

Commentaires, mémoires et suggestions suite aux consultations publiques de mai et juin 2008

Plan de circulation locale de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville

1er juin 2009 - v.4

M106599



1600, Boul. René-Lévesque Ouest, bureau 1600,
Montréal (Québec) H3H 1P9

Téléphone : (514) 340-0046

Télécopie : (514) 340-1337 ~ www.genivar.com

Plan de circulation locale de l'arrondissement d'Ahunsi-Cartierville

Rapport sur les commentaires, mémoires et suggestions suite aux consultations publiques de mai et juin 2008

Équipe de travail :

Bernard Clément, ing.
Martin Héту, ing. DESS
Julie Michaud, économiste
Stéphane Blais, ing.
Eric Léonard, graphiste
Tammy Clements, graphiste
Karine Thibault, technicienne



Bernard Clément, ing. (OIQ – 26562)
Chargé de projet

Vérifié et approuvé par :



Eric Peissel, urb. (OUQ – 1092)
Directeur, Planification des transports et circulation

Référence complète

GENIVAR Société en commandite (2008), Rapport, Rapport sur les commentaires, mémoires et suggestions suite aux consultations publiques de mai et juin 2008, pour Arrondissement Ahunsi-Cartierville, Montréal, 22 pages et annexes.

P:\Montreal\M1065XX\M106599\transport\5.0 - Originaux\5.1 Étude\20090601 - CommentairesMémoires v4.0\M106599 - Rapport sur les commentaires - 20090601_v.4.doc

1.0 INTRODUCTION

1.1 CONTEXTE

Dans le cadre d'une étude de planification des transports pour la réalisation du plan de circulation local de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville, des rencontres avec des résidents ont été organisées en mai et juin 2008 afin d'obtenir leur opinion sur les problématiques ressenties en matière de transport dans leur district et dans l'arrondissement en général.

On a cherché à aborder les problématiques de transport des résidents présents à ces rencontres, au niveau des districts de l'arrondissement. Cet exercice à caractère local pousse plus loin les mesures du Plan de transport de Montréal en permettant de relier avec plus de finesse les pôles d'activités de l'arrondissement. Cette distinction est importante car les problématiques propres au réseau artériel de la Ville de Montréal (principales artères de l'arrondissement) sont exclues du présent exercice.

1.2 OBJECTIF

L'objectif de ces rencontres était d'informer adéquatement les citoyens et groupes intéressés sur des problèmes étudiés et de les écouter ensuite sur les problèmes ressentis par eux touchant le réseau de rues locales, particulièrement pour les déplacements en modes actifs de transport (marche et vélo).

La première rencontre publique en mai 2008 a permis de présenter le diagnostic de la situation et l'évaluation des conditions observées sur le terrain et discutées avec les experts du domaine.

La deuxième rencontre en juin 2008 a permis de recevoir les commentaires et suggestions des résidents et des groupes intéressés au dossier.

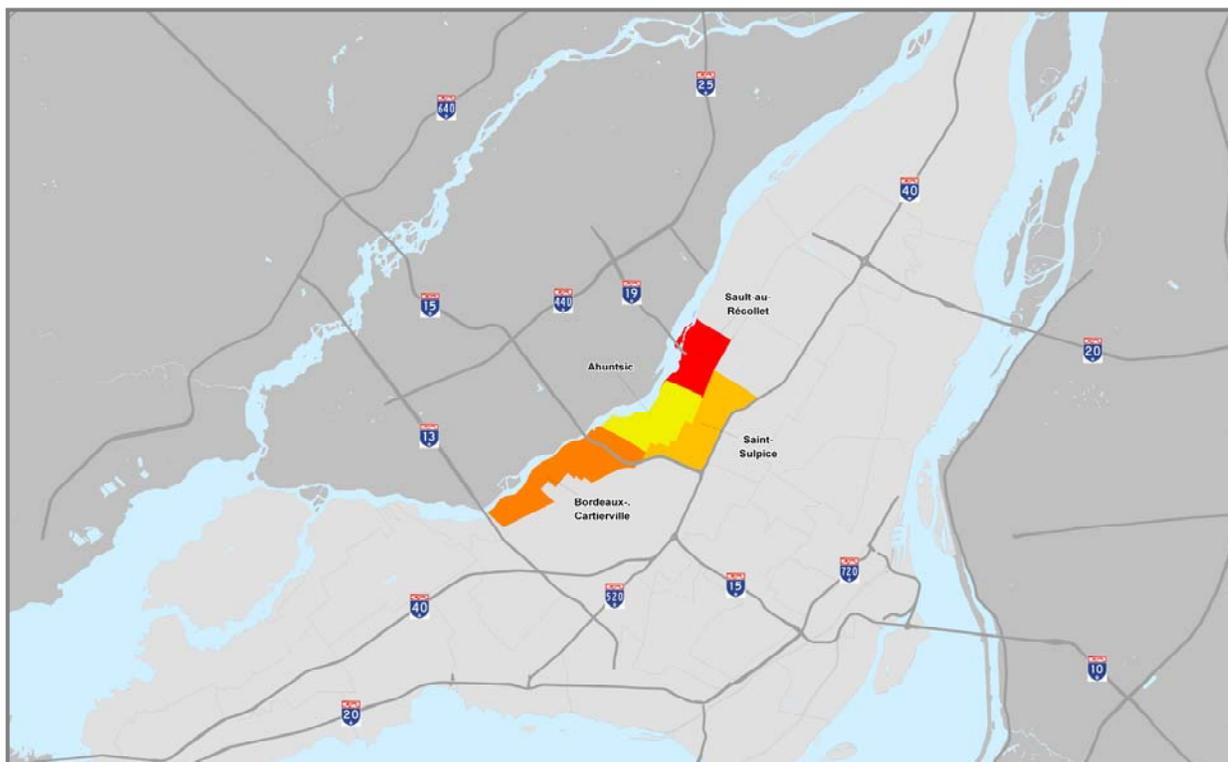
On ne trouvera pas dans le présent document des actions ou des informations concernant le coût de mesures précises et bien localisées à mettre en place sur le terrain, ni de recommandations pour installer un feu de circulation, pas plus que de recommandations pour interdire un virage à gauche ou pour toute autre action ponctuelle.

1.3 APPROCHE

L'ordre du jour des rencontres a touché les thèmes suivants :

- Traversée des grands axes (A-15, axes des ponts, voies ferrées, artères principales comme L'Acadie, Henri-Bourassa et Crémazie)
- Insécurité routière (vitesse, corridors scolaires)
- Modes actifs (vélo et marche)
- Transport collectif (caractéristiques du service, aires d'attente)
- Stationnement sur rue (grands attracteurs de déplacements, artères principales)
- Autres (commerces, industries, camionnage).

