclistes au respect du Code de la sécurité routière.

LOCALISATION DES INTERVENTIONS

- Créer une piste cyclable entre la rue Lachapelle et l'école Sainte-Odile.
- Créer un sas sur le boulevard O'Brien.
- Créer un lien cyclable protégé sur la rue Lajeunesse.
- Prolonger la piste cyclable de la rue Dudemaine, vers l'ouest, entre les rues Filion et Grenet.
- Enlever la permission de stationner sur la piste cyclable de la rue Dudemaine entre la rue Filion et l'avenue Élie-Blanchard.
- Ajouter un lien cyclable le long de la ligne de train de banlieue Deux-Montagnes.
- Développer un lien cyclable vers le Technoparc.
- Créer un axe cyclable direct sur le boulevard Henri-Bourassa, jusqu'à la future station du REM «Du Ruisseau».
- Créer un lien cyclable sur le boulevard Gouin Ouest entre le boulevard O'Brien et la rue Henri d'Arles.



- Créer un lien nord-sud le long de la voie ferrée (derrière les bâtiments du Marché Central) pour desservir les différentes entreprises de l'arrondissement.
- Améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes au niveau du parc Nicolas-Viel, par exemple en installant des panneaux de signalisation.
- Réparer la piste cyclable sur le boulevard Gouin entre le boulevard de l'Acadie et le parc-nature de l'Île-de-la-Visitation.
- Créer un sas sur la rue Lajeunesse et le boulevard Henri-Bourassa.
- Sécuriser le boulevard Gouin.
- Améliorer les bandes cyclables sur le boulevard Saint-Laurent.
- Créer des rues partagées sur les rues Berri et Lajeunesse.
- Maintenir le lien cyclable aménagé sur le boulevard Gouin Est, entre la rue Saint-Hubert et le boulevard Olympia, après la réfection du mur de soutènement du barrage Simon-Sicard.
- Créer un axe est-ouest reliant les districts Saint-Michel et Saint-Sulpice, afin de désenclaver ces secteurs.
- Mettre des panneaux de signalisation «arrêt» sur la rue Prieur Est, puisqu'elle est en sens unique, en direction est entre l'avenue Christophe-Colomb et la rue Saint-Hubert (par exemple, au coin des rues Péloquin et Chambord).
- Créer un tunnel pour passer sous la voie ferrée jusqu'à l'avenue de l'Esplanade.



AUTRES REMARQUES

- Étendre le réseau au-delà d'un usage récréatif.
- Prolonger le réseau BIXI dans le secteur de Bordeaux-Cartierville.
- Différencier les parcours de déplacement rapide et de loisir.

1.3. LE RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN

PRINCIPAUX FREINS À L'UTILISATION DES TRANSPORTS EN COMMUN AU QUOTIDIEN

- Une desserte est-ouest en transport en commun insuffisante.
- La durée du temps de parcours : un trajet de 15 minutes en voiture se fait parfois en une heure en transport en commun.
- La fréquence de passage, notamment sur le boulevard Henri-Bourassa, l'avenue Christophe-Colomb et au niveau de la station de métro Sauvé.
- Le manque de fiabilité dans les horaires de passage et de ponctualité, notamment en hiver.
- La discontinuité du service, notamment sur le boulevard Henri-Bourassa d'est en ouest.
- Les itinéraires de certaines lignes (trop d'arrêts) et le manque de fluidité des parcours (ex. : la ligne 64).
- L'inefficacité du service en fin de semaine.
- La mauvaise desserte au sein de l'arrondissement.
- Le manque de confort des autobus.
- La dualité entre la STL et la STM, notamment au niveau de la tarification.
- L'absence d'abribus à certains endroits (très problématique en hiver).
- L'absence de support à vélo au niveau des stations de métro.
- La mauvaise desserte des écoles, notamment l'école François-de-Laval.
- Les problèmes d'insécurité dans le train.

IDENTIFICATION DES LIGNES DONT LA FRÉQUENCE DE PASSAGE EST INSUFFISANTE

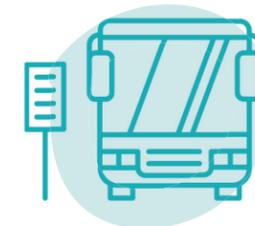
- Ligne 30
- Ligne 31
- Ligne 41
- Ligne 45 (vers le sud, en après-midi notamment)
- Ligne 49
- Ligne 54
- Ligne 56
- Ligne 69
- Ligne 117 (notamment du boulevard O'Brien au boulevard Côte-Vertu)
- Ligne 140
- Ligne 146
- Ligne 164
- Ligne 179 (très souvent à pleine capacité)
- Ligne 180

IDENTIFICATION DES LIGNES MANQUANT DE FIABILITÉ ET DE PONCTUALITÉ

- Ligne 18
- Ligne 19
- Ligne 30
- Ligne 31
- Ligne 45
- Ligne 54
- Ligne 55
- Ligne 56
- Ligne 69
- Ligne 180 (nombreux retards ou absence d'autobus le matin, au métro Sauvé)

AUTRES REMARQUES

- Revoir la localisation de la station de taxis au niveau du métro Sauvé. Elle devrait être plus proche des sorties de l'édicule.
- L'achalandage trop important sur la ligne orange entre les stations Berri UQÀM et Henri-Bourassa, dès 16 h.



AMÉLIORATIONS SUGGÉRÉES POUR LE TRANSPORT EN COMMUN

IDÉES GÉNÉRALES

- Augmenter la fréquence de passage, notamment aux heures de pointe, le soir et le week-end.
- Développer davantage de voies réservées pour les autobus afin d'assurer plus de rapidité et ainsi diminuer les temps de parcours.
- Créer des liens plus directs et rapides, entre l'est et l'ouest de l'arrondissement.
- Sensibiliser les chauffeurs d'autobus et les cyclistes au partage de la chaussée.
- Bonifier le réseau actuel de transport en commun, notamment grâce à une nouvelle tarification, afin que ce mode de déplacement soit plus accessible (financièrement) pour tous.
- Augmenter les stationnements incitatifs.
- Créer des lignes service rapide par bus (SRB).
- Assurer un meilleur maillage du réseau.
- Désenclaver le secteur de Bordeaux-Cartierville.
- Mettre des supports à vélo et des stationnements incitatifs à proximité des stations de métro afin d'encourager l'intermodalité.
- Relier les différents pôles d'emploi.
- Harmoniser les titres de transport entre Laval et la Rive-Sud (compatibilité).
- Favoriser l'accessibilité universelle.
- Créer des voies réservées aux autobus.

