

Bonjour,

Je suis Cynthia Falaise, enseignante en science politique au Collège Ahuntsic.

Je souhaite présenter le mémoire ci-dessous dans le cadre de la consultation publique portant sur l'écoquartier sur le site Louvain Est.

Ce mémoire a été appuyé par le Collège Ahuntsic ainsi que par le CPE Le petit monde du Collège Ahuntsic.

Je salue l'implantation de cet important projet collectif, écologique et accessible au sein de l'arrondissement.

Mon intervention porte spécifiquement sur l'aspect de la mobilité sur la rue Saint-Hubert. Le Collège Ahuntsic est le plus grand cégep francophone au Québec : il accueille plus de 7600 étudiantes et étudiants à temps complet et 900 employé.es. Avec la venue des quelque 1000 familles attendues au site Louvain, il apparaît important d'améliorer et d'accroître l'offre d'axes cyclables sécuritaires sur la rue Saint-Hubert. Vous trouverez dans le mémoire des détails concernant cette proposition.

Cordialement,

Cynthia Falaise

Merci,

Cynthia Falaise

Enseignante en science politique

Département de sciences sociales

Collège **Ahuntsic**



REPENSER L'ACCESSIBILITÉ DES PÔLES INSTITUTIONNELS DE L'ARRONDISSEMENT

RUES SAINT-HUBERT ET ÉMILE-JOURNAULT

NOVEMBRE 2020

CONTENU

- 2 Introduction
- 3 État des lieux
- 8 Contexte
- 11 Institutions et lieux clés
- 13 Proposition
- 18 Conclusion
- 19 Références
- 20 Annexes



« PLUSIEURS GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS D'ENVERGURE NE SONT PAS DESSERVIS PAR LE RÉSEAU CYCLABLE, CE QUI LIMITE LEUR ACCESSIBILITÉ. »

POUR SUIVRE LE VIRAGE VERS LA MOBILITÉ ACTIVE

La rue Saint-Hubert abrite de nombreux pôles institutionnels importants de l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville, comme le Collège Ahuntsic, son Centre de la petite enfance (CPE) et ses résidences, l'école Dominique-Savio et, prochainement, le site Louvain. Adjacent à la rue Saint-Hubert se trouve le Complexe sportif Centre Claude-Robillard, sur la rue Émile-Journault.

Ensemble, ces organisations génèrent un important flux de déplacements. Or, les espaces dédiés aux cyclistes ne sont pas optimaux en termes d'accessibilité, de continuité et de sécurité. L'arrivée du Réseau express vélo (REV) sur les rues Lajeunesse et Berri a permis de désenclaver l'arrondissement et d'offrir des accès rapides aux déplacements actifs, mais les principales institutions du quartier ne sont pas connectées de manière sécuritaire à ce réseau cyclable.

Ce document propose des aménagements cyclistes accueillants et inclusifs sur les rues Saint-Hubert et Émile-Journault, afin d'offrir un accès sécurisé et rapide aux nombreux·ses usager·ères de la route qui souhaitent s'y rendre activement.

CHANGEMENTS CLIMATIQUES ET CIRCULATION

Gaz à effet de serre (GES) : le transport comme premier émetteur

Sur l'île de Montréal, 40 % des GES sont produits par le secteur des transports. De cette proportion, le secteur routier compte pour 87 % des émissions. La proportion du secteur routier est en hausse entre 1990 et 2014, notamment en raison de l'augmentation du nombre de véhicules dans la ville, en particulier des camions légers (Division de la planification et du suivi environnemental du Service de l'environnement de la Ville de Montréal, 2018). Pour inverser la tendance, la promotion des transports collectif et actif est incontournable. D'ailleurs, la science est claire à ce sujet : lorsque des alternatives sécuritaires et rapides sont disponibles, les citoyen·nes délaissent leur automobile pour effectuer leurs déplacements (Direction régionale de santé publique, CIUSSS du Centre-Sud-de-l'île-de-Montréal, 2016).

Congestion routière

Depuis 2000, le nombre de voitures sur l'île de Montréal ne cesse d'augmenter, et ce, à une vitesse plus rapide que la population. Avec une moyenne d'occupant par automobile de 1,2, le réseau routier est près de la saturation. Si la voiture a dominé les plans urbanistiques depuis les 50 dernières années, force est de constater que d'autres solutions pour enrayer la congestion doivent être préconisées. En plus d'éliminer les incertitudes liées à la congestion routière et à la recherche d'un stationnement, le vélo est un moyen de transport écologique, peu coûteux et accessible (Vélo Québec, 2016). Des solutions de rechange attrayantes, rapides et sécuritaires sont une voie d'avenir pour permettre des déplacements autrement qu'en voiture solo (« De plus en plus de voitures dans le Grand Montréal », 2019).

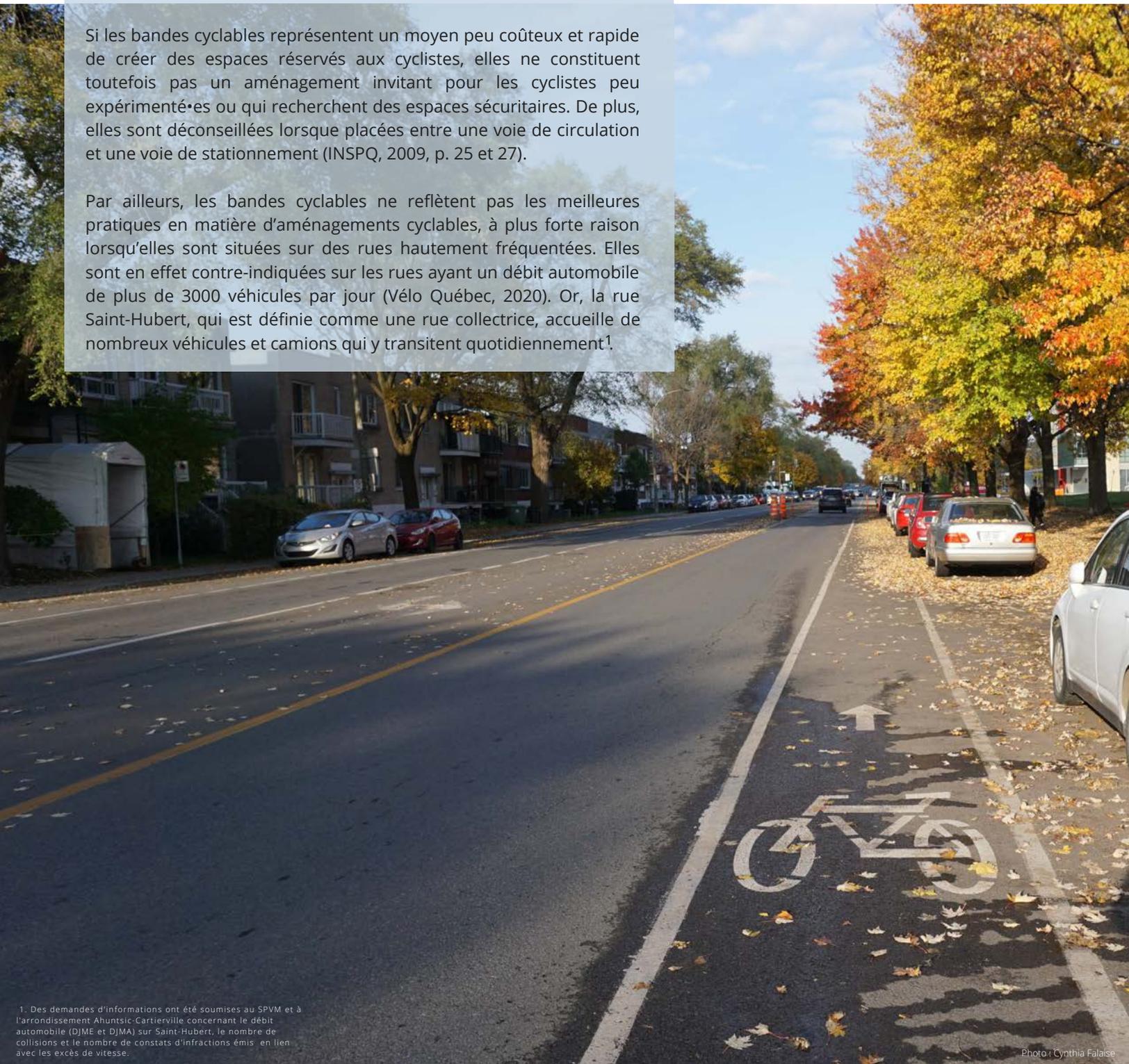


DES AMÉNAGEMENTS À REPENSER

La rue Saint-Hubert, entre les rues Émile-Journault et de Louvain, est actuellement composée de trois voies de circulation automobile, de deux voies de stationnement, de deux bandes cyclables unidirectionnelles et de trottoirs. La répartition de la rue est, devant l'entrée nord du Collège Ahuntsic, de 64 % pour les automobiles, de 21,6 % pour les piéton·nes et de 14,4 % pour les cyclistes.