Pour aider à la compréhension du présent rapport, une carte du district et de l'arrondissement est jointe ci-après.



2.0 MANDAT DU PLAN DE CIRCULATION LOCALE

Le présent plan veut répondre à une demande pressante clairement exprimée par les résidents de l'arrondissement afin de résoudre les problèmes de sécurité routière et de circulation de transit dans les rues locales. Ses visées touchent essentiellement le réseau local et ne considèrent pas le réseau artériel de la Ville autrement que dans une dynamique d'échanges pour les déplacements à caractère local dans l'arrondissement.

Le plan de circulation locale doit également prendre en considération les valeurs en développement urbain qui rejoignent les préoccupations de développement durable, d'intégration des modes de transport alternatifs et, par conséquent, des grandes orientations qu'on retrouve au plan d'urbanisme ainsi qu'au Plan de transport de la Ville de Montréal.

La réalisation du plan a été effectuée de concert avec les représentants du milieu et les résidents et a suivi la démarche suivante :

1. Recueillir les **préoccupations** des citoyens et des partenaires de l'arrondissement;
2. Établir le **diagnostic** et une **évaluation** des conditions actuelles;
3. Définir et proposer des **solutions viables et intégrées**;
4. **Rencontrer les résidents** et recevoir leurs mémoires;
5. Proposer des **politiques adaptées** aux préoccupations et problèmes soulevés.

L'arrondissement connaît actuellement des transformations majeures de son réseau de transport, comme :

- le développement commercial du Marché central et la revitalisation du secteur l'Acadie-Chabanel;
- les développements en bordure du boulevard Crémazie (Papineau/Crémazie);
- de nouvelles infrastructures de transport collectif, soient les gares existantes et futures (Chabanel, Sauvé-L'Acadie) et le train de l'Est;
- la réorganisation du réseau de surface et des équipements de la station de métro Henri-Bourassa avec l'ouverture du métro à Laval en juillet 2007;
- le projet de réaménagement de l'échangeur Salaberry;
- l'entrée Jean-Pratt sur l'A-15 Nord.

Le réseau est de plus en plus sollicité et connaît des débordements de véhicule dans les rues locales. L'entretien des rues se fait actuellement à la pièce mais un programme de restauration a été adopté en 2008 pour les années à venir; on y joindra le nouveau modèle de rue sur son réseau, issu du présent plan de circulation locale.

3.0 CONSULTATIONS DES TABLES D'EXPERTS

Des rencontres techniques ont eu lieu avec les responsables de l'arrondissement et des différents services et organismes à la Ville (arrondissement et central) ainsi qu'avec ses partenaires concernés.

Ainsi une rencontre tenue entre l'arrondissement et les services de la STM et du MTQ intéressés a permis de dégager les principaux problèmes et les projets envisagés sur le territoire.

Également quatre groupes de discussion ont été réunis pour discuter avec des représentants du milieu dans les quatre districts de l'arrondissement.

Deux réunions d'échange des connaissances ont été organisées afin de présenter et de discuter les résultats du plan local de circulation et de l'inspection des chaussées du programme de réfection routière; ces réunions ont rassemblé les techniciens du domaine et les décideurs, administratifs comme politiques, de l'arrondissement.

Toutes ces consultations ont permis de dresser un portrait juste, complet et fidèle des difficultés associées aux déplacements motorisés et non motorisés des personnes et des marchandises sur le territoire de l'arrondissement.

Les figures de nombre impair jointes au présent rapport représentent la somme des informations recueillies sur le sujet.

Les figures de nombre pair qui leur sont associées représentent les commentaires issus des rencontres ultérieures avec le public.

On retrouve de cette manière dans le présent rapport toute l'information colligée, analysée, discutée et échangée avec les spécialistes du milieu, avec ensuite les résultats de cet exercice rendus disponibles au grand public pour en débattre.

Le résultat de ces efforts nombreux de la part de toutes les personnes concernées, professionnels comme individus du grand public, mérite d'être conservé de manière pratique pour les années qui viennent. C'est pourquoi la section suivante a été montée pour présenter à la fois le résultat des analyses techniques et le résultat des échanges avec le public.

4.0 CONSULTATIONS PUBLIQUES

Les consultations publiques ont permis de recueillir les commentaires. Nous les avons regroupés par district pour plus de précision dans les attentes des résidents et des groupes intéressés. Nous avons également présenté à la fin du texte les commentaires d'ordre général qui s'appliquent à tout l'arrondissement.

4.1 COMMENTAIRES GÉNÉRAUX

Pour l'ensemble des districts, les commentaires suivants sont ressortis :

- Un plan d'action devrait être entrepris pour l'ensemble des écoles afin de sécuriser les environs;
- On trouve dangereux d'utiliser les voies cyclables de tout type comme mesure palliative d'apaisement en rétrécissant la chaussée sur certains liens routiers.

4.2 DISTRICT SAULT-AU-RÉCOLLET

Comme ce secteur inclut l'île de la Visitation, les citoyens du quartier sont conscients que ceci apporte du trafic de transit dû aux flots importants de visiteurs. Cependant, sans avoir de propositions concrètes, certaines mesures sont attendues afin de canaliser ce trafic.

Les principales préoccupations des citoyens de ce district portent sur :

- le report du trafic causé par la fermeture de la rue Prieur sur les rues locales entre Christophe-Colomb et Papineau (régulé depuis);
- le problème de circulation au carrefour du boulevard Henri-Bourassa et de l'avenue Papineau;
- la difficulté pour les piétons de traverser le carrefour de la rue Fleury et de l'avenue Christophe-Colomb (régulé depuis);
- la circulation élevée sur la rue Francis due au manque de possibilité de virage sur les avenues Papineau et Christophe-Colomb (régulé depuis);
- l'augmentation du trafic de transit sur la rue de Lille causé par le sens unique sur Prieur (régulé depuis);
- la recommandation de barrer la rue Taché (régulé depuis).

Les principales propositions portent sur :

- le retrait de la restriction de stationnement sur la rue Prieur entre le boulevard Olympia et l'avenue Christophe-Colomb, permettant ainsi de réduire la chaussée avec les voitures stationnées (mesure prévue);
- l'installation de mesures d'atténuation de trafic (dos d'âne) puisque des accidents sont fréquents au carrefour des rues Sauriol et Parthenais (mesure prévue);
- l'amélioration de la synchronisation des feux sur l'ensemble des grands axes afin de diminuer les temps d'attente et la marche au ralenti des voitures dans l'optique de réduire les émissions de gaz à effet de serre (réglé depuis);
- le prolongement des circuits d'autobus de la STM vers Laval;
- la réduction des limites de vitesse à 40 km/h sur la rue de Lille (prévu sur tout le réseau local);
- des mesures de modération de trafic sur les rues Taché, Garnier et Pothier.