IDENTIFICATION DES LIGNES DE BUS NÉCESSITANT UNE AUGMENTATION DE LA FRÉQUENCE DE PASSAGE LE SOIR ET LE WEEKEND

- Ligne 64
- Ligne 69
- Ligne 140
- Les lignes d'autobus qui permettent de rejoindre le parc Frédéric-Back

IDENTIFICATION DES LIGNES DE BUS NÉCESSITANT UNE AUGMENTATION DE LA FRÉQUENCE AUX 10 MINUTES

- Ligne 19
- Ligne 41
- Ligne 54
- Ligne 140 (toutes les 6 minutes au métro Sauvé)
- Ligne 164
- Ligne 171

PRÉCISIONS SUR LES AMÉLIORATIONS SUGGÉRÉES POUR LES LIGNES D'AUTOBUS DE LA SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS DE MONTRÉAL (STM)

- Modifier l'itinéraire de la ligne 164 afin de desservir le nord de l'arrondissement et le futur centre communautaire de la rue Grenet.
- Modifier l'itinéraire de la ligne 117 en créant un lien direct jusqu'au boulevard de la Côte-Vertu (actuellement détour inutile à la gare Du Ruisseau).
- Établir une correspondance entre la ligne 55 et la ligne 19.
- Modifier l'itinéraire de la ligne 146 afin qu'elle fasse une boucle.
- Désengorger la ligne 64.
- Créer un SRB sur le boulevard Henri-Bourassa (exemple des lignes 800 et 801 du réseau de transport de la Capitale à Québec).
- Déplacer l'arrêt d'autobus du parc Camille sur le boulevard Gouin Ouest.
- Améliorer la synchronisation de la ligne 41 et de la ligne 140 qui passent sensiblement au même moment.
- Mettre en place une navette desservant les boulevards Gouin et Laurentien et l'Hôpital du Sacré-Cœur.

- Modifier l'itinéraire de la ligne 180 qui passe sur la rue Fleury Ouest, car elle traverse une rue commerciale, ce qui nuit à la convivialité de la rue.
- Créer une voie réservée pour la ligne 121.
- Modifier les itinéraires des lignes de bus 19 et 54, car circuler sur le boulevard de l'Acadie augmente le temps de trajets des bus et ralentit la circulation routière.

PRÉCISIONS SUR LES QUARTIERS OU LES SECTEURS QUI DEVRAIENT ÊTRE MIEUX DESSERVIS PAR LE TRANSPORT EN COMMUN

- Améliorer la desserte du secteur Lachapelle.
- Meilleure desserte en transport en commun dans les quartiers adjacents à la rue Pasteur.
- Assurer un lien entre la gare de Bois-Franc et la station de métro Henri-Bourassa.
- Desservir l'aéroport depuis l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville.

COMMENTAIRES RELATIFS AU MÉTRO ET AU REM

- Prolonger la ligne orange de la station Côte-Vertu vers la gare Bois-Franc et le boulevard Gouin Ouest.
- Prolonger la ligne bleue, vers l'est.
- Prolonger le métro de Laval à la station Gouin.
- Entre la station de métro Sauvé et la station Crémazie, utiliser l'infrastructure existante pour faire une station sur Chabanel et y intégrer du stationnement incitatif.
- Mettre un ascenseur à la station Sauvé pour améliorer l'accessibilité, notamment pour les familles avec des enfants en bas âge.
- Prévoir des stations pour le REM dans le secteur Bois-Franc.
- Développer le REM entre les stations Henri-Bourassa et Du Ruisseau.

AUTRES REMARQUES

- Inciter les automobilistes en transit dans l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville à utiliser davantage les transports en commun.
- Augmenter la fréquence de passage des autobus sur les ponts.
- Déplacer les arrêts d'autobus après les intersections afin de fluidifier la circulation.
- Privilégier l'achat d'autobus électriques.
- Créer un corridor pour les taxis de la rue Saint-Hubert aux stations Crémazie et Henri-Bourassa.
- Créer une ligne SRB sur la rue Prieur et l'avenue Papineau afin de désengorger la ligne orange du métro.
- Relier la rue Fleury d'est en ouest.
- Mettre en place la gratuité des transports en commun pour les personnes âgées.
- Permettre l'achat de billets de train dans le métro.
- Assurer la continuité des trajets sur la rue Fleury, d'est en ouest.



1.4. LE RÉSEAU DE TRANSPORT DURABLE

PRINCIPAUX FREINS À L'UTILISATION DES TRANSPORTS DURABLES AU QUOTIDIEN

- Insuffisance des supports à vélo, notamment à la gare de Bois-Franc.
- Insuffisance des bornes de recharge pour véhicules électriques.
- Mauvais état des bornes électriques sur la rue Lachapelle.
- Absence de stations BIXI à proximité des écoles.
- Absence des réseaux BIXI et Communauto dans le secteur de Bordeaux-Cartierville.
- Disparition de l'autopartage à proximité de la station Sauvé lors du projet immobilier (rues Lajeunesse et Sauvé Est).
- Absence de lien cyclable interarrondissements.

SUGGESTIONS PERMETTANT DE FAVORISER L'UTILISATION DE CES MODES DE TRANSPORT

DESSERVIR LE SECTEUR DE BORDEAUX-CARTIERVILLE :

- En BIXI, notamment devant le centre communautaire Parents Bordeaux-Cartierville et le collège de Bois-de-Boulogne.
- En Communauto.