Si les bandes cyclables représentent un moyen peu coûteux et rapide de créer des espaces réservés aux cyclistes, elles ne constituent toutefois pas un aménagement invitant pour les cyclistes peu expérimenté·es ou qui recherchent des espaces sécuritaires. De plus, elles sont déconseillées lorsque placées entre une voie de circulation et une voie de stationnement (INSPQ, 2009, p. 25 et 27).

Par ailleurs, les bandes cyclables ne reflètent pas les meilleures pratiques en matière d'aménagements cyclables, à plus forte raison lorsqu'elles sont situées sur des rues hautement fréquentées. Elles sont en effet contre-indiquées sur les rues ayant un débit automobile de plus de 3000 véhicules par jour (Vélo Québec, 2020). Or, la rue Saint-Hubert, qui est définie comme une rue collectrice, accueille de nombreux véhicules et camions qui y transitent quotidiennement¹.



1. Des demandes d'informations ont été soumises au SPVM et à l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville concernant le débit automobile (DJME et DJMA) sur Saint-Hubert, le nombre de collisions et le nombre de constats d'infractions émis en lien avec les excès de vitesse.

SÉCURISER LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

Une question d'équité

La sécurité à vélo : un obstacle pour les femmes

Une étude publiée dans l'*American Journal of Public Health* indique que les bandes cyclables sont particulièrement délaissées par les enfants, les aîné·es et les femmes (Bérubé, 2017). Ces dernières sont moins nombreuses et moins enclines à faire du vélo, notamment en raison du manque d'infrastructures sécuritaires. Pour la chercheuse en genre et planification urbaine à l'Université d'Ottawa Carolyn Whitzman, « on apprend aux femmes qu'elles doivent se protéger et que beaucoup de personnes dépendent d'elles. [...] Elles ont donc une conscience différente du risque » (St-Pierre, 2017, par. 3). Elles doivent de plus faire des arrêts plus nombreux pour les courses familiales et le transport des enfants, ce qui constitue un autre frein à leur pratique quotidienne du vélo, lorsque les infrastructures sont défaillantes et ne permettent pas de faire des liens sécuritaires entre ces différents arrêts. Il n'est pas surprenant, dans les circonstances, qu'elles ne constituent que le tiers des cyclistes à Montréal (Pucher, 2011, p. 19). En fait, la proportion de femmes qui utilisent le vélo en milieu urbain est directement proportionnelle au nombre et à la qualité des infrastructures en place (Bilodeau, 2017). Dans les villes où la sécurité et la connectivité des aménagements sont avérées, les femmes constituent environ la moitié des cyclistes (Van de Maele, 2018).

Les communautés immigrantes mal desservies par les infrastructures cyclables

Les communautés immigrantes peuvent aussi être réfractaires à l'utilisation du vélo, notamment par manque d'infrastructures sécuritaires dans les quartiers où elles sont majoritaires (St-Jacques, 2019). Bien que la situation se soit améliorée au cours des 25 dernières années, les personnes immigrantes continuent d'avoir un accès plus limité au réseau cyclable montréalais (Houde, 2018). On pourrait ainsi espérer que l'ajout d'infrastructures sécuritaires puisse contribuer à augmenter l'accès aux déplacements à vélo pour les personnes immigrantes et provenant de quartiers multiculturels.



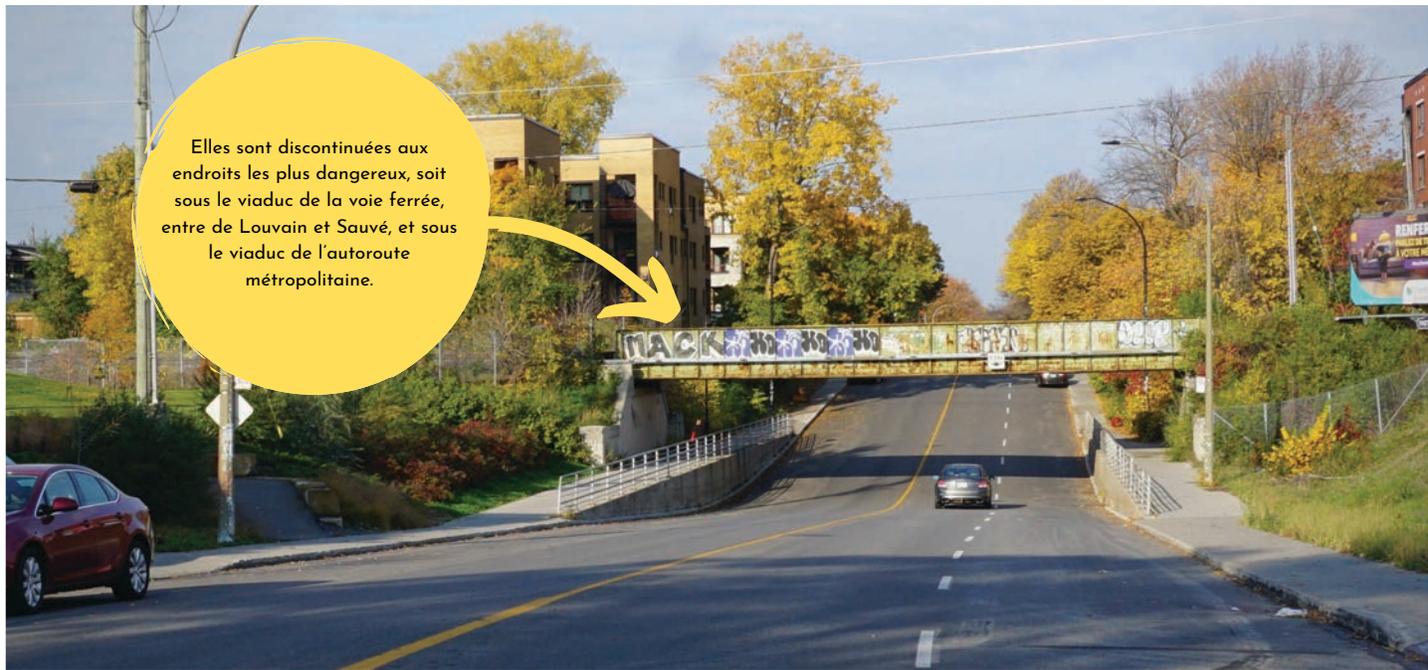
Photo : Canva

MOINS CHER QUE LA VOITURE ET PLUS FLEXIBLE QUE LE TRANSPORT EN COMMUN, LE VÉLO EST POURTANT BIEN SOUVENT LE DERNIER MODE DE TRANSPORT UTILISÉ DANS LES QUARTIERS DÉFAVORISÉS ET À FORTE CONCENTRATION IMMIGRANTE. LES INQUIÉTUDES DU QUOTIDIEN, COUPLÉES À UN MANQUE CRIANT D'INFRASTRUCTURES CYCLABLES ADÉQUATES, FONT EN SORTE QUE LA PRATIQUE DE LA BICYCLETTE — QU'ELLE SE FASSE SUR QUATRE SAISONS OU NON — EST SOUVENT RELÉGUÉE AU SECOND PLAN.

LE DEVOIR (2019)

INCONVÉNIENTS DES BANDES CYCLABLES SUR LA RUE SAINT-HUBERT

Sur la rue Saint-Hubert, les bandes cyclables existantes présentent de nombreux défis pour les cyclistes.





Elles servent souvent de débarcadère ou de stationnement temporaire pour les livraisons, ce qui force les usagers•ères à effectuer des contournements dangereux.



Elles n'offrent aucune protection physique par rapport aux voitures qui circulent.