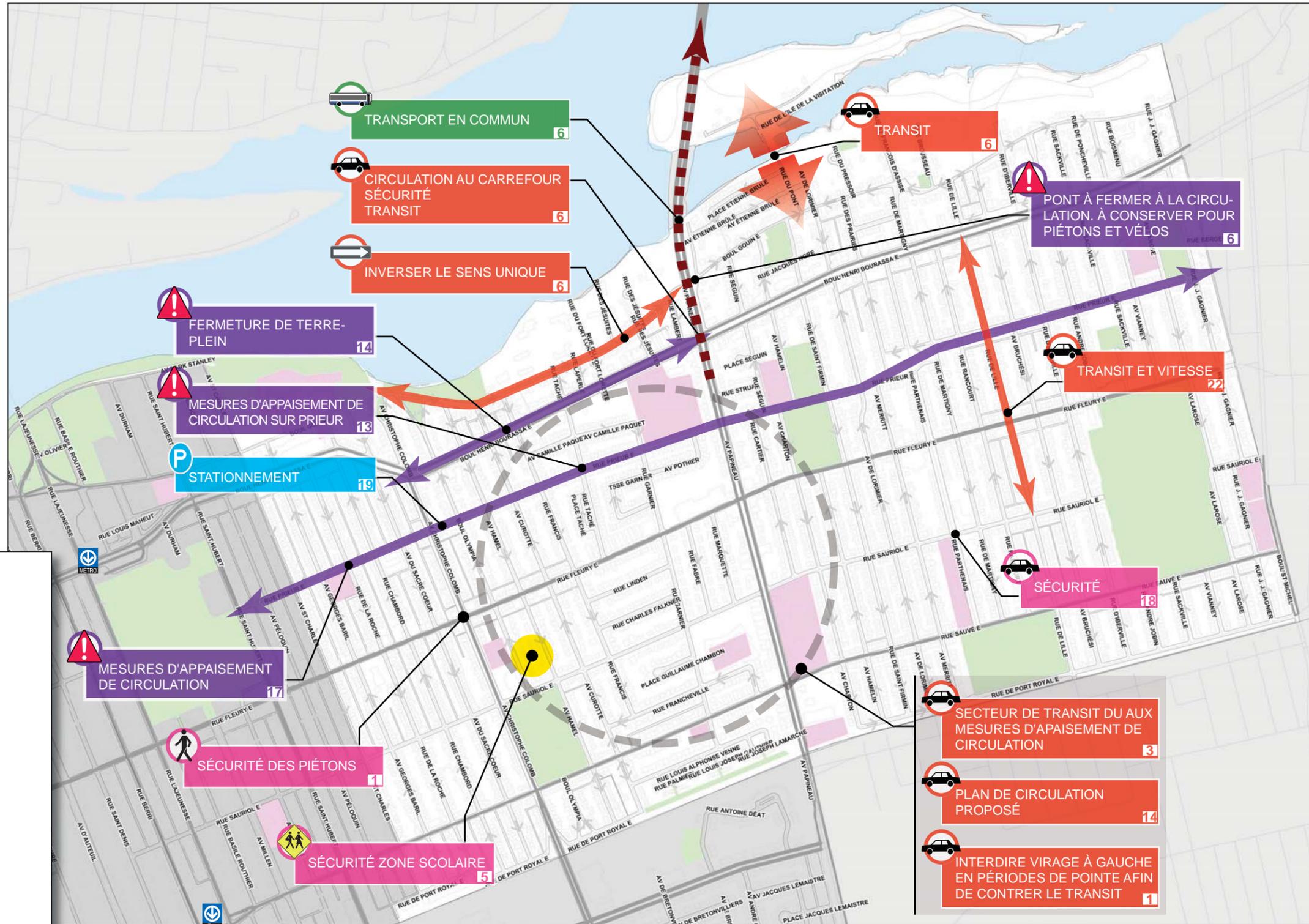
Présence de nombreux modes sur les pistes cyclables

Légende

- Collectrice
- Artère
- Bâtiment
- Parc
- École
- Sens unique
- Gare de train
- Édicule de métro

Ahuntsic-Cartierville
Montréal

Figure 3.1
 Identification des problématiques spécifiques
 District de Sault-au-Récollet



Légende

- Collectrice
- Artère
- Bâtiment
- Parc
- École
- Sens unique
- Gare de train
- Édicule de métro
- INTERDIRE VIRAGE À GAUCHE EN PÉRIODES DE POINTE AFIN DE CONTRER LE TRANSIT 1