AJOUTER DES STATIONS BIXI :

- Dans l'est de l'arrondissement;
- Au Bois-de-Boulogne;
- Au centre d'achats Les Galeries Normandie;
- À l'Hôpital du Sacré-Cœur;
- À Bois-Franc;
- À la station de métro Côte-Vertu;
- À proximité du parc Sainte-Odile;
- Sur le boulevard de l'Acadie et la rue Dudemaine;
- Sur l'axe Fleury/Sauvé/Berri;
- Sur le boulevard Gouin entre l'Hôpital du Sacré-Cœur et le boulevard Laurentien;
- Dans le secteur Chabanel;
- En hiver.

AJOUTER DES SUPPORTS À VÉLO :

- Près des terrains de tennis du complexe sportif Claude-Robillard;
- Le long de la Promenade Fleury;
- À proximité des écoles.

DÉVELOPPER LE RÉSEAU DE VOITURE EN LIBRE-SERVICE

- Augmenter le nombre de véhicules disponibles.
- Augmenter le nombre de véhicules récents.
- Assurer un meilleur entretien des véhicules.
- Sur l'axe Chambord/Fleury.
- À proximité du parc Sainte-Odile.

INTÉGRER DAVANTAGE DE BORNES DE RECHARGE POUR VÉHICULES ÉLECTRIQUES :

- Le long du boulevard Gouin;
- Près de l'Hôpital Sacré-Cœur;
- À proximité des centres d'achats.

AUTRES SUGGESTIONS

- Profiter des changements sur le boulevard Laurentien et la rue Lachapelle pour y intégrer l'autopartage.
- Créer des tarifs attractifs pour ces différents services.
- Accepter les cartes de crédit prépayées pour les BIXI et les services de véhicules partagés.
- Créer un lien cyclable est-ouest qui relie l'axe nord-sud.
- Favoriser le covoiturage.
- Mettre en place une plateforme de covoiturage à l'échelle de l'arrondissement.
- Permettre aux propriétaires qui disposent d'une place de stationnement privé de la louer à Communauto afin d'augmenter l'offre de véhicule.



ARRONDISSEMENT D'AHUNTSIC-CARTIERVILLE

1.5. LE RÉSEAU ROUTIER ET LE STATIONNEMENT

PRINCIPAUX PROBLÈMES DE CIRCULATION ET DE STATIONNEMENT

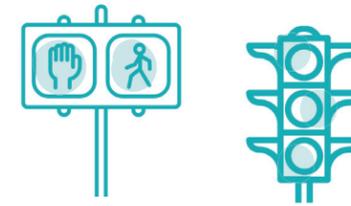
Lorsqu'ils étaient invités à se prononcer sur les enjeux liés à la circulation routière et au stationnement, trois problèmes principaux ont été identifiés par les participants :

- L'engorgement de la circulation automobile;
- Le manque de la signalisation;
- La vitesse de circulation des automobiles.

DENSITÉ DE LA CIRCULATION

Les participants ont ciblé plusieurs lieux où ils ont observé une forte densité de la circulation :

- Sur la rue Lachapelle, aux heures de pointe;
- Sur la rue de Louisbourg;
- Sur la rue Grenet;
- Sur l'avenue D'Auteuil, entre les rues Fleury et Prieur, aux heures de pointe;
- Sur la rue Saint-Denis, aux heures de pointe;
- Sur la rue Clark, entre les rues Prieur et Fleury;
- Sur la rue Péloquin, une rue résidentielle utilisée comme voie de contournement, notamment par les poids lourds, aux heures de pointe;
- Sur l'autoroute 15;
- Sur la rue Sauvé, aux heures de pointe;
- Sur le boulevard Gouin;
- Sur le boulevard Henri-Bourassa, aux heures de pointe;
- Près du pont Viau;
- À la sortie du pont Papineau-Leblanc vers le boulevard Henri-Bourassa Est, en venant de Laval;
- Sur Grande Allée, aux heures de pointe du soir : les autobus de la STM et les automobiles utilisent cette rue résidentielle pour éviter le feu de circulation à l'intersection des boulevards Henri-Bourassa et Saint-Laurent.



SIGNALISATION

- Absence de feux de circulation à l'intersection des rues Saint-Évariste et De Salaberry.
- Absence de feux de signalisation sur les boulevards de l'Acadie et Henri-Bourassa.
- Problème de synchronisation des feux sur l'avenue Papineau, le boulevard Henri-Bourassa et l'avenue Christophe-Colomb.

VITESSE EXCESSIVE

Les participants ont mentionné quelques endroits où ils ont noté des vitesses de circulation excessives :

- Sur l'avenue de Lorimier entre les rues Sauvé et Port-Royal;
- À l'intersection de la rue Prieur et de l'avenue de Lorimier, ce qui rend la traversée très difficile pour les piétons. Peut-être faudrait-il installer des panneaux « arrêt »;
- Sur l'avenue du Bois-de-Boulogne, à proximité de l'école François-de-Laval : beaucoup de voitures et huit (8) autobus scolaires tous les jours.

- Sur la voie de service de l'autoroute métropolitaine (boulevard Crémazie Ouest) et les rues résidentielles avoisinantes du secteur Saint-Simon, notamment aux heures de pointe.

AUTRES PROBLÈMES IDENTIFIÉS

- La circulation de transit dans de nombreuses rues résidentielles de l'arrondissement.
- Durée des feux de signalisation trop courte sur le boulevard Henri-Bourassa et la rue Laverdure donnant peu de temps aux piétons pour traverser.
- Appels des piétons pour traverser, pris en compte trop tardivement par le système de gestion des feux de signalisation, ce qui entraîne une traversée des piétons en dehors des moments autorisés (notamment sur le boulevard Henri-Bourassa).
- Nécessité d'imposer une dimension plus petite pour les camions de livraison, comme cela se fait dans d'autres villes, car les manœuvres de ces véhicules sont dangereuses pour la sécurité de tous.