Elles posent un risque lors des manoeuvres de stationnement, puisque les automobilistes doivent la traverser pour se garer.



REV SAINT-DENIS/LAJEUNESSE/BERRI

L'administration municipale a inauguré en novembre 2020 le REV sur l'axe Saint-Denis/Lajeunesse/Berri. Reliant l'île du Nord au Sud par une piste cyclable unidirectionnelle, large et protégée, la Ville souhaitait remédier au fort achalandage des pistes cyclables préexistantes, offrir une alternative sécuritaire et agréable à la voiture solo et connecter rapidement les principaux quartiers et centres d'intérêt montréalais.



REV SAINT-DENIS/LAJEUNESSE/BERRI

Un réseau structurant

La construction du REV est l'épine dorsale du nouveau réseau cyclable montréalais. À terme, il comptera plus de 184 kilomètres (Ville de Montréal, 2020a).

À lui seul, l'axe Berri/Lajeunesse/Saint-Denis desservira quatre arrondissements, connectera la ville de Laval par un accès direct au pont Viau et fera 8,4 kilomètres.



Une occasion de faire des ponts

Les arrondissements doivent désormais saisir l'occasion de bonifier leur réseau cyclable local pour le relier efficacement à ces axes prioritaires.

Ahuntsic-Cartierville a déjà entamé cette démarche en implantant à l'été 2020 deux pistes cyclables bidirectionnelles sur des rues locales, soit Sauriol et Prieur. Reliant plus de 10 écoles primaires et secondaires et de nombreux parcs, ces pistes ont été rapidement prises d'assaut par les jeunes et moins jeunes (Arrondissement Ahuntsic-Cartierville, 2020).

Ces initiatives porteuses doivent se poursuivre et atteindre les pôles de déplacements majeurs du quartier, comme le Collège Ahuntsic et le Complexe sportif Claude-Robillard.



Des jeunes roulent sur la nouvelle piste cyclable, rue Prieur
Source : Page Facebook d'Ahuncycle

Plan local de déplacements de l'arrondissement

Dès 2009, les rues Saint-Hubert et Émile-Journault ont été identifiées comme des axes à réorganiser dans le Plan de circulation local. Elles ont été de nouveau identifiées dans le plus récent Plan local de déplacements de l'arrondissement, un plan ambitieux issu d'une large réflexion regroupant de nombreux acteurs, qui préconise un virage vers « la mobilité durable, l'apaisement de la circulation et la qualité des milieux de vie » (Arrondissement Ahuntsic-Cartierville, 2020, p. 1).

Au Conseil d'arrondissement du 14 septembre 2020, en réponse à une question posée au sujet de la place des cyclistes sur la rue Saint-Hubert, la mairesse Émilie Thuillier indiquait que cette rue fait partie des axes visés par le Plan local de déplacements, mais que celui-ci s'étend sur dix ans et qu'aucune initiative n'est prévue à court terme.

Les importants déplacements générés par les établissements situés dans ce secteur devraient pourtant rendre prioritaire le réaménagement de la rue Saint-Hubert.



L'ARRONDISSEMENT D'AHUNTSIC-CARTIERVILLE SOUHAITE INCITER ET SENSIBILISER LA POPULATION À UTILISER LES MODES DE DÉPLACEMENTS DURABLES. IL PRÉVOIT METTRE EN PLACE LES AMÉNAGEMENTS ET INFRASTRUCTURES REQUIS POUR ENTRAÎNER UN TRANSFERT MODAL VERS LES MODES ACTIFS ET COLLECTIFS, DANS UNE VISION DE SANTÉ PUBLIQUE ET DE RÉDUCTION DES GES.

PLAN LOCAL DE DÉPLACEMENTS D'AHUNTSIC-CARTIERVILLE, P. 7.

Le Plan local de déplacements de l'arrondissement prévoit une priorisation des actions. Parmi celles envisagées dans les trois premières années du plan, on trouve :

- Des aménagements cyclables sur Émile-Journault en 2021 (Arrondissement Ahuntsic-Cartierville, 2020, p. 80)
- L'instauration d'un cheminement sécurisé et agréable pour les écoliers•ères entre le Collège Ahuntsic et la station de métro Crémazie en 2021 (Ibid., p. 78);
- L'analyse de nouveaux franchissements des voies ferrées en 2021 (Ibid.)
- La poursuite du « déploiement du réseau cyclable local selon le Plan vélo de l'Agglomération », en 2021 (Ibid, p. 79), dans lequel les rues Saint-Hubert et Émile Journault sont identifiées (Ville de Montréal, 2019).

Dans ce contexte, la rue Saint-Hubert doit faire partie des axes à réaménager, pour permettre le franchissement de la voie ferrée entre de Louvain et Sauvé, et pour contribuer à l'accès des étudiant•es vers l'établissement d'enseignement. Bref, l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville a en main tous les arguments nécessaires à la mise en œuvre des aménagements ici proposés, et ce, à court terme.



PRINCIPAUX POINTS D'INTÉRÊT

Le Collège Ahuntsic

Le Collège Ahuntsic est le cégep francophone avec la plus grande population du Québec. Avec ses quelque 7000 étudiant·es et 900 employé·es, il représente l'institution qui génère le plus de déplacements au sein de l'arrondissement (Ahuncycle).

Une analyse géographique de la provenance des membres de la communauté du Collège démontre que le transport actif représente une opportunité intéressante pour la mobilité des étudiant·es et des employé·es du Collège. En effet, une analyse de codes postaux réalisée à partir des données de l'automne 2018 indique que :

- **31 % des étudiant·es et 35 % des employé·e.s** résident à moins de 5 km du Collège (Leclerc, 2019). À l'intérieur d'un tel rayon, un déplacement à vélo en milieu urbain prend tout au plus 25 minutes (Vélo Québec, 2016).
- **23 % des étudiant·es et 21 % des employé·e.s** résident à une distance entre 5 et 10 km du Collège (Leclerc, 2019).

En somme, **plus de 54 % de la population étudiante et 56 % des employés résident à une distance de 10 km ou moins du Collège.** Les données compilées par la Communauté métropolitaine de Montréal démontrent que les cyclistes du Grand Montréal se déplacent majoritairement pour le travail (38,9 % des déplacements) et les études (16,9 %) (CMM, 2017, p. 25). On constate d'ailleurs que 75 % des déplacements effectués en vélo concernent des trajets de moins de 5 km (Ibid., p. 27).

Le CPE Le petit monde du Collège Ahuntsic et les résidences

Un Centre de la petite enfance (CPE) côtoie le Collège. Regroupant une soixantaine d'enfants, le Petit monde du Collège Ahuntsic engendre matin et soir de nombreux déplacements de parents et de leurs enfants.

Les résidences du Collège Ahuntsic, situées sur Saint-Hubert au sud d'Émile Journault, abritent 409 résident·es. Réunies, ces trois institutions sont d'importants générateurs de déplacements intra et extra-arrondissement.

L'ensemble de ces données démontrent que le vélo est un mode de transport à haut potentiel pour une grande partie de la communauté du Collège Ahuntsic. Sécuriser davantage les accès cyclables afin de faciliter l'utilisation du vélo serait une initiative bénéfique pour ce pôle générateur de nombreux déplacements réguliers.



Complexe sportif Claude-Robillard (CSCR)

Centre d'envergure olympique, le CSCR est un pôle d'attraction majeur pour des personnes de tout âge qui pratiquent diverses activités sportives. En 2019, il a cumulé près 1,6 millions de visites (Voir annexe 2). Le Complexe dispose d'un stationnement gratuit de 480 places (Banque d'information 311, Ville de Montréal, 2020).

Station de métro Crémazie

La station de métro Crémazie est utilisée par de nombreux·ses piéton·nes qui se dirigent vers les principales institutions de la rue Saint-Hubert. À titre d'exemple, le Collège Ahuntsic est accessible en 12 minutes de marche par le métro Crémazie et en cinq minutes en vélo. Des aménagements cyclables reliant la rue Saint-Hubert au métro permettraient ainsi aux usagers de combiner l'utilisation du transport en commun et du vélo.