Numéro correspondant à l'identification des mémoires et documents remis

Ahuntsic-Cartierville
Montréal

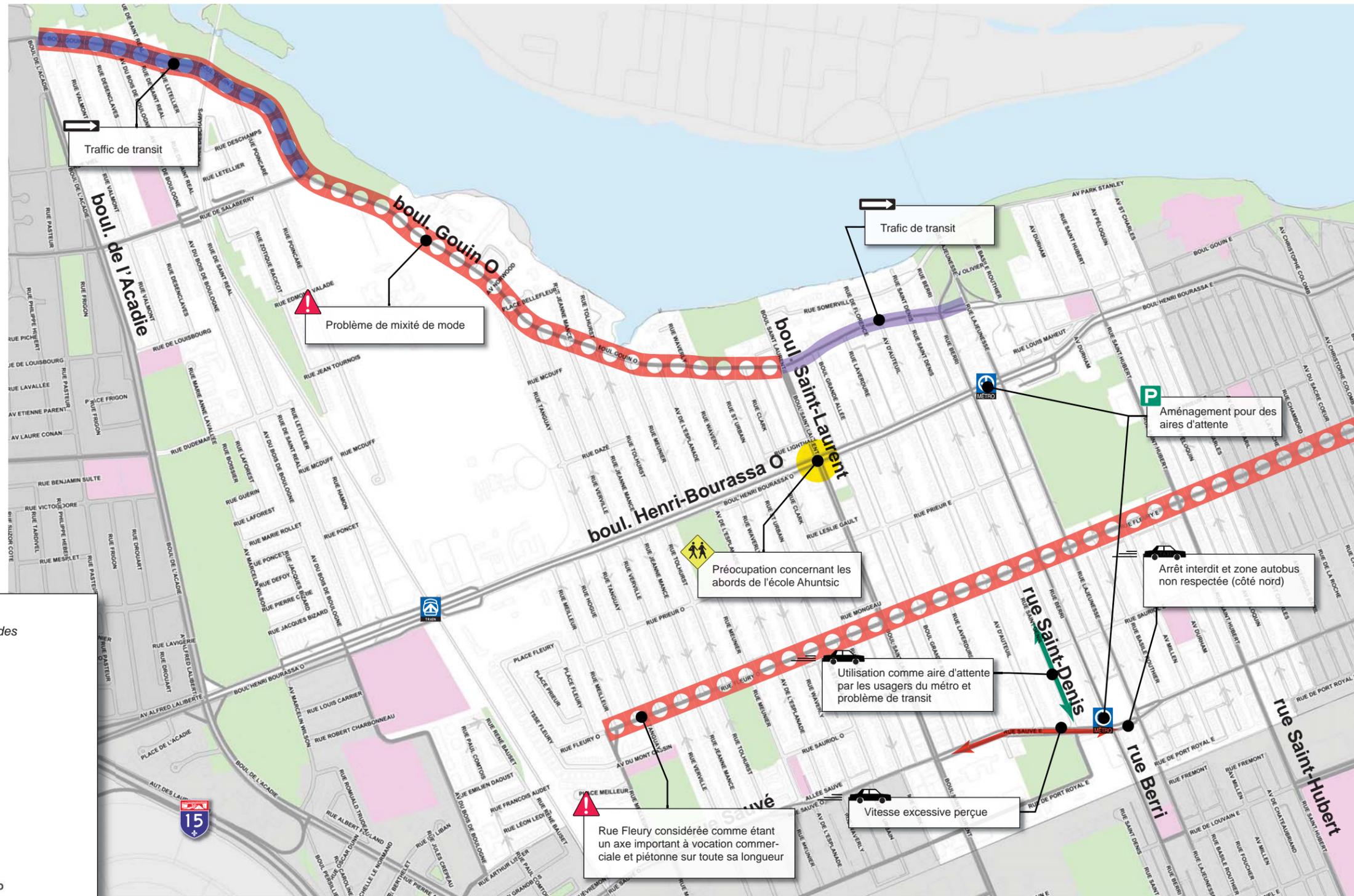
4.3 DISTRICT AHUNTSIC

Les principales préoccupations des citoyens de ce district portent sur :

- la vitesse excessive perçue sur la rue Sauvé entre la rue Berri et le boulevard St-Laurent;
- le transit sur la rue St-Denis au nord de Sauvé;
- la rue St-Denis utilisée comme aire d'attente pour le métro Sauvé;
- la zone d'arrêt d'autobus non-respectée par les usagers du métro Sauvé;
- le stationnement illégal aux alentours des stations de métro Henri-Bourassa et Sauvé;
- la mixité des modes sur le boulevard Gouin;
- le trafic de transit sur le boulevard Gouin;
- la rue Fleury qui devrait être considérée comme un axe à vocation commerciale et piétonne sur toute sa longueur et non seulement sur une courte section.

Les principales propositions portent sur :

- l'aménagement afin d'accommoder des aires d'attente aux stations de métro Henri-Bourassa et Sauvé;
- la mise en sens unique de sections du boulevard Gouin;
- la sécurité des modes actifs à assurer au carrefour Henri-Bourassa/Saint-Laurent pour l'école et les piétons;
- l'aménagement de la rue Fleury pour favoriser les déplacements piétonniers.

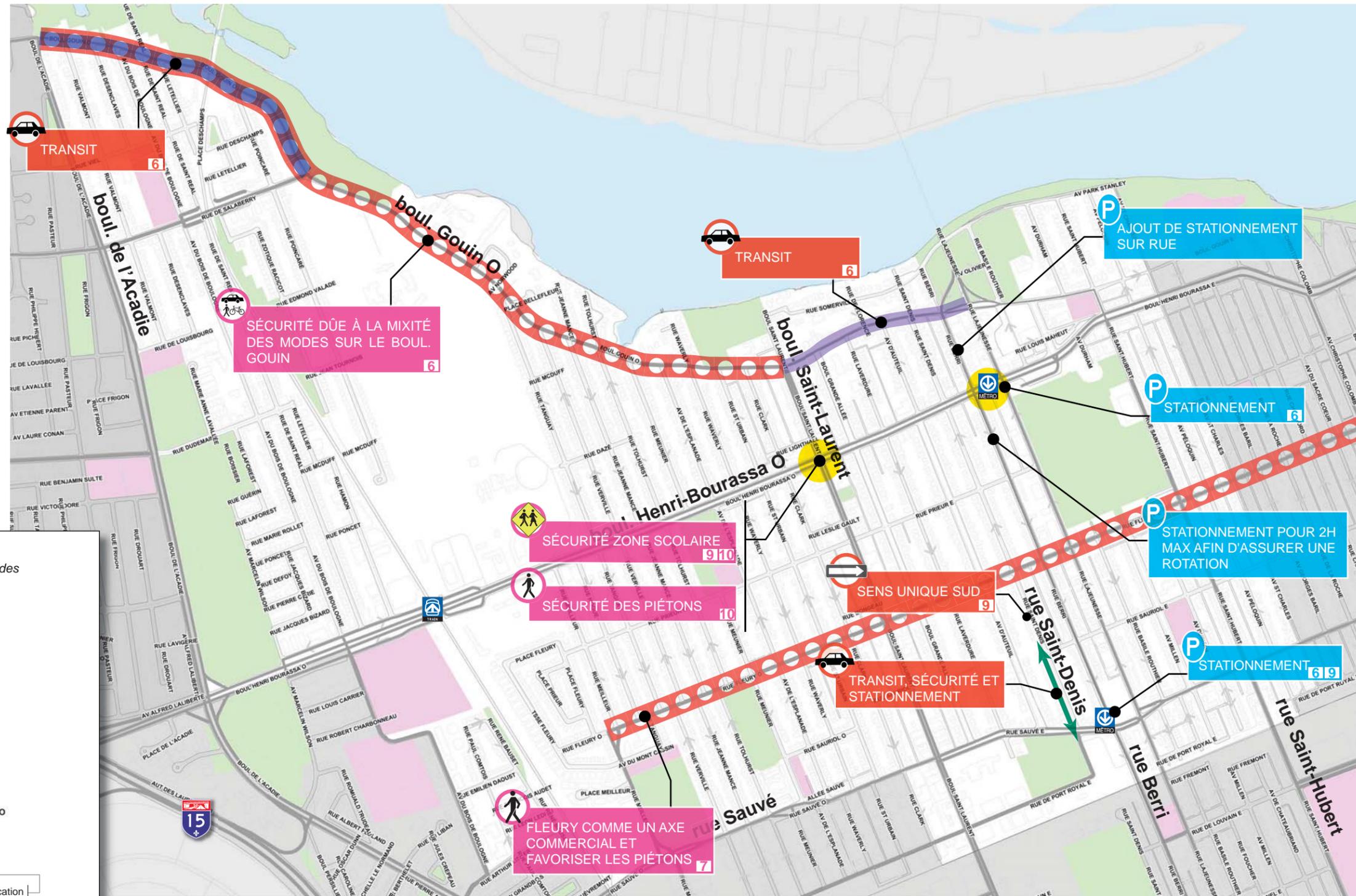


Légende

- Conflits de modes
- Collectrice
- Artère
- Bâtiment
- Parc
- École
- Sens unique
- Gare de train
- Édicule de métro