MESURES INCITATIVES LIMITANT L'UTILISATION DES VÉHICULES PERSONNELS

STATIONNEMENT

- Sensibiliser les citoyens au respect du Code de la sécurité routière, notamment en ce qui concerne la réglementation du stationnement.
- Créer des débarcadères correctement aménagés à proximité des stations de métro.
- Enlever le stationnement sur une partie du boulevard Henri-Bourassa pour y aménager des liens cyclables et des voies réservées aux autobus.
- Ajouter des débarcadères aux alentours de l'école Sainte-Odile.
- Remplacer les stationnements le long de la chaussée par des voies cyclables.
- Végétaliser davantage les stationnements.
- Créer des stationnements pour vélos qui sont éclairés et couverts (4 saisons).
- Mettre en place un stationnement gratuit près du parc Nicolas-Viel afin d'encourager les gens à y aller.



CIRCULATION

- Limiter la vitesse de circulation sur le boulevard de l'Acadie à 30 km/h.
- Limiter la vitesse de circulation dans les rues résidentielles à 30 ou 40 km/h, par exemple sur la rue Lajeunesse.
- Mettre la rue Ranger en sens unique et limiter la vitesse, en installant par exemple un dos-d'âne.
- Créer des mesures incitatives (ex. : radars) pour réduire la vitesse, notamment sur les rues Lachapelle et Berri.
- Créer un sens unique sur la rue Prieur vers l'ouest.
- Les résidents qui habitent sur la rue Odette-Oligny ont de la difficulté à sortir de leurs résidences, à l'heure de pointe à cause de l'affluence près de l'École Pasteur (pavillon Victor-Hugo) et l'achalandage sur la piste cyclable.
- Interdire le virage à gauche sur Grande Allée, en direction du boulevard Henri-Bourassa, aux heures de pointe du matin (7 h à 9 h) et du soir (16 h à 18 h).
- Mettre en place des péages pour accéder aux ponts.
- Augmenter le nombre de voies partagées.
- Mettre en place une gestion centralisée des feux de circulation.

- Installer des saillies sur l'avenue de Lorimier et sur le boulevard Henri-Bourassa.
- Encourager le covoiturage.
- Réfléchir à la perspective de mettre le boulevard Gouin Ouest en sens unique afin d'élargir les trottoirs et de créer une piste cyclable sécurisée.
- Plus de surveillance dans les rues où les camions ne sont pas permis, car le règlement n'est pas souvent respecté, par exemple sur l'avenue D'Auteuil.
- Réduire la circulation de transit.
- À l'avant de l'école François-de-Laval, mettre l'avenue Bois-de-Boulogne en sens unique vers le sud ou prévoir des mesures d'apaisement de la circulation (dos d'ânes, bollards, etc.) pour améliorer la qualité de vie du personnel enseignant et des résidents.
- Installer plus de panneaux « arrêt » aux intersections des rues résidentielles, à proximité de l'école Saint-Simon-Apôtre, ou des dos-d'âne afin d'offrir un environnement plus sécuritaire pour les enfants du quartier.

AUTRES MESURES

- Mise en place d'une taxation pour les foyers disposant d'un second véhicule.
- Améliorer l'éclairage.
- Sécuriser l'axe est-ouest en y intégrant des traverses piétonnes au niveau du boulevard Laurentien et de la rue Lachapelle.
- Ne pas changer le sens unique vers l'est de la rue Bocage.
- Limiter les heures de camionnage.
- Mettre en place des radars en vue de faire appliquer la réglementation.
- Développer le réseau cyclable et installer des supports à vélo dans l'arrondissement.
- Bonifier le réseau de transport en commun.
- Aménager les grandes artères de sorte qu'elles soient plus conviviales et à ce qu'elles invitent à se déplacer à pied plutôt qu'en voiture (exemple le boulevard Saint-Laurent et la rue Berri).
- Assurer le maillage du réseau cyclable.
- Mettre en place une signalisation qui oblige les conducteurs à couper le moteur de leur véhicule lorsque ce dernier est à l'arrêt.

2 LES DISCUSSIONS DIRIGÉES

Lors de chaque soirée de consultation, les citoyens avaient l'occasion de participer à un groupe de discussion sur l'un des trois thèmes abordés dans les kiosques. La discussion animée par une personne de Convercité durait entre 30 et 40 minutes et était proposée à deux reprises dans la même soirée, à des heures différentes, afin de rejoindre un maximum de participants.

Pour le plan local de déplacements, la question posée aux citoyens était la suivante :

« Selon vous, de quelle manière l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville pourrait-il accroître le nombre d'utilisateurs des modes actifs et collectifs (piétons, cyclistes et transport en commun) ? »

Environ une dizaine de participants par groupe ont pris part à la discussion lors de la soirée du 24 octobre 2018. Lors de la deuxième soirée, le 1^{er} novembre 2018, les participants étaient plus nombreux : environ une vingtaine lors du premier groupe de 18 h, et une quarantaine lors du second groupe de 19 h.

Ce sont d'ailleurs les groupes de discussions sur le plan local de déplacements qui ont attiré le plus de participants.



2.1. LA CIRCULATION ROUTIÈRE

PROBLÈMES IDENTIFIÉS

- La circulation de transit, notamment dans le secteur de Bordeaux-Cartierville, complexifie la mobilité intra-arrondissement.
- Le pont Lachapelle entraîne des problèmes de trafic.
- L'importance du camionnage (contrairement à d'autres arrondissements) qui ajoute un problème de congestion déjà bien présent dans l'arrondissement.
- Les multiples axes routiers (larges) encouragent une circulation trop rapide des voitures.
- La congestion des axes routiers amène les automobilistes à emprunter les rues résidentielles pour se rendre plus vite à leur destination finale.
- Les flux automobiles occasionnés par l'autoroute 19.