Site Louvain Est

Ce site est une vaste propriété municipale de huit hectares où un projet d'écoquartier solidaire et écologique est en cours d'élaboration. À terme, il accueillera plusieurs organismes communautaires, plus de 1000 unités de logement, ainsi qu'une école primaire, une bibliothèque, un espace communautaire et des espaces verts (Service de l'urbanisme et de la mobilité - Ville de Montréal, 2020). De nombreux déplacements sont donc à prévoir dans les années à venir. D'ici l'implantation du site permanent, des initiatives temporaires communautaires seront mises en œuvre. (Réalisons MTL, 2020).

École Dominic-Savio

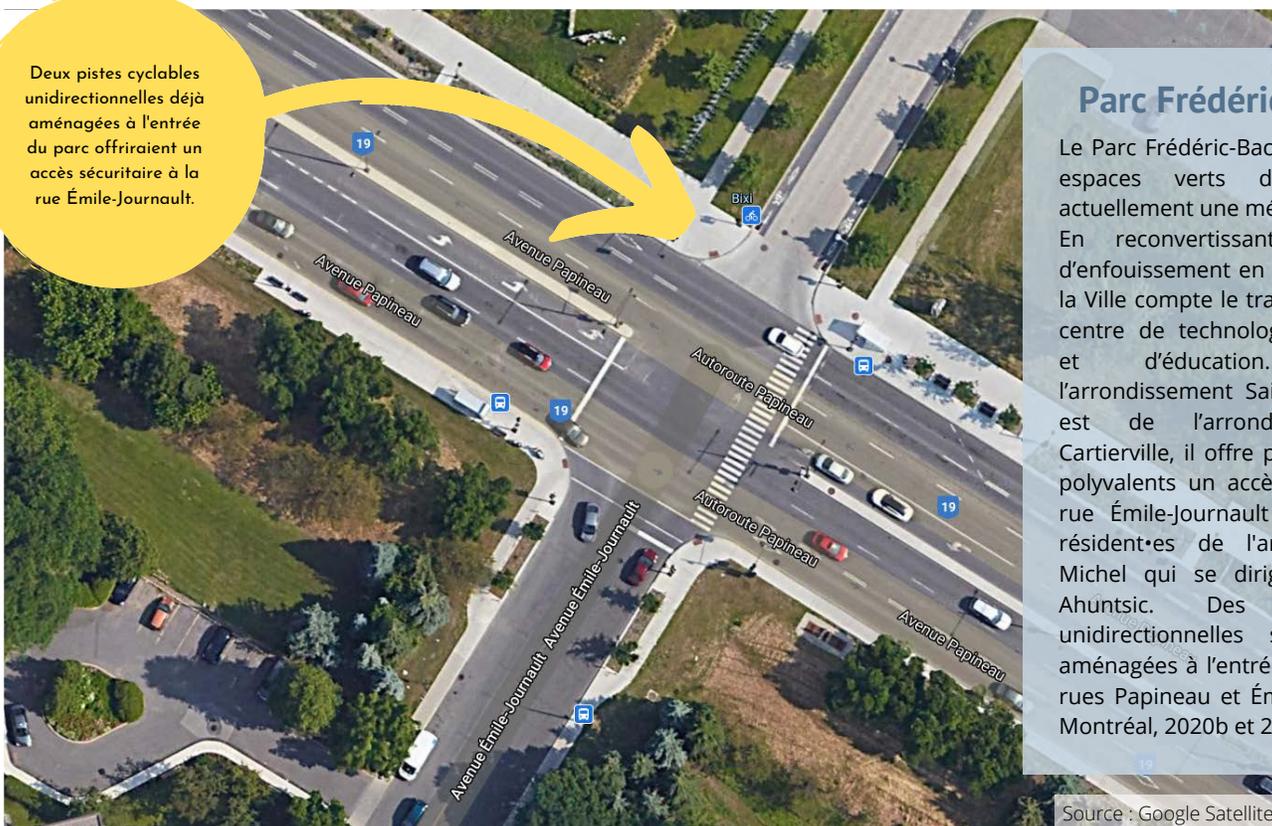
L'école Dominic-Savio est un établissement d'enseignement spécialisé qui regroupe près de 150 élèves du primaire et du secondaire, qui sont en grande partie hébergés au Centre jeunesse de Montréal - Institut universitaire. Les élèves du niveau secondaire sont composées entièrement de filles (École Dominic Savio, 2020).

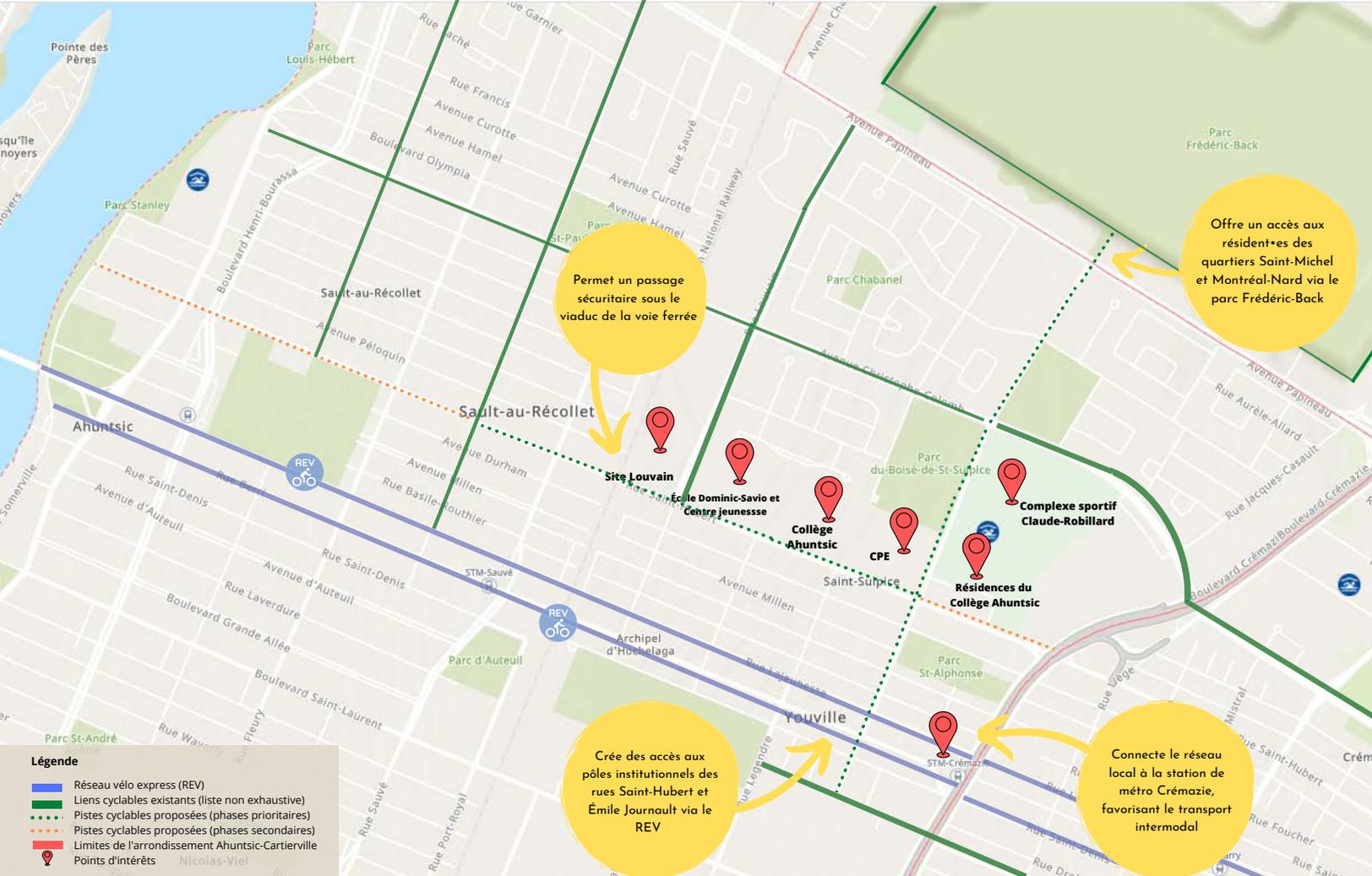
Deux pistes cyclables unidirectionnelles déjà aménagées à l'entrée du parc offrirait un accès sécuritaire à la rue Émile-Journault.