Ahuntsic-Cartierville
Montréal

Figure 3.3
 Identification des problématiques spécifiques
 District d'Ahuntsic



Légende

- Conflicts de modes
- Collectrice
- Artère
- Bâtiment
- Parc
- École
- Sens unique
- Gare de train
- Édicule de métro
- INTERDIRE VIRAGE À GAUCHE EN PÉRIODES DE POINTE AFIN DE CONTRER LE TRANSIT (15)

Numéro correspondant à l'identification des mémoires et documents remis

Ahuntsic-Cartierville
Montréal

Figure 3.4
Commentaires et recommandations des citoyens
District d'Ahuntsic

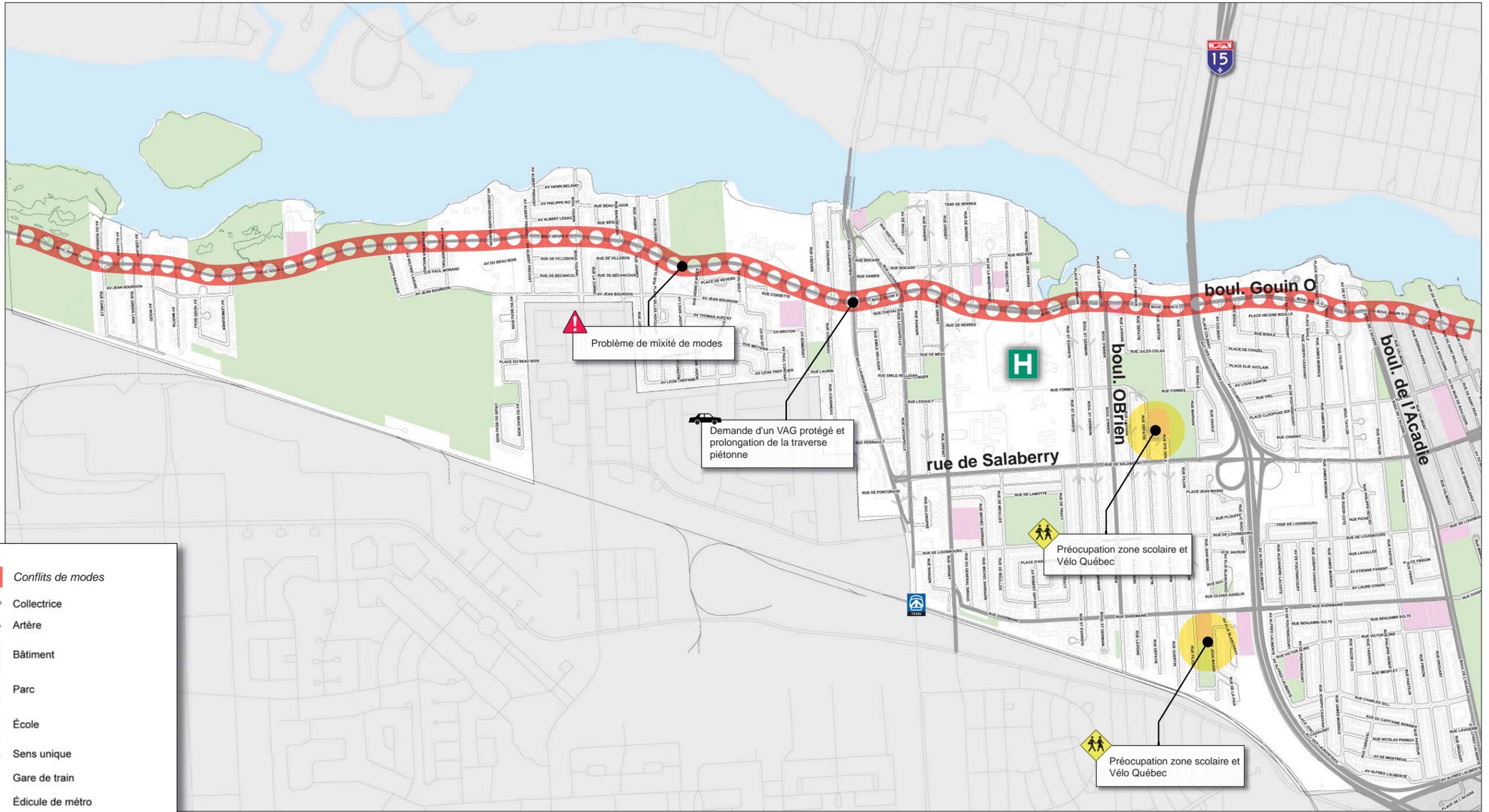
4.4 DISTRICT BORDEAUX-CARTIERVILLE

Les principales préoccupations des citoyens de ce district portent sur :

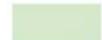
- sécurité des piétons dans la circulation au carrefour des boulevards Gouin et Laurentien;
- sécurité des zones scolaires autour des écoles Sainte-Odile (près de Salaberry et Dépatie) et Alice-Parizeau (près du Dudemaine et Filion).

Les principales propositions portent sur :

- un virage à gauche protégé au carrefour des boulevards Gouin et Laurentien pour les usagers en direction nord et une prolongation du temps de traverse pour les piétons;
- la mise en sens unique des sections du boulevard Gouin
- le trafic de transit sur le boulevard Gouin.