SOLUTIONS PROPOSÉES

- Améliorer l'accès à l'autopartage.
- Aménager des traverses piétonnes sécuritaires à proximité de l'autoroute 19.
- Étendre la couverture d'autopartage sur le territoire de l'arrondissement.
- Interdire le stationnement automobile proche des intersections, pour plus de visibilité des piétons.
- Aménager les stationnements de manière durable en y intégrant des bornes de recharge pour véhicules électriques et en végétalisant ces espaces afin qu'ils soient plus respectueux de la nature.

2.2. LE RÉSEAU CYCLABLE

PROBLÈMES IDENTIFIÉS

- Les emplacements et les aménagements actuels des pistes cyclables ne sont pas adéquats et augmentent le sentiment d'insécurité chez les autres usagers (ex. : la piste cyclable située sur le boulevard Gouin Ouest).
- L'absence de lien cyclable sur l'axe est-ouest à l'échelle de l'arrondissement et nord-sud, plus spécifiquement dans le secteur de Bordeaux-Cartierville.
- Le manque de stationnements pour vélos.
- Les bretelles d'accès aux autoroutes sont des obstacles majeurs pour la circulation à vélos.
- Les stations BIXI sont implantées trop loin des pistes cyclables. La majorité d'entre elles sont situées sur la promenade Fleury Est, alors que c'est un endroit dangereux pour les cyclistes en raison des saillies de trottoirs.
- La rue Prieur Est et l'avenue Hamel accueillent un nombre important de jeunes cyclistes (élèves du Collège Mont-Saint-Louis) malgré le manque d'aménagements appropriés.
- De nombreuses barrières physiques rendent la circulation compliquée (voie de chemin de fer, autoroute, rivière, etc.).
- La piste cyclable bidirectionnelle sur le boulevard Gouin est jugée dangereuse à la fois pour les cyclistes, du fait des nombreux accrochages avec les automobiles aux intersections, et pour les piétons qui doivent traverser cette piste cyclable, notamment aux arrêts de bus. Par ailleurs, cette piste cyclable d'agrément ne correspond pas à un axe de mobilité quotidienne en raison de sa chaussée sinueuse.
- Les voies cyclables en « chaussée désignée » sont critiquées par plusieurs citoyens. Celles-ci ne semblent pas être suffisamment sécuritaires pour les cyclistes.
- L'intersection de la rue Legendre Est et de l'avenue Christophe-Colomb est problématique en raison de la piste cyclable qui sort du parc du Boisé-de-Saint-Sulpice. Les automobilistes n'ont pas de visibilité et ne peuvent voir les cyclistes arriver dans la rue. La signalisation doit donc être repensée.
- L'arrondissement souffre d'un manque de desserte en stations BIXI aussi bien à l'est qu'à l'ouest.
- La signalisation pour les cyclistes doit être améliorée sur le territoire de l'arrondissement. Le marquage au sol est déficient et les lumières de signalisation sont non adaptées, voire inexistantes.
- Les cyclistes se plaignent du peu de considération qu'ils reçoivent lors des périodes de travaux, les chantiers empiétant systématiquement sur les pistes cyclables.

SOLUTIONS PROPOSÉES

- Mettre en place des pistes cyclables sécuritaires, car celles existantes dans l'arrondissement sont dangereuses, comme celle de la rue Lajeunesse, située entre la voie de circulation et la voie de stationnement.
- Aménager des pistes cyclables dans les nombreux parcs de l'arrondissement.
- Installer des stationnements à vélos. Des participants suggèrent de condamner une case de stationnement automobile au profit de stationnements pour vélo.
- Aménager une piste cyclable nord-sud sur une rue de transit centrale afin d'éviter les détours à vélo. Par exemple, en aménageant une voie partagée pour les autobus et les vélos, comme pratiqué ailleurs dans le monde.
- Aménager les abords des bretelles d'autoroutes (marquage au sol, signalisation, priorité, etc.)
- Aménager des aires d'attente pour les vélos aux intersections, comme il en existe dans d'autres arrondissements (ex. : des sas).
- Créer une piste cyclable sur le boulevard Henri-Bourassa.
- Pérenniser la piste cyclable temporaire due aux travaux, proche de l'école Sophie-Barrat.
- Aménagement de pistes cyclables sur la rue Prieur.
- Créer un tunnel cycliste/piéton dans le prolongement de l'avenue de l'Esplanade en vue de fluidifier les déplacements actifs.
- Mettre en place un réseau de pistes cyclables rapides. Les pistes devraient être implantées sur des axes traversant les barrières physiques de l'arrondissement. Idéalement, ce réseau serait réalisé selon un quadrillage de pistes cyclables implantées toutes les quatre (4) à cinq (5) rues avec quelques « autoroutes à vélo ».
- Créer des aménagements cyclables par des mesures souples (marquage au sol, bollards souples) afin d'éviter les erreurs immuables que des aménagements en béton entraîneraient.
- Créer une piste cyclable directe jusqu'au Technoparc de l'arrondissement Saint-Laurent.
- Permettre l'utilisation de cartes prépayées aux bornes BIXI.
- Multiplier les stationnements pour vélos proches des commerces et des résidences.

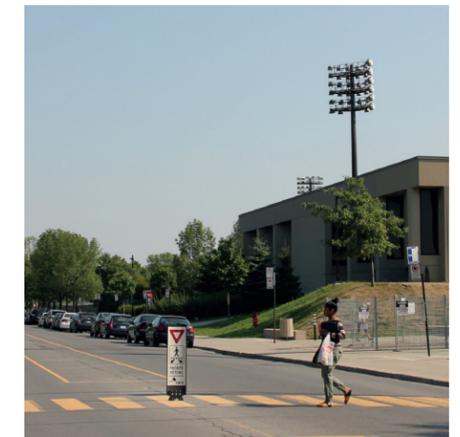
2.3. LE RÉSEAU PIÉTONNIER

PROBLÈMES IDENTIFIÉS

- Le temps de traverse sur les rues avec deux voies de circulation dans chaque sens est trop court.
- Les abords de l'Hôpital du Sacré-Cœur sont peu accueillants pour les piétons, malgré une densité de marcheurs non négligeable.
- L'attente pour les piétons aux intersections sur le boulevard Henri-Bourassa est trop longue et entraîne des comportements dangereux (traverses au feu rouge et souvent en dehors des espaces désignés).
- De nombreuses intersections de l'arrondissement n'indiquent pas de priorité piétonne dans leur cycle si le piéton ne le demande pas. Cela envoie un message de prévalence de l'automobile sur les autres modes de transport.
- L'aménagement de l'intersection du boulevard Henri-Bourassa Est et de l'avenue Christophe-Colomb est extrêmement dangereux pour les piétons.