Parc Frédéric-Back

Le Parc Frédéric-Back, un des plus grands espaces verts de Montréal, subit actuellement une métamorphose majeure. En reconvertissant cet ancien site d'enfouissement en parc de 153 hectares, la Ville compte le transformer en véritable centre de technologie environnementale et d'éducation. Situé dans l'arrondissement Saint-Michel, à la limite est de l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville, il offre par ses larges sentiers polyvalents un accès cyclable direct à la rue Émile-Journault pour les nombreux résident·es de l'arrondissement Saint-Michel qui se dirigent vers le Collège Ahuntsic. Des pistes cyclables unidirectionnelles sont d'ailleurs déjà aménagées à l'entrée du parc au coin des rues Papineau et Émile-Journault (Ville de Montréal, 2020b et 2020c).

Source : Google Satellite





CONNECTER LES PRINCIPAUX POINTS D'INTÉRÊT DE L'ARRONDISSEMENT

Priorisation suggérée

Phase 1

Implantation des pistes cyclables unidirectionnelles sur Émile-Journault, afin d'offrir un lien est-ouest rapide et sécuritaire connectant le parc Frédéric-Back, le REV et la station de métro Crémazie (2021).

Phase 2

Aménager le carrefour Saint-Hubert/Émile-Journault afin de sécuriser l'accès à la rue Saint-Hubert, pour les cyclistes comme pour les piéton·nes (2021/2022).

Phase 3

Mise en œuvre des pistes cyclables unidirectionnelles sur Saint-Hubert, de la rue Émile-Journault à la rue Sauriol (2021/2022).

Phase 4

Rallongement des pistes cyclables sur Saint-Hubert jusqu'à l'avenue Park Stanley et l'autoroute métropolitaine. Établir des liens avec l'arrondissement Villeray-Saint-Michel-Parc-extension pour sécuriser l'accès sous l'autoroute métropolitaine et poursuivre les aménagements de la rue vers le sud (2022/2023).

AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS

Rue Saint-Hubert

Une piste cyclable unidirectionnelle protégée sur rue, en direction nord et sud, est l'option proposée. Un aménagement sur chaussée ou surélevé pourrait s'appliquer, entre le trottoir et la voie de stationnement, si cette dernière est maintenue. Le cas échéant, il serait pertinent de prévoir des espaces pour l'ouverture des portières. Cette option laisse quasiment intact le nombre de stationnements sur rue, mais rétrécit l'espace dédié à la circulation automobile.

Dans un premier temps, la piste cyclable pourrait couvrir la portion située entre Émile-Journault et Sauriol. À terme, elle devrait connecter l'avenue Park Stanley et l'autoroute métropolitaine.

Rue Émile-Journault

Une piste cyclable unidirectionnelle protégée sur rue, en direction est et ouest est proposée, avec un aménagement sur chaussée ou surélevé. Des passages sécuritaires aux entrées de stationnement vers le Collège Ahuntsic et vers le Complexe sportif Claude-Robillard devront également être aménagés, ces derniers emplacements étant des lieux accidentogènes.

La piste relierait les rues Henri-Julien et Papineau, pour créer un accès au parc Frédéric-Back. L'objectif est de connecter les usagers provenant des arrondissements à l'est qui transiteront par le parc Frédéric-Back, tout en offrant un accès direct à la station de métro Crémazie et au REV.



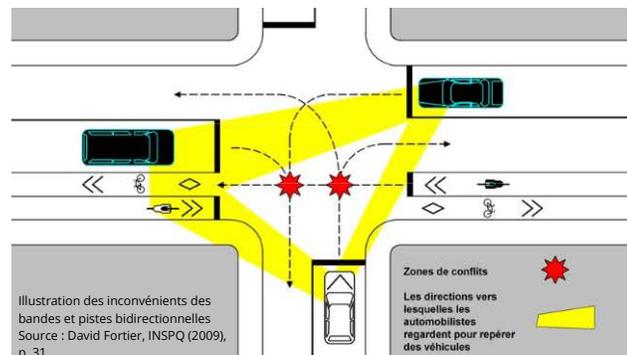
Exemple de pistes cyclables unidirectionnelles sur chaussée, représentation du REV - Axe Saint-Denis

Source : Ville de Montréal

Pourquoi préférer les pistes unidirectionnelles aux pistes bidirectionnelles?

Les pistes ou les bandes cyclables bidirectionnelles sur rue ne sont généralement pas recommandées en milieu urbain par le Ministère des transports du Québec (MTQ) et l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ), en raison des risques de collisions et des problèmes de visibilité des cyclistes, en particulier aux intersections. En fait, elles posent un problème de surcharge informationnelle pour les automobilistes, qui doivent évaluer la circulation de deux directions de voies cyclables, la circulation automobile, en plus des piéton·nes (voir figure ci-contre). De plus, elles mettent en danger les cyclistes au croisement des entrées utilisées par des véhicules moteurs (INSPQ, 2009, p. 36).

Dans le cas des rues Émile-Journault et Saint-Hubert, les multiples intersections et la présence de nombreuses entrées, dont certaines vers des stationnements institutionnels, pointent vers des aménagements unidirectionnels. De plus, un fort achalandage est à prévoir, étant donné que ces pistes amèneront de nombreux cyclistes venus d'autres arrondissements via le REV et le parc Frédéric-Back. Il faut dès lors prévoir des pistes optimales, soient des pistes unidirectionnelles suffisamment larges qui permettent des dépassements plus aisés, offrant du même coup des liens accessibles à tous les usager·ères, qu'ils soient rapides ou lents, expérimentés ou novices.



D'ailleurs, selon le MTQ, la meilleure pratique consiste à préférer les pistes cyclables unidirectionnelles : « vu le grand nombre d'accès et d'intersections pouvant la couper, la piste cyclable [en milieu urbain] doit être unidirectionnelle et située de part et d'autre de la rue où elle est implantée » (MTQ, 2008, cité dans INSPQ, 2009, p. 34). Même son de cloche du côté de l'INSPQ, qui affirme que « [l]es pistes cyclables unidirectionnelles à l'intérieur de l'emprise en milieu urbain sont une bonne solution pour implanter un réseau cyclable » (INSPQ, 2009, p. 34).

Intersection Saint-Hubert/Émile-Journault

Le réaménagement des rues Saint-Hubert et Émile-Journault est incontournable pour créer un accès cycliste sécurisé aux principaux pôles générateurs de déplacements du quartier. En effet, si des pistes protégées permettent de rallier de nouveaux•elles cyclistes, elles perdent tout attrait si leur protection n'est pas étendue aux intersections (Protected Intersections for Bicyclists, 2020).



[L]ES INTERSECTIONS SONT (...) DES ZONES À POTENTIELS ÉLEVÉS DE CONFLITS ENTRE LES USAGERS DE LA RUE OÙ LES PROBABILITÉS DE COLLISIONS ET DE TRAUMATISMES SONT AUSSI PLUS ÉLEVÉES POUR LES USAGERS DU VÉLO.

INSTITUT NATIONAL DE SANTÉ PUBLIQUE DU QUÉBEC (2017)

Intersection Saint-Hubert/Émile-Journault : proposition pour un carrefour réellement protégé

Pour relier les pistes cyclables des rues Saint-Hubert et Émile-Journault, une intersection protégée (communément appelée intersection hollandaise) serait à envisager. Elle consiste à ajouter des barrières physiques dans l'intersection même, à séparer les différent·es usager·ères de la route par des espaces clairement délimités afin d'éviter les conflits et à ajuster les feux pour séparer les moments de traverse selon le mode de transport. Ce type d'aménagement est promu par la National Association of City Transportation Officials (NACTO), à laquelle la Ville de Montréal a adhéré.

Ce type d'intersection aurait tout intérêt à être également implanté au carrefour entre les rues Saint-Hubert et de Louvain Est.

Des bénéfices pour les usager·ères vulnérables

Pour les piéton·nes, la distance de traverse est diminuée et le partage de la traverse avec les cyclistes est évité. Pour les cyclistes, l'avantage est de jouir d'espaces protégés pour effectuer des virages de manière sécuritaire. Ils offrent de plus une meilleure visibilité pour les automobilistes qui souhaitent effectuer des virages. Si ce type d'intersection est bien implanté aux Pays-Bas, sa configuration optimale fait qu'il est maintenant reproduit ailleurs dans le monde. La Ville de Montréal a d'ailleurs implanté une intersection de ce type pour le croisement du REV Saint-Denis avec la rue De Liège.