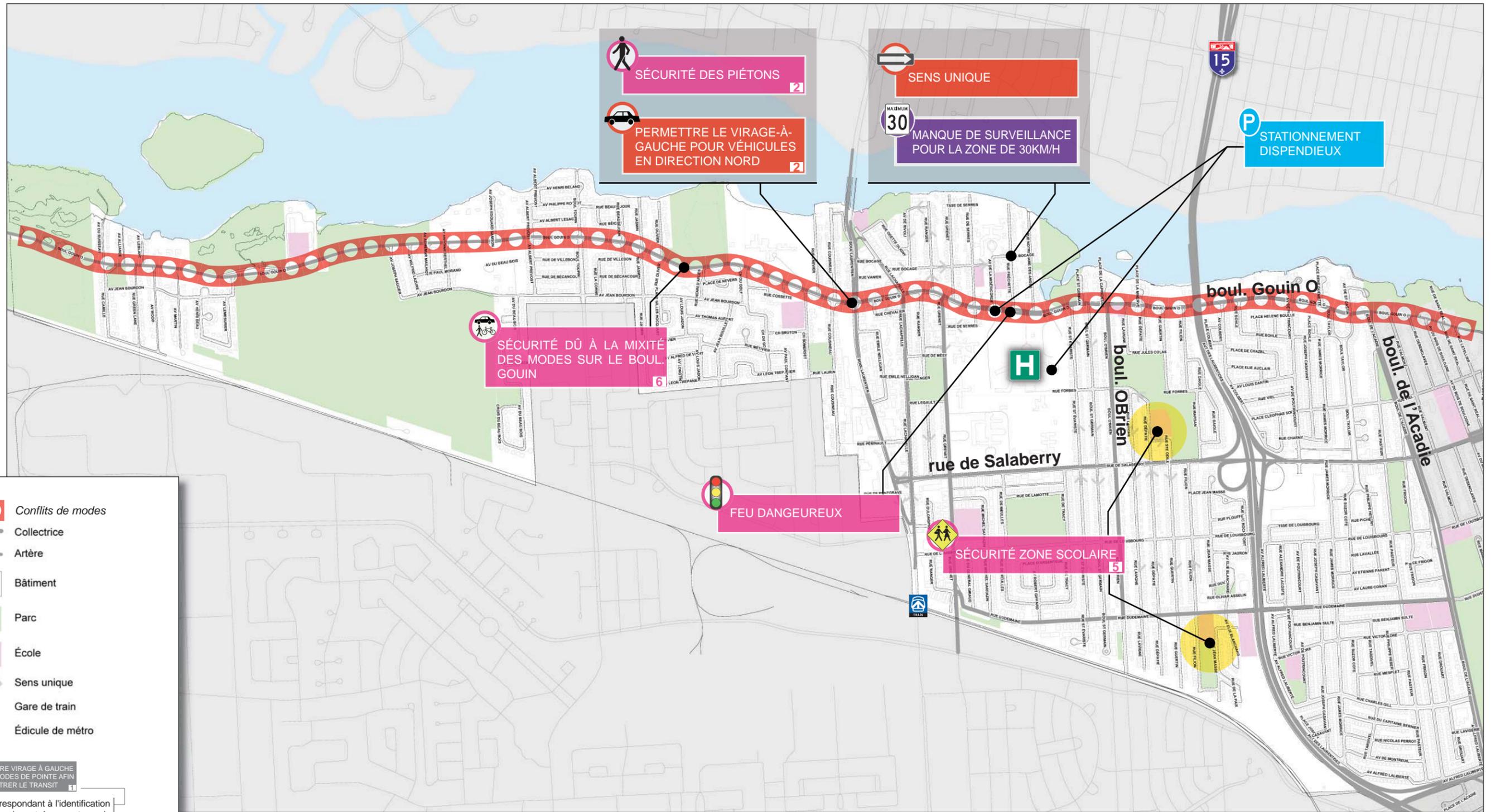


Légende

-  Conflits de modes
-  Collectrice
-  Artère
-  Bâtiment
-  Parc
-  École
-  Sens unique
-  Gare de train
-  Édicule de métro

Ahuntsic-Cartierville
Montréal

Figure 3.5
 Identification des problématiques spécifiques
 District de Bordeaux-Cartierville



Légende

- Conflits de modes
- Collectrice
- Artère
- Bâtiment
- Parc
- École
- Sens unique
- Gare de train
- Édicule de métro

INTERDIRE VIRAGE À GAUCHE EN PÉRIODES DE POINTE AFIN DE CONTRER LE TRANSIT

Numéro correspondant à l'identification des mémoires et documents remis

Ahuntsic-Cartierville
Montréal

Figure 3.6
Commentaires et recommandations des citoyens
District de Bordeaux-Cartierville

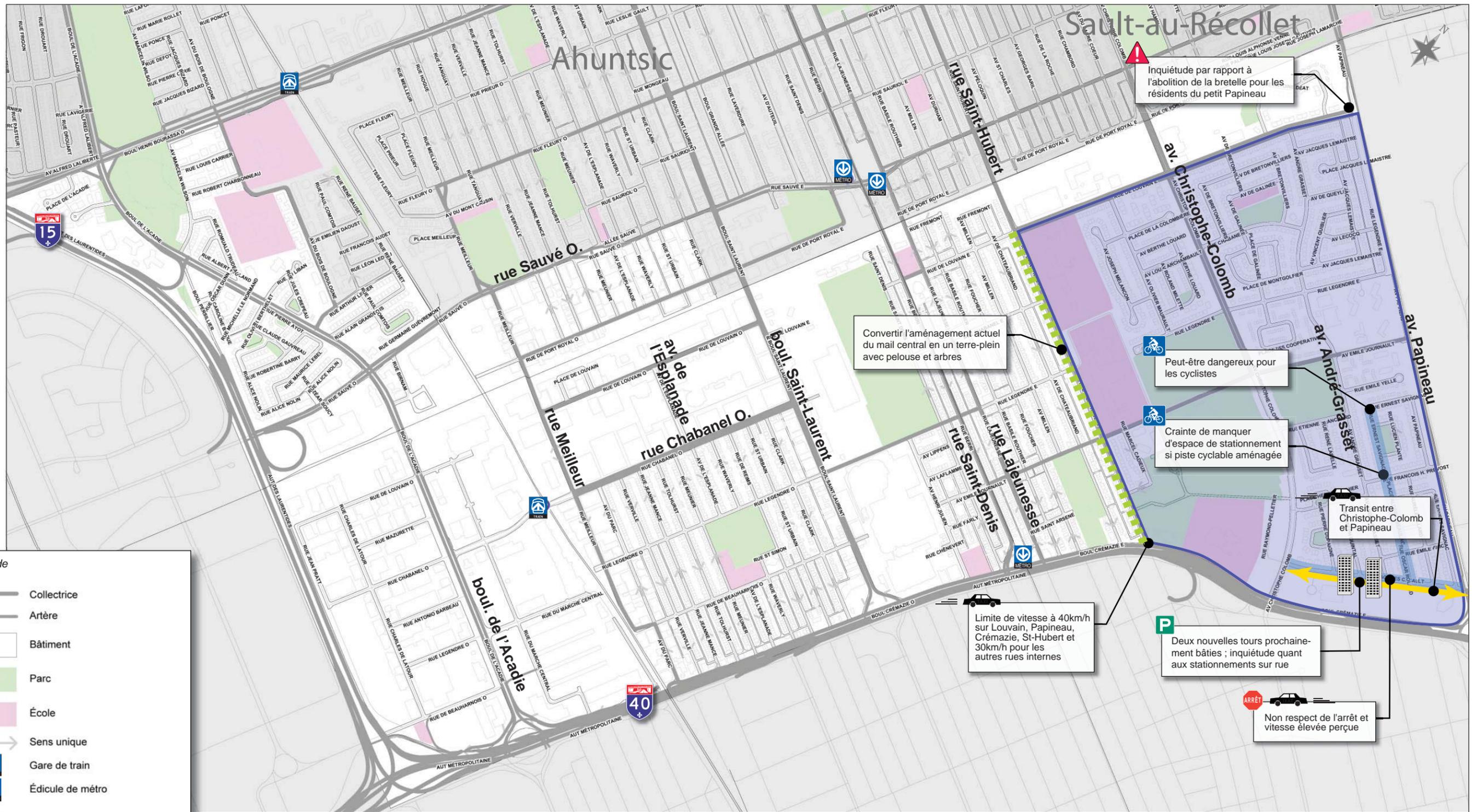
4.5 DISTRICT SAINT-SULPICE

Les principales préoccupations des citoyens de ce district portent sur :