SOLUTIONS PROPOSÉES

- Surélever les traverses piétonnes pour inciter les automobilistes à respecter les piétons.
- Mettre en place des mesures d'atténuation de la circulation automobile, telles que des limitations de vitesse et des vignettes de stationnement dans des zones stratégiques.
- Allonger les temps de traverse à de nombreuses intersections passantes, surtout lorsqu'elles sont à proximité des commerces ou d'arrêts d'autobus fréquentés.
- Mettre en place des panneaux de signalisation visuels pour avertir la présence d'un piéton à un passage piéton.
- Multiplier les îlots de fraîcheur et les abreuvoirs pour encourager la marche et le transport actif.
- Ajouter une lumière à l'intersection des rues Sauriol et Berri.



ARRONDISSEMENT
D'AHUNTSIC-CARTIERVILLE

2.4. LES TRANSPORTS EN COMMUN

PROBLÈMES IDENTIFIÉS

- De nombreux tracés de lignes d'autobus suscitent un mécontentement de la part des citoyens :
 - La ligne 69 devrait être prolongée vers l'ouest pour rejoindre les résidences pour personnes âgées;
 - La ligne 64 est trop achalandée, notamment aux heures de pointe;
 - La ligne 164 fait face aux mêmes problèmes d'achalandage;
 - La ligne 117 est critiquée pour son tracé, ses horaires, sa fréquence, ses retards et son manque d'accessibilité.
- La fin de semaine, les horaires de passage des autobus rebutent l'utilisation des transports en commun le samedi et le dimanche.
- Il existe un déficit général dans la desserte en transport en commun sur l'axe est-ouest.
- La dense population du secteur de Bordeaux-Cartierville n'est pas bien desservie en matière de transport en commun. Les passages de bus y sont trop peu fréquents pour encourager la population à adopter ces modes de transport.
- Les lignes 41 et 140 sur la rue Fleury ont une fréquence similaire, espacée aux 20 minutes, et un trajet desservant les mêmes utilisateurs. Toutefois, elles ont des horaires similaires, ce qui entraîne des temps d'attente longs pour les utilisateurs.

SOLUTIONS PROPOSÉES

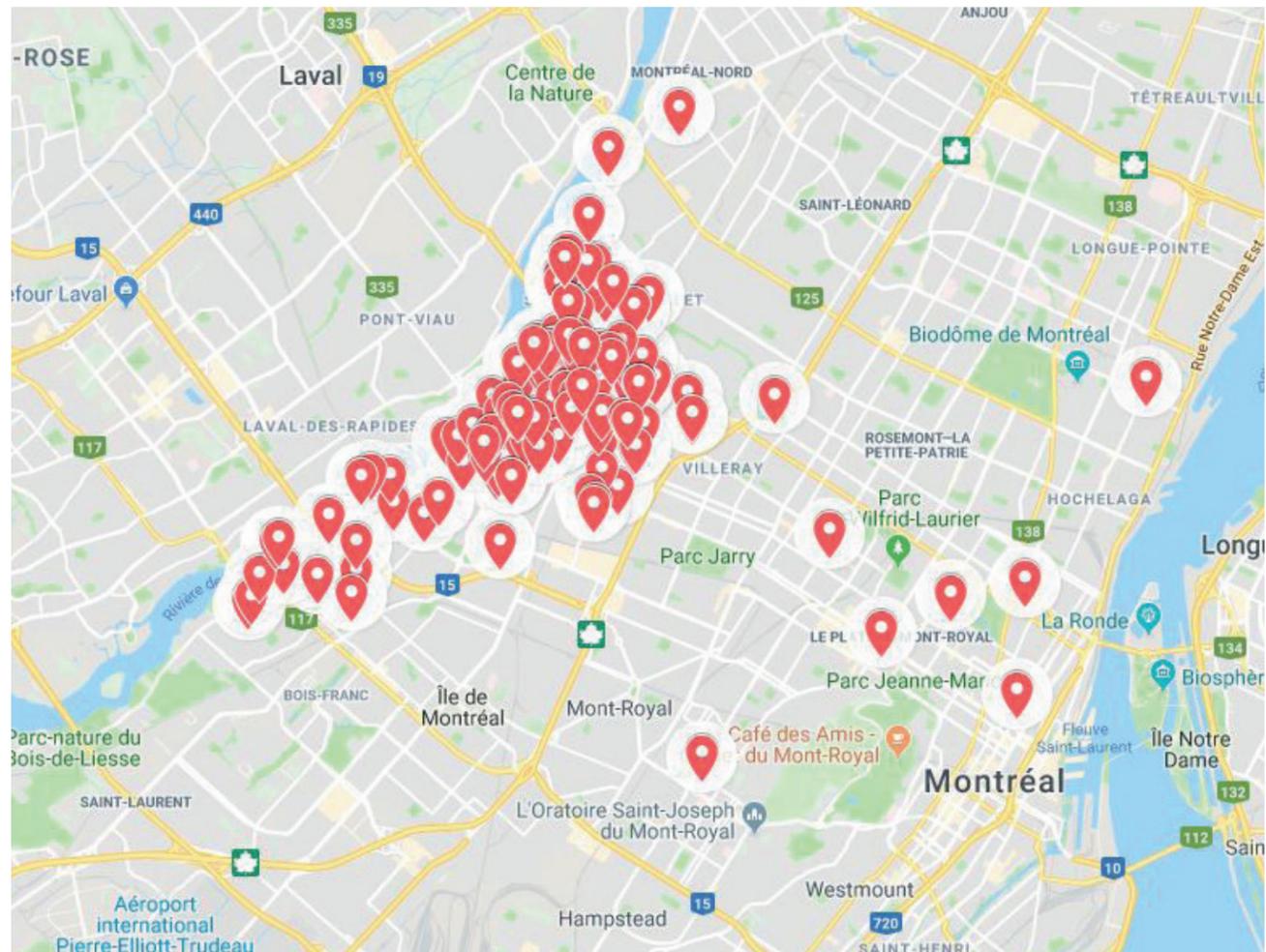
- Les utilisateurs des transports en commun réclament des tracés de lignes d'autobus plus directs et des fréquences de passage plus importantes.
- La création d'une station de métro près de la gare Bois-Franc réglerait de nombreux problèmes liés aux déplacements. Cette station permettrait également de mieux desservir le parc industriel de Saint-Laurent qui est un des grands pôles d'emploi de la métropole.
- Le prolongement de la ligne orange encouragerait grandement une partie de la population à changer ses habitudes de transport.
- Aménager le boulevard Henri-Bourassa pour qu'il accueille un SRB et ainsi améliorer l'inclusion du transport en commun dans la circulation, à l'image des lignes 800 et 801 de Québec.
- En plus du boulevard Henri-Bourassa, il faut cibler d'autres axes (par exemple la rue Sauvé) pour accueillir des lignes de bus rapides avec des arrêts moins fréquents.
- Les utilisateurs des transports en commun aimeraient que les feux prioritaires pour les autobus soient dorénavant une norme ou une obligation.
- La ligne 67 devrait être prolongée jusqu'à l'école Marie-Clarac sur le boulevard Gouin Est.
- Il est nécessaire de décloisonner le secteur de Bordeaux-Cartierville en créant des lignes express de bus vers le métro. Celles actuellement en place prennent trop de temps à effectuer le trajet et sont souvent bondées.
- Coordonner de manière efficace les départs des bus pour offrir plusieurs options de transport aux utilisateurs.
- Mettre en place une boucle de transport en commun rapide dans l'arrondissement pour relier les secteurs résidentiels aux stations de métro.
- Prolonger la ligne orange, après la station Côte-Vertu.
- Créer un « Pass Mutli Transport » incluant transport en commun, autopartage, vélo en libre-service et taxi.
- Améliorer les incitatifs aux transports collectifs pour les populations les plus vulnérables (Ex : gratuité pour les aînés)
- Allonger la voie réservée de la ligne 121 au-delà de la rue Lajeunesse, vers l'est.
- Permettre aux chauffeurs de bus de contrôler les feux de circulation pour minimiser les problèmes de congestion.