Cette option permet de conserver les voies de stationnement existantes. Quelques retraits sont néanmoins à prévoir, notamment pour sécuriser l'entrée des automobilistes au débarcadère du CPE du Collège Ahuntsic.



Pour des aménagements inclusifs, sécuritaires et connectés

La science est claire à ce sujet : pour favoriser la mobilité active, il faut créer des espaces dédiés et sécuritaires aux cyclistes. Une fois que les infrastructures sont créées, elles invitent à l'utilisation et permettent le passage de l'auto à d'autres modes de déplacements actifs et écologiques. En plus d'améliorer la qualité de vie des usager·ères, d'apaiser la circulation automobile et de favoriser la pratique d'exercice physique, elles sont incontournables dans les efforts de réduction des GES.

La rue Émile-Journault, dont le réaménagement est prévu pour 2021, permettra de rejoindre une grande portion de la population étudiante du Collège Ahuntsic, qui pourra alors transiter vers la rue Saint-Hubert par le parc Frédéric-Back, et via le REV sur Berri et Lajeunesse. Des pistes cyclables unidirectionnelles seraient à prioriser, pour assurer la fluidité des déplacements et pour assurer un transit sécuritaire aux intersections.

La rue Saint-Hubert, qui abrite plusieurs institutions phares de l'arrondissement, bénéficiera grandement d'une amélioration à son aménagement cycliste existant, et deviendra une rue accueillante, sécuritaire et accessible à toutes et tous peu importe leur âge, leur provenance ou genre.

Ensemble, ces deux rues peuvent se rejoindre à un carrefour protégé, qui permettra d'offrir un lien ininterrompu entre les points d'intérêt du quartier et les axes cyclables structurants.

Avec les voies actives sécuritaires mises en place à l'été 2020 en moins de trois mois (Rachiele, 2020), l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville et la Ville centre ont démontré qu'il était possible de créer des aménagements cyclables rapidement sur des voies existantes. L'enthousiasme généré par ces aménagements et leur grande fréquentation illustrent à quel point des accès rapides et sécuritaires sont essentiels pour générer des changements dans les habitudes de déplacement des citoyens.

DE NOMBREUX RÉSIDENTS NE SE DÉPLACENT PAS EN VÉLO PARCE QU'ILS NE SE SENTENT PAS EN SÉCURITÉ. DONC CEUX QUI OCCUPENT L'ESPACE À L'HEURE DE POINTE SONT SURTOUT CEUX QUI VONT VITE, LES JEUNES EN FORME VÊTUS DE LYCRA. MAIS OÙ SONT LES GENS ORDINAIRES, LES MÈRES ET LES PÈRES AVEC LEURS ENFANTS? L'IDÉE, C'EST QU'IL NE FAUT PAS PLANIFIER L'AMÉNAGEMENT POUR CEUX QUI UTILISENT LE RÉSEAU CYCLABLE MAINTENANT, MAIS POUR CEUX QUI POURRAIENT L'UTILISER, MAIS QUI NE LE FONT PAS. ÇA PREND DES PISTES LARGES, QUI NE VONT QUE DANS UNE SEULE DIRECTION, SUR CHAQUE CÔTÉ DE LA RUE.

MIKAEL COLVILLE-ANDERSEN (COPENHAGUENIZE), ICI RADIO-CANADA

BIBLIOGRAPHIE

Arrondissement Ahuntsic-Cartierville. (2020). Pistes cyclables des rues Prieur et Sauriol – implantation dès l'été 2020.

Arrondissement Ahuntsic-Cartierville. (2020). Plan local de déplacements d'Ahuntsic-Cartierville.

Banque d'information 311, ville de Montréal. (2020). Complexe sportif Claude-Robillard : location.

Bérubé, N. (2017). Les bandes cyclables ne suffisent pas, concluent des chercheurs. La Presse.

Bilodeau M. (2017). Femmes et vélo - Une histoire de cœur. VéloMag.

Buehler R. et Pucher J. (2017). « Trends in Walking and Cycling Safety: Recent Evidence From High-Income Countries, With a Focus on the United States and Germany. » *American Journal of Public Health*. vol. 107, no. 2, pp. 281-287.

Collège Ahuntsic. (s.d.). Rapport annuel 2018-2019. Montréal : Service des communications du Collège Ahuntsic.

Communauté métropolitaine de Montréal, CMM (2017). Plan directeur du Réseau vélo métropolitain - Grand Montréal.

De plus en plus de voitures dans le Grand Montréal. (2019). Ici Radio Canada Grand Montréal.

Direction régionale de santé publique, CIUSSS du Centre-Sud-de-l'île-de-Montréal. (2016). Prévenir les blessures à la tête sur le réseau routier - Pertinence des stratégies environnementales.

Direction régionale de santé publique, CIUSSS du Centre-Sud-de-l'île-de-Montréal. (2017). Vers l'amélioration de la sécurité routière pour tous.

Division de la planification et du suivi environnemental du Service de l'environnement de la Ville de Montréal (2018). Suivi du Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise 2013-2020.

École Dominic Savio. (2020). Un modèle d'intervention efficace.

Ferraris, Florence Sara G. (2019). Le vélo comme outil d'intégration sociale. Le Devoir.

Houde, M. (2018). Ça roule pour qui? L'accessibilité au réseau cyclable: un enjeu d'équité environnementale, Mémoire de maîtrise, Études urbaines, Institut national de recherche scientifique et Université du Québec à Montréal.

Institut national de la santé publique du Québec. (2009). Les aménagements cyclables: un cadre pour l'analyse intégrée des facteurs de sécurité.

Institut national de la santé publique du Québec. (2017). Rendre l'environnement bâti favorable à la pratique du vélo en toute sécurité!

Johnson, B. (2016). *Human Streets: The Mayor's Vision for Cycling Three Years on.*, Londres, Greater London Authority.

Leclerc, L. (2019). Dénombrement de la clientèle selon les zones de distance de 5 à 40 km de rayon centré sur le Collège Ahuntsic session A-2018 [Carte]. Échelle : 1 : 100 000. AQGéo, Adresses Québec, M.R.N 2018. Montréal, Qc : Collège Ahuntsic.

National Association of City Transportation Officials (NACTO). Protected Intersections.

Protected Intersections for Bicyclists. (2020).

Pucher, John. Seinen, Mark. Buehler, Ralph. (2011). *Bicycling Renaissance in North America? An Update and Reappraisal of Cycling Trends and Policies.* Transportation Research Part A: Policy and Practice, vol 45, no 6, p. 451-475

Rachiele, Philippe. (2020). Ahuntsic-Cartierville ouvrira plus d'espaces sécuritaires pour piétons et cyclistes cet été. *Journal des Voisins.*

Réalisons MTL. (2020). Développement du site Louvain Est.

Service de l'urbanisme et de la mobilité Ville de Montréal. (2020). Ahuntsic-Cartierville – Projet de mise en valeur du secteur Louvain Est.

Smart, M. J. (2014). "A Nationwide Look at the Immigrant Neighborhood Effect on Travel Mode Choix.", *Transportation*, vol. 42, no 1, p. 189-209.

St-Jacques, S. (2019). Pour un vélo plus inclusif. Le Devoir.

St-Pierre, R. (2019). Pourquoi les femmes font-elles moins de vélo que les hommes? Ici Radio Canada Windsor.

Van de Maele, Stéphane. (2018). Genre et cyclisme. *Villes Régions Monde.*

Vélo Québec. (2016). L'état du vélo au Québec en 2015. Montréal : Bibliothèque et Archives nationales du Québec.

Vélo Québec. (2020). Aménagements cyclables, bande cyclable.

Ville de Montréal (2019). Réseau cyclable actuel et projeté de l'agglomération de Montréal 2019.

Ville de Montréal. (2020a). Le REV: un réseau express vélo.

Ville de Montréal. (2020b). Le parc Frédéric Back, une métamorphose unique.

Ville de Montréal. (2020c). Le parc Frédéric Back, une métamorphose unique.