- le stationnement éliminé sur André-Grasset si la piste cyclable est aménagée;
- les risques associés à une piste cyclable sur André-Grasset;
- le non-respect de l'arrêt au carrefour Jacques-Casault et André-Grasset;
- le transit et les vitesses élevées perçues sur Jacques-Casault entre Christophe-Colomb et Papineau;
- l'abolition de la bretelle de l'avenue Papineau vers Louvain.

Les principales propositions portent sur :

- le réaménagement du mail central de la rue St-Hubert en terre-plein avec arbres et pelouse entre Louvain et Crémazie;
- la vitesse limitée à 40 km/h sur les rues Louvain, Papineau, Crémazie et St-Hubert et limiter à 30 km/h pour les rues locales à l'intérieur de cette zone.



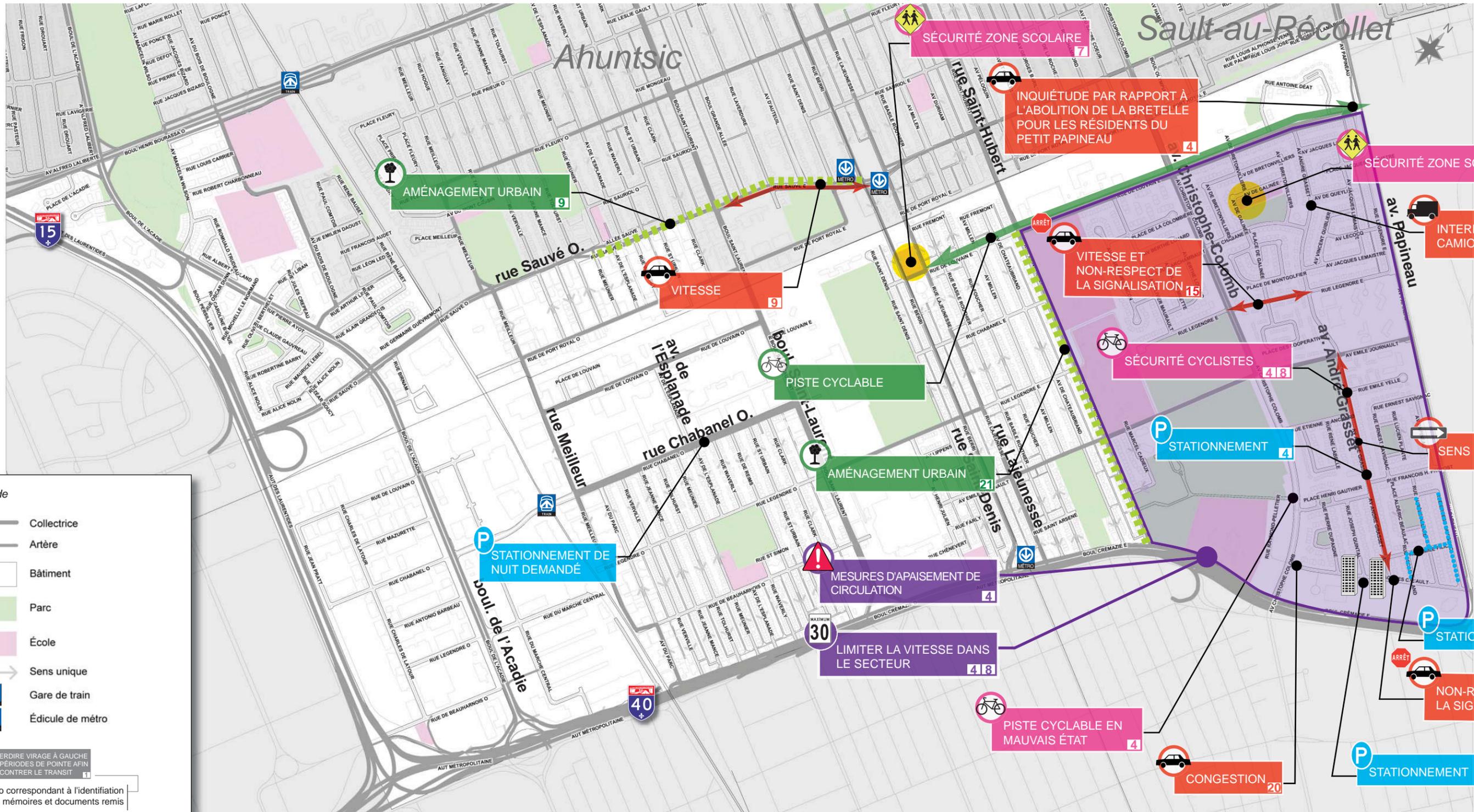


Figure 3.8
 Commentaires et recommandations des citoyens
 District de Saint-Sulpice

5.0 MÉMOIRES ET DOCUMENTS REMIS

La présente section énumère les mémoires et demandes déposées au cours de l'année suite à la présentation du plan de circulation locale. Pour chaque document cité, le classement par type de support est mentionné (légende : C = Courriel, L = Lettre, M = Mémoire, P = Pétition).

La liste est présentée ci-après par ordre chronologique. Également, le numéro séquentiel correspond à une identification des commentaires qui sont montrés sur une des figures des commentaires et recommandations des citoyens pour chaque district.