AUTRES COMMENTAIRES

- Nécessité de prendre en compte les caractéristiques de la population, à savoir le nombre important d'écoliers et de personnes retraitées, dans la planification des transports.
- Dans cette perspective, une collaboration avec la Commission scolaire de Montréal (CSDM) serait pertinente.
- De manière générale, la signalisation des rues devrait être améliorée dans l'arrondissement (augmenter la taille des caractères).

ANNEXES

1. CARTE DE PROVENANCE



2. MÉMOIRES DÉPOSÉS

À la suite des deux soirées de consultations, plusieurs citoyens et/ou représentants d'organismes ont fait parvenir à l'arrondissement d'Ahuhtsic-Cartierville des mémoires ou commentaires écrits par courriel. Nous en avons fait la lecture attentive afin de faire ressortir les principaux éléments :

MÉMOIRE DE L'ASSOCIATION GÉNÉRALE DES ÉLÈVES DU COLLÈGE DU MONT-SAINT-LOUIS

Situation actuelle :

Environ 200 élèves se rendent au Collège à vélo et les supports sont à pleine capacité. À cela s'ajoutent environ 90 élèves qui arrivent en voiture entre 8 h et 9 h 15. L'accès principal se fait par l'avenue Camille-Paquet et la rue Prieur.

Problèmes vécus quotidiennement :

Mauvaise cohabitation entre les voitures et les vélos, débarcadères improvisés par les automobilistes qui déposent leurs enfants ce qui est dangereux pour les cyclistes qui partagent la rue avec eux.

Piste de solution proposée :

Aménagement d'une bande cyclable sur l'avenue Camille-Paquet sur le côté gauche, afin de diminuer les risques d'accident.

MOBILISATION ENVIRONNEMENT AHUNTSIC

Dépôt d'une carte de l'arrondissement qui identifie de nouveaux liens cyclables, notamment sur la rue Grenet, la rue Filion, la rue Meilleur au sud de la rue Prieur, la rue Sauriol, la rue de Louvain, l'avenue Millen, le boulevard Gouin entre les rues Georges-Baril et Berri, le boulevard Saint-Laurent, l'avenue Papineau, etc.

COMITÉ DE SÉCURITÉ DE L'ÉCOLE SOPHIE-BARAT

Situation actuelle : beaucoup d'élèves font des allers-retours entre le pavillon principal, situé au 1239, boulevard Gouin Est et l'annexe de l'école située au 750, boulevard Gouin Est. Or, ce trajet n'est pas sécuritaire :

- les trottoirs sont trop étroits donc certains marchent dans la rue;
- le boulevard est trop large, ce qui fait en sorte que les automobilistes roulent comme s'il s'agissait d'une rue à deux voies. La vitesse de circulation est élevée dans ce secteur et les traverses piétonnes sont mal adaptées aux déplacements des élèves, car elles sont situées trop loin des entrées et des sorties de l'école.

Pistes de solutions proposées, à court terme, sur le boulevard Gouin Est, entre la rue Saint-Hubert et l'avenue Christophe-Colomb :

- marquage au sol pour indiquer la présence d'une zone scolaire;
- installer un indicateur de vitesse devant chaque pavillon;
- créer des passages piétons larges et en diagonales pour suivre les lignes de désir des élèves;
- placer des dos-d'âne ou des bollards avant les passages piétons pour forcer les automobilistes à ralentir et créer des saillies de trottoirs;
- faire respecter les zones d'interdictions de stationnement à

cinq (5) mètres d'une intersection et y peindre des bandes jaunes pour que ce soit plus visible.