ANNEXE 1

Verbatim de la réponse à la question posée par Cynthia Falaise lors du Conseil d'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville du 14 septembre 2020

Question

J'aimerais savoir si des projets sont en cours pour améliorer la place des cyclistes sur Saint-Hubert. La bande cyclable actuelle n'est pas sécuritaire : elle est dessinée dans une zone d'emportierage et elle oblige les cyclistes à circuler près des automobilistes qui roulent trop vite. De plus, elle est très courte et elle est discontinuée aux endroits les plus dangereux, soient le viaduc sous la voie ferrée entre Sauvé et Louvain et l'autoroute 40. Je n'ose donc pas y circuler avec mon bébé d'un an. Pourtant, la rue St-Hubert rejoint des pôles importants comme le Collège Ahuntsic et un CPE. Ma question est en deux volets.

- 1) Y-a-t-il une volonté de repenser l'aménagement de la bande cyclable pour la rendre sécuritaire (c'est-à-dire séparée des voitures et sécurisée aux intersections) ? et
- 2) Allez-vous la prolonger ?

Réponse de la mairesse d'arrondissement, Émilie Thuillier

Merci pour votre question. C'est sûr qu'il y a des besoins sur plusieurs rues et, effectivement, la rue Saint-Hubert est une rue avec beaucoup d'institutions. C'est pourquoi d'ailleurs pourquoi, en fait, on a installé une bande cyclable, il n'y en avait pas auparavant. Donc, il y a une bande cyclable, mais comme vous le notez, effectivement, elle n'est pas continue sur toute la rue Saint-Hubert. Cette rue est notée dans notre Plan local de déplacements.

Notre plan local de déplacements de l'arrondissement a quand même une programmation sur une dizaine d'années. Donc, chaque année, on fait des aménagements. Là, cette année, les aménagements de la Ville, c'étaient le REV, sur Berri et Lajeunesse - des travaux qui sont en cours - et puis les projets de l'arrondissement, c'étaient les projets de pistes cyclables sur Prieur et Sauriol. Donc, ça, c'est la programmation 2020. Ensuite, comme je vous disais, on a Plan local de déplacements, donc on suit les projets qui avaient été mis dedans et puis on prend bonne note de votre demande pour la rue Saint-Hubert, mais aujourd'hui, je n'ai pas de détails à vous donner par rapport à cette rue.

ANNEXE 2

Données mensuelles sur le nombre de visiteurs au Complexe sportif Claude-Robillard, 2019
Tableau fourni le 21 octobre 2020 par Joëlle Deslières, agente de projets, promotion et événements spéciaux pour la Division de la gestion des installations sportives

RAPPORT DE TRAFIC PAR EMPLACEMENTS / APPAREILS

Période: **2018-12-01 à 2019-10-31**

Jours: **Lun, Mar, Mer, Jeu, Ven, Sam, Dim**

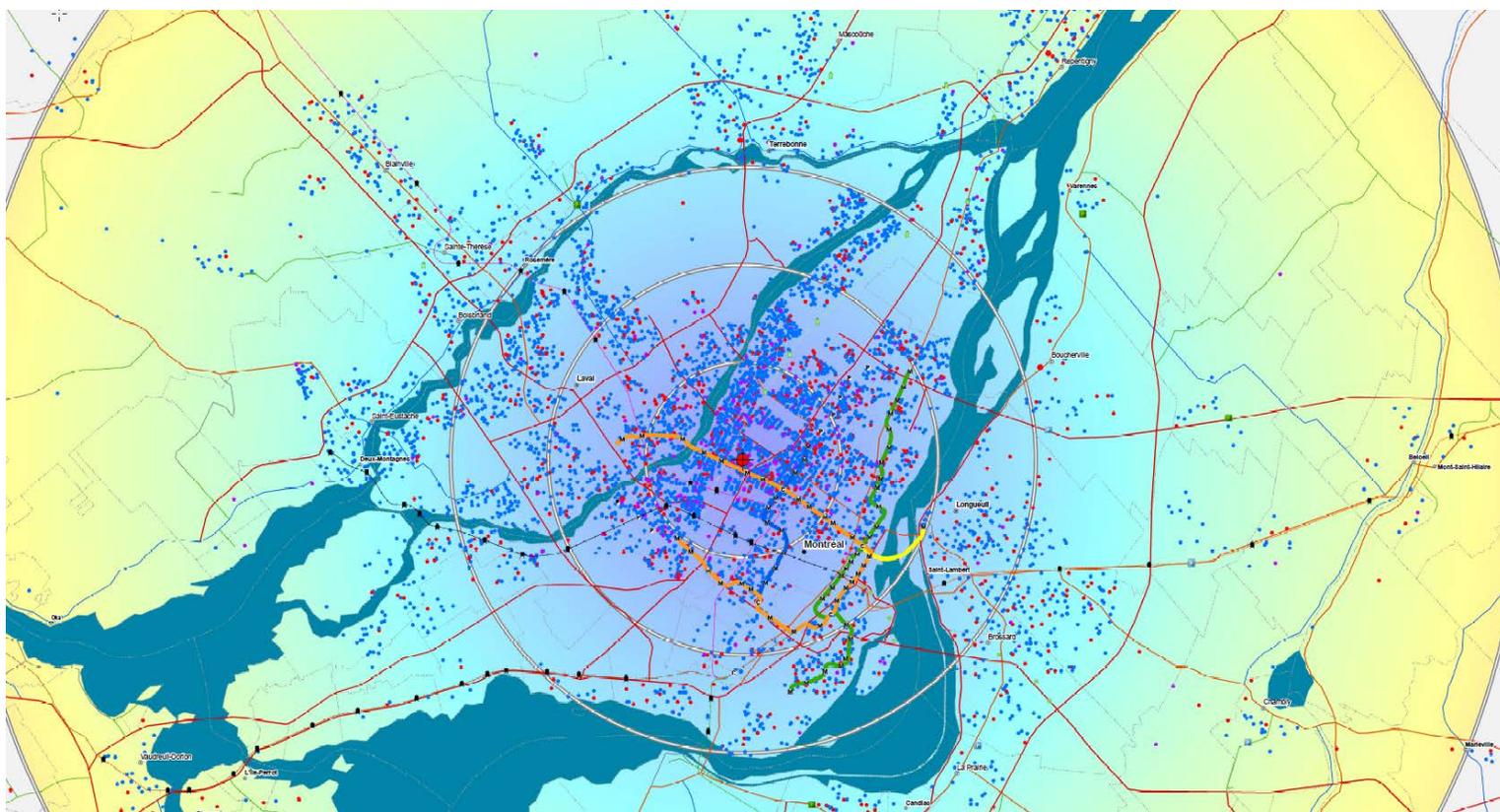
Heures: **00:00 - 23:59**

Emplacements: **2e Étage Sud-Est, 2e Étage Sud-Ouest, Av. Émile-Journault, Piste et Pelouse, Sortie Nord-Est, Stationnements**

Date	2e Étage Sud-Est	2e Étage Sud-Ouest	Av. Émile-Journault	Piste et Pelouse	Sortie Nord-Est	Stationnements	Total
décembre 2018	1 637	2 323	32 316	2 311	5 791	30 087	74 465
janvier 2019	2 431	2 776	40 364	2 833	6 940	38 830	94 174
février 2019	2 416	2 768	39 507	3 083	6 964	39 647	94 385
mars 2019	3 043	5 837	52 626	3 552	9 442	46 608	121 108
avril 2019	3 489	4 339	43 900	5 243	8 866	41 750	107 587
mai 2019	4 344	4 631	55 091	12 922	8 845	44 246	130 079
juin 2019	2 705	4 128	37 105	6 014	6 105	32 576	88 633
juillet 2019	3 765	3 148	51 677	22 416	9 317	69 083	159 406
août 2019	2 481	1 802	30 558	5 319	5 181	46 158	91 499
septembre 2019	2 913	3 058	32 739	7 229	5 606	35 772	87 317
octobre 2019	3 380	4 266	45 902	5 890	7 480	42 962	109 880
Total	32 604	39 076	461 785	76 812	80 537	467 719	1 158 533

ANNEXE 3

Extraits de Leclerc, L. (2019). *Dénombrement de la clientèle selon les zones de distance de 5 à 40 km de rayon centré sur le Collège Ahuntsic session A-2018* [Carte]. Échelle : 1 : 100 000. AQGéo, Adresses Québec, M.R.N 2018. Montréal, Qc : Collège Ahuntsic.