1. **Maurice Dagenais** – 11 mai 2008 –
C – Mesures d'apaisement de la circulation sur les rue nord-sud près de la rue Hamel. Carrefour Fleury et Christophe-Colomb dangereux pour les piétons.
2. **Jocelyne Leduc Gauvin** – 26 mai 2008 –
C – Améliorations aux feux de circulation au coin de Laurentien et Gouin.
3. **Jules Mayer** – 10 juin 2008 –
L – Suggestions de mesures d'apaisement du trafic de transit à la sortie du pont Papineau, Henri-Bourassa, Christophe-Colomb et carrefour Sauriol/Francis.
4. **Hélène Galarneau et Sylvain Couture** – 10 juin 2008 –
C – André-Grasset entre Jacques-Casault et Émile-Journault : problème de stationnement à prévoir. Transit et vitesses sur J-Casault. Abolition de la bretelle vers Louvain sur Papineau.
5. **Annick St-Denis (Vélo Québec)** – 11 juin 2008 –
M – Plans de déplacements autour des écoles Alice-Parizeau, St-Odile et Louis-Colin.
6. **Les Amis du Boulevard Gouin** – 12 juin 2008 –
M – boulevard Gouin mesures d'apaisement de la circulation.
7. **Projet Montréal** – 12 juin 2008 –
M – Priorité aux écoles sur artères / Fleury considérée commerciale sur toute sa longueur.
8. **Serge Mariotti** – 12 juin 2008 –
L – Diminution de la limite de vitesse sur les rues résidentielles, quadrilatère Louvain/St-Hubert/Crémazie/Papineau

9. **Ghislaine Dastous** – 12 juin 2008 –
L – Vitesse et stationnement sur Sauvé, aire d'attente au métro Sauvé, aménagement terre-plein Sauvé, mesures dirigeant le transit vers les artérielles.
10. **Diane Duchesne** – 12 juin 2008 –
C – Mesures autour de l' cole Ahuntsic.
11. **Daniel Bouchard (CRAC)** – juin 2008 –
M – Chiffrer le plan de circulation
12. **Daniel Bouchard (CRE-Montréal)** – juin 2008 –
M – Quantifier le diagnostic et les mesures.
13. **Richard Villemaire** – 12 juin 2008 –
C – Accès à la rue Taché.
14. **Christian Glarneau** – 16 juin 2008 –
C – Plan de circulation du quadrilatère Christophe-Colomb/Sauvé/Papineau/Gouin.
15. **Stéphane Lemay** – 16 juin 2008 –
C – Vitesse et signalisation rue Legendre entre André-Grasset et C-Colomb.
16. **Richard Villemaire** – 16 juin 2008 –
C – Rues Taché, Garnier et Pothier sont les seules rues à deux sens.
17. **Sylvio Brière** – 20 juin 2008 –
C - Muret à l'angle des rues Prieur et Francis.
18. **Cristina Lafrancesco** – 9 juillet 2008 –
C – Sécurité au carrefour Sauriol et Parthenais.
19. **Jocelyne Charron** – 9 juillet 2008 –
C – Stationnement sur Prieur entre C-Colomb et Olympia, transit et vitesse sur Prieur entre Francis et C-Colomb.
20. **Gilles Branchaud** – 11 août 2008 –
C – Circulation carrefour Jacques-Casault et C-Colomb.
21. **Maurice Beauchamp** - ? –
C – Mail central sur St-Hubert entre Crémazie et Louvain.
22. **Résidents de la rue de Lille** - ? –
P – Retirer le sens unique sur Prieur et limiter la vitesse à 40 km/h sur de Lille.

6.0 CONCLUSION DU BILAN

Les rencontres de mai et juin 2008 ont permis un arrimage entre le diagnostic du plan et les préoccupations de résidents des quatre districts de l'arrondissement.

Ces nouveaux éléments, issus des problèmes vécus au quotidien par les résidents, ont été considérés dans la version définitive du plan de circulation locale de l'arrondissement. Ci-après, on présente certains éléments qui ont été dégagés des rencontres de 2008.

Les réseaux artériel et local

Les chaussées sont réparties en trois grandes catégories : les artères, les rues collectrices et les rues locales. En règle générale, les artères sont les axes les plus sollicités du réseau, notamment parce qu'elles relient les différentes zones résidentielles, commerciales et industrielles entre elles et qu'elles sont empruntées par des circuits de transport collectif et de véhicules lourds. Quant au réseau local, la situation peut varier selon la fonction de chaque rue. La circulation sur les rues collectrices peut atteindre la même intensité que sur les artères, surtout dans le cas de voies commerciales. Les rues résidentielles sont par contre beaucoup moins achalandées, utilisées presque uniquement par les résidents, auxquels s'ajoutent les véhicules de livraison et autres fournisseurs de services.

Ces rôles varient avec le temps sur le territoire, en fonction des attracteurs de déplacements qui s'y installent ou qui le quittent. Les préoccupations du présent plan de circulation locale tiennent compte de cette évolution dans le temps et touchent le réseau local qui se rattache au réseau des collectrices, qui se rattache lui-même au réseau artériel.

Les corridors d'intervention

Dans le projet d'étude, trois corridors ont été retenus comme étant prioritaires :

- La rue Chabanel;
- Le quadrilatère Christophe-Colomb / Henri-Bourassa / Papineau / Sauvé et le secteur un peu plus à l'est qui en est tributaire;
- L'ancien centre-ville de Cartierville entre Laurentien et Grenet.

Ces trois corridors devront être traités à la fois pour les artères principales selon les conclusions d'études particulières déjà réalisées et pour les rues résidentielles selon les méthodes recommandées dans le « Guide des mesures de modération de la circulation » de l'arrondissement en fonction des orientations stratégiques de l'arrondissement (famille, développement durable, etc.)

Le boulevard Gouin constitue une autre priorité au niveau de sa fonctionnalité d'une extrémité à l'autre de l'arrondissement.

Interventions

Il existe plusieurs manières d'intervenir dans le secteur d'étude où on a identifié des interventions en vue de modérer la circulation. À l'analyse d'une requête à l'aide du guide mentionné plus haut, on établira quelle mesure présente le plus grand potentiel de régler le problème en fonction des contraintes du terrain et des comportements des usagers de la chaussée.

Pour chaque mesure d'intervention appliquée, il faudra considérer les coûts unitaires qui y sont associés.

Une mesure d'incitation au transport actif peut être lancée par la mise en place de voies cyclables reliées entre elles, qui viseront à construire un réseau reliant les grands générateurs de l'arrondissement avec les zones de peuplement densifiées.

Une autre mesure pourra relier entre elles les zones scolaires existantes en vue de consolider le réseau discontinu et embryonnaire pour donner une ossature qui pourra se ramifier au gré des besoins exprimés par les résidents; ainsi les générateurs de déplacements, autres que les écoles, à proximité des zones d'habitation dans l'arrondissement, seront reliés par un réseau de rues désignées qui faciliteront et sécuriseront les mouvements à pied comme à vélo.

Le concept du pédibus, une mesure participative à encourager le milieu, consiste à regrouper les enfants d'une même école sous l'autorité d'un adulte le long d'un axe ou d'un itinéraire habité menant à l'école. Si des liens sécurisés et désignés sont établis sur le terrain, il devient d'autant plus aisé de promouvoir ce concept.

Des sites web illustrant ces mesures sont proposés en annexe du Guide des mesures de modération de la circulation qui complète le présent document.