Pistes de solutions proposées, à moyen terme (deux ans), sur le boulevard Gouin Est, entre la rue Saint-Hubert et l'avenue Christophe-Colomb :

- rétrécir le boulevard Gouin Est à une voie, pour empêcher les dépassements entre automobilistes ;
- élargir les trottoirs pour accommoder les déplacements en groupe;
- briser la ligne droite du boulevard Gouin Est, en implantant des saillies de trottoirs, pour forcer les voitures à zigzaguer et ainsi circuler à vitesse plus basse.

DOCUMENT DE JOSÉE BOUDREAU

Situation actuelle : deux options possibles pour les employé(e)s du Technoparc Montréal provenant du Nord-Est de Montréal, Laval et la banlieue Nord.

1. Ligne 171 jusqu'à Côte-Vertu, puis la ligne 72. Le trajet prend environ 1 h / 1 h 15 et les autobus sont à pleine capacité, car le circuit de la ligne 171 dessert aussi des écoles secondaires et des cégeps.

2. Ligne 164 jusqu'au quartier industriel sur le boulevard Thimens, puis ligne 225. Le trajet prend environ 1 h / 1 h 15 et le temps de correspondance entre les deux lignes d'autobus est très long, surtout lorsqu'on attend dans un

quartier industriel non aménagé pour les piétons.

Piste de solution proposée : avoir un autobus Technoparc Express pour les employés qui viennent du nord-est de Montréal, de Laval et de la rive-nord. Circuit direct sur le boulevard Henri-Bourassa, avec quelques arrêts à des endroits stratégiques. Cette ligne pourrait répondre aux besoins d'un grand nombre de personnes en provenance de Laval, du train de banlieue de Saint-Jérôme ou encore pour ceux qui habitent dans le secteur Bois-Franc.

SECTEUR YOUVILLE : VERS LA RÉOLUTION D'ENJEUX DE MOBILITÉ POUR UNE MEILLEURE QUALITÉ DE VIE

Mémoire déposé à l'initiative de quelques résidents préoccupés par les enjeux de mobilité du secteur Youville du district Saint-Sulpice. Le document s'articule autour de trois parties :

1. Présentation des caractéristiques du secteur Youville.

2. Identification des enjeux de sécurité, tant pour les piétons pour que les cyclistes :

- La rue Lajeunesse
- Les alentours de la station de métro Crémazie
- La traverse de l'autoroute 40
- Les abords de l'école Christ-Roi
- L'accès au parc Henri-Julien
- L'accès au parc Saint-Alphonse
- Les intersections dans les rues résidentielles

3. Les enjeux de confort et de convivialité :

- Les connexions est-ouest
- Encourager la pratique du vélo

CONSEIL JEUNESSE D'AHUNTSIC-CARTIERVILLE

Avis et recommandations rédigés par les membres du Comité aménagement et espaces publics du Conseil Jeunesse d'Ahuntsic-Cartierville. Le document adresse des pistes de réflexion à l'égard des trois plans d'actions, mais nous retranscrivons uniquement celles concernant le Plan local de déplacements :

1. Améliorer l'interconnectivité entre les différents pôles du Marché Central et du Centre Rockland, grâce à de nouveaux aménagements et de la signalisation.

2. Améliorer l'accessibilité à la mairie d'arrondissement en augmentant l'offre en transports en commun et actif.

3. Implanter une rue piétonne sur la rue Fleury.

4. Développer le réseau de pistes cyclables balisées, par exemple sur les rues Prieur, Camille Paquet et les différents axes parallèles au boulevard Henri-Bourassa.

5. De manière générale, améliorer la signalisation et poursuivre les efforts en matière de sécurité (par exemple : éclairage, bollards, traverses piétonnes, etc.).

6. Collaborer avec ses partenaires afin d'implanter une tarification juste et équitable pour les plus jeunes.

3. FEUILLE INDIVIDUELLE

CONSULTATION PUBLIQUE
AHUNTSIC-CARTIERVILLE

Votre code postal, votre groupe d'âge ainsi que votre courriel nous permettront de recueillir des statistiques afin de compléter la base de données de l'arrondissement.

Nom :
Code postal :
Groupe d'âge : 15-24 ans / 25-34 ans / 35-44 ans / 45-54 ans / 55 à 64 ans / 65 à 74 ans / 75 ans et plus
Courriel :
Nombre d'années dans l'arrondissement :

Par quel(s) document(s) vous sentez-vous le plus concerné? Pourquoi?
 Le Plan local déplacements Le Plan local de développement durable Le Plan directeur des parcs et espaces verts

Avez-vous ou allez-vous participer à une discussion dirigée? Si oui, laquelle?
 Non Oui
 Le Plan local déplacements
 Le Plan local de développement durable
 Le Plan directeur des parcs et espaces verts

PLDD

Selon vous, quel est le principal enjeu ou défi auquel doit répondre le plan local de développement durable?

Quelles sont les trois actions qui devraient être privilégiées par l'arrondissement concernant la thématique du développement durable?

Autre(s) commentaire(s)

**RECTO DE LA FEUILLE
INDIVIDUELLE**

PLD

Selon vous, quel est le principal enjeu ou défi auquel doit répondre le plan local de déplacements ?

Quelles sont les trois actions qui devraient être privilégiées par l'arrondissement concernant la thématique des déplacements?

Autre(s) commentaire(s)

PDPEV

Selon vous, quel est le principal enjeu ou défi auquel doit répondre le plan directeur des parcs et espaces verts?

Quelles sont les trois actions qui devraient être privilégiées par l'arrondissement concernant la thématique des parcs et des espaces verts?

Autre(s) commentaire(s)

**VERSO DE LA FEUILLE
INDIVIDUELLE**

CONVERCITÉ

Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville

Rapport de consultation publique - Élaboration de Plan local de déplacements
Décembre 2018