La clientèle en chiffre

Origine des étudiants	Nombre d'étudiants
France	13
Guadeloupe	1
Inconnu	2
Nouvelle-Ecosse (Canada)	1
Ontario (Canada)	4
Hors Québec	21
Québec	8 960
Total	8 981

Base de données du cégep A2018	Nombre d'étudiants
Étudiants à temps plein (Qc)	7 454
Étudiants à temps partiel (Qc)	1 506
	8 960

Distance du Collège Ahuntsic	Par emplacement de code postal*				% d'étudiants
	Nombre d'étudiants	Temps partiel	Temps plein	Mixte	
Rayon de 0 à 5 km	2 784	207	2 050	527	31,12
Rayon de 5 à 10 km	2 078	310	1 535	233	23,23
Rayon de 10 à 15 km	1 387	192	1 126	69	15,51
Rayon de 15 à 40 km	2 118	272	1 637	209	23,68
Rayon de 0 à 40 km	8 367	981	6 348	1 038	93,54
Plus de 40 km**	578	107	402	69	6,46
Total	8 945	1 088	6 750	1 107	100

Enseignement régulier	7 426
Formation continue	1 534
Total	8 960

* Appariement imparfait.

Il y a une différence de 15 étudiants entre les codes postaux de la liste du collège et les codes postaux d'Adresses Québec.**

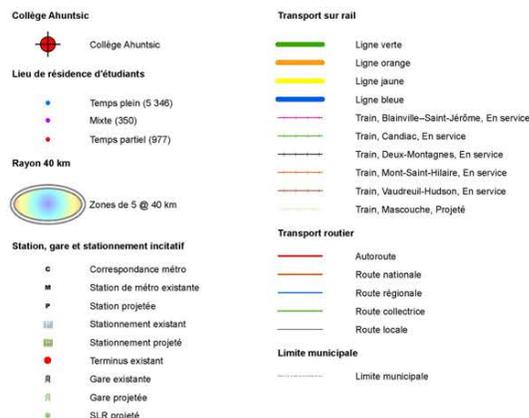
**Hormis les 21 étudiants hors Québec

Le personnel en chiffre

Par emplacement de code postal ¹		
Distance du Collège Ahuntsic	Nombre d'employés	% du personnel
Rayon de 0 à 5 km	377	34,78
Rayon de 5 à 10 km	229	21,13
Rayon de 10 à 15 km	130	11,99
Rayon de 15 à 40 km	271	25,00
Rayon de 0 à 40 km	1 007	92,90
Plus de 40 km	77	7,10
Total des employés	1 084	100,00

¹ Certains codes postaux ne correspondent pas au lieu de résidence principale. Le lieu de résidence du personnel n'est pas représenté sur la carte.

Clientèle du Collège Ahuntsic et infrastructure de transport



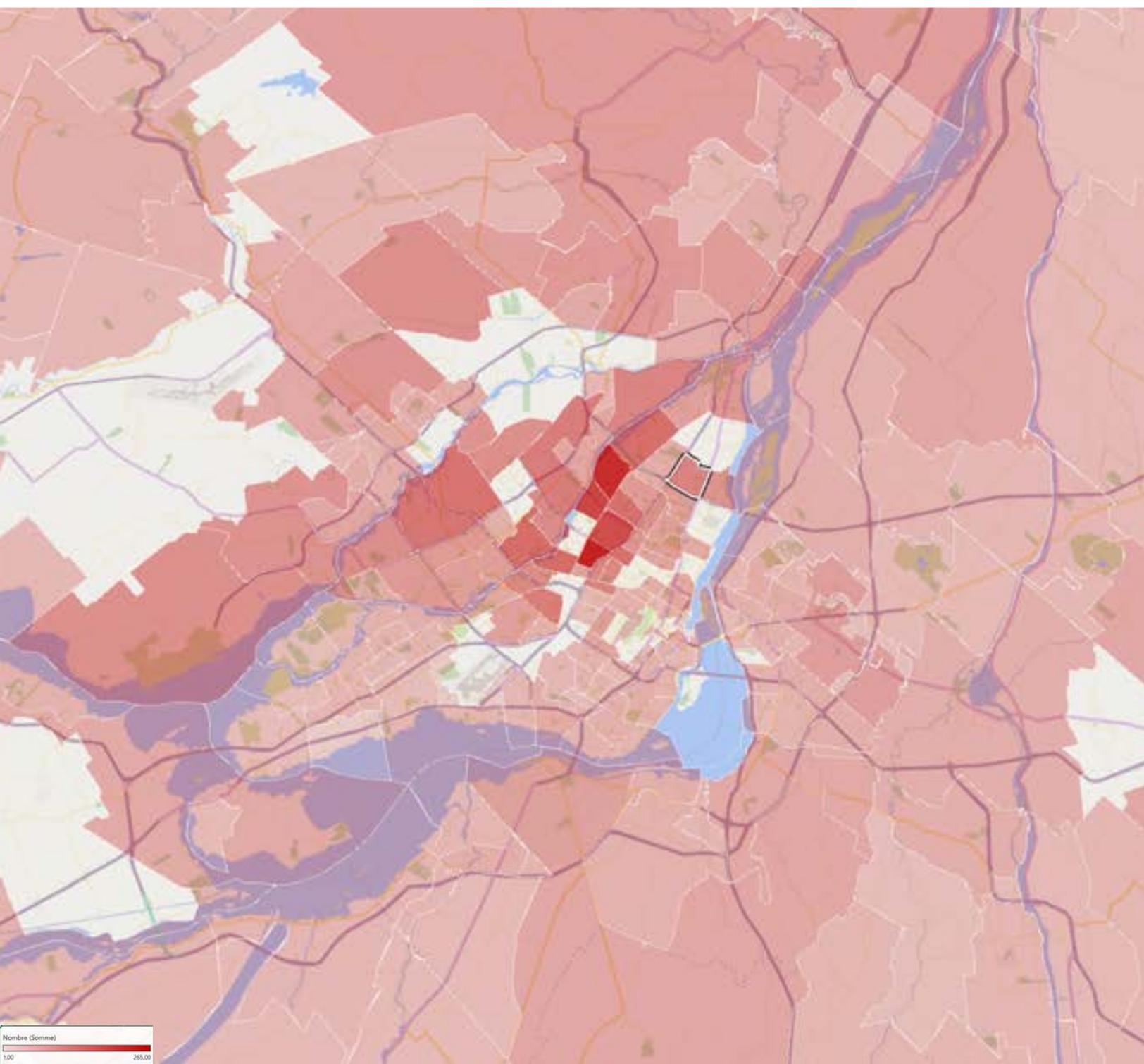
Sources

Statistiques de fréquentation de la clientèle étudiante : Collège Ahuntsic, 2018
Codes postaux : Postes Canada, 2018
Limites administratives : AQGéo, Adresses Québec, M.R.N., 2018

Réseau de transport routier : B.D.G.A., M.R.N., 2018
Réseau sur rail, stations et terminaux : P.M.A.D., C.M.M., 2011
Réseau hydrographique : B.D.G.A., M.R.N., 2016
Population du Québec : Décret de la population, I.S.Q., 2018

ANNEXE 4

Extrait de Morasse, Guy - analyste au Service de l'organisation de l'enseignement et de la formation continue, Collège Ahuntsic. (2020) *Carte illustrant le quartier de résidence des étudiant.es à l'enseignement régulier du Collège selon leur code postal, automne 2019* [Carte]. Montréal : Collège Ahuntsic.



LES RUES SAINT-HUBERT ET ÉMILE-JOURNAULT
REPENSER L'ACCESSIBILITÉ DES PÔLES INSTITUTIONNELS DE L'ARRONDISSEMENT

Document préparé par Cynthia Falaise, résidente d'Ahuntsic-Cartierville et enseignante en science politique, Collège Ahuntsic
En collaboration avec François Delwaide, conseiller en environnement et économie sociale, Collège Ahuntsic
et
Frédéric Bataille, porte-parole d'Ahuncycle

Merci à :

Xavier Dionne, résident de l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville
Christian Goyette, enseignant de sociologie, Collège Ahuntsic
Maria Grazia Baruffaldi, enseignante en anthropologie, Collège Ahuntsic
Pier Inoni, fondateur et porte-parole d'Une porte, une vie.
Pascal Labonté, technicien en environnement et économie sociale, Collège Ahuntsic
Jacques Lebleu, membre de Mobilisation environnement Ahuntsic-Cartierville (MEAC)
Diep Truong, Exergue Communication
Yvan Urunuela, enseignant en économie, Collège Ahuntsic