

Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM) 2050

Rencontre de préconsultation
Lab22
4 juin 2024

I. INTRODUCTION

1.1 Contexte global

Dans le cadre de la consultation publique sur le Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 (PUM), l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) a organisé une série de groupes de discussion avec la jeunesse montréalaise. Les objectifs poursuivis étaient :

- recueillir les perceptions globales sur le Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité;
- identifier les forces et les faiblesses perçues;
- identifier les pistes d'amélioration.

D'une durée moyenne d'une heure et demie et à partir d'un guide d'entretien, les groupes de discussion animés par l'OCPM se sont tenus entre le 25 mai et le 9 octobre 2024.

1.2 Synthèse — Lab 22

Le présent compte-rendu fait état des commentaires recueillis lors d'un groupe de discussion avec des jeunes dans les locaux de Lab22 le 4 juin 2024. L'atelier réunissait trois jeunes de 19 à 29 ans provenant des quartiers Côte-Saint-Paul, Saint-Henri et Ville-Émard de l'arrondissement du Sud-Ouest et du quartier Ahuntsic de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville.

On invitait les jeunes à identifier des thèmes de discussion parmi la liste suivante : mobilité durable, repartage équitable de la rue, lieux de la vie collective, sentiment d'insécurité dans l'espace public, art et culture, ainsi qu'inclusion et gouvernance. Ensuite, le groupe était appelé à identifier des enjeux autour des thèmes choisis, puis à formuler des pistes de solutions.

Les jeunes ont choisi les thèmes suivants :

- Lieux de la vie collective
- Repartage équitable de la rue
- Sentiment d'insécurité dans l'espace public
- Art et culture

II. ENJEUX ET PROPOSITIONS

2.1 Lieux de la vie collective

2.1.1 Créer des occasions et espaces de rencontre

a) Enjeu

- Dans l'arrondissement du Sud-Ouest, les jeunes sont d'avis qu'il y a peu d'activités et d'événements communautaires et sportifs incitant les gens à sortir pour aller à la rencontre des autres. C'est particulièrement le cas dans les quartiers Ville-Émard et Côte-Saint-Paul.

b) Proposition et piste de réflexion

- Organiser plus d'événements locaux pour encourager les gens à sortir et se rencontrer dans l'espace public.

2.2 Repartage équitable de la rue

2.2.1 Réduire l'espace réservé à la voiture

a) Enjeux

- Les trottoirs de l'arrondissement du Sud-Ouest ne sont pas assez larges. Il n'y a donc pas suffisamment d'espace sur les trottoirs pour qu'ils servent de lieu de rencontre, de discussion et d'échange.
- Il y a trop de stationnements en asphalte près du quartier Ville-Émard. En plus d'être peu esthétique, ce type de stationnement crée des îlots de chaleur.

b) Propositions et pistes de réflexion

- Réduire l'emprise des voies de circulation véhiculaires à une seule voie dans certaines rues. Cela permettra aux gens de sortir et habiter l'espace.
- Décarboner les stationnements afin de réduire le nombre d'îlots de chaleur.

2.2.2 Améliorer la sécurité routière

a) Enjeux

- De l'avis des jeunes, la cohabitation entre les cyclistes et les automobilistes est assez bonne dans le quartier Ville-Émard. En revanche, à leurs yeux, dans les autres quartiers de l'arrondissement du Sud-Ouest, les automobilistes ont des comportements dangereux envers les cyclistes, ce qui est interprété, par des personnes répondantes, comme une certaine haine des automobilistes envers les cyclistes.

- Certaines sections de la piste cyclable du canal de Lachine sont partagées avec les piétons, ce qui accentue les risques de collisions entre les différents modes de transport.
- L'autoroute 20 crée un effet barrière pour les personnes se déplaçant en transport actif qui veulent gagner l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce à partir du quartier Ville-Émard. Il n'y a pas de passage permettant aux cyclistes et piétons de traverser l'autoroute, si bien qu'ils doivent prendre un détour important via le quartier Saint-Henri.
- Se rendre à l'école Calixa-Lavallée en transport actif est dangereux : l'école est située sur le boulevard Henri-Bourassa, une artère majeure où beaucoup de voitures roulent à grande vitesse.
- Certaines rues des arrondissements d'Ahuntsic-Cartierville et du Sud-Ouest sont en mauvais état, ce qui augmente le risque d'accident à vélo.

b) Propositions et pistes de réflexion

- Afin de changer les perceptions à l'égard des cyclistes, encourager l'utilisation des transports actifs à travers la culture (télévision, cinéma, publicité). Faire appel à des porte-parole pour faire la promotion du transport actif.
- Aménager des infrastructures de transport actif autour des écoles et des pôles d'emploi pour encourager les jeunes et la main-d'œuvre à adopter le transport actif.
- Procéder à une hiérarchisation des rues afin de concentrer la circulation automobile dans certaines zones : deux voies pour les artères majeures, une voie pour les rues intermédiaires et une piétonnisation complète pour les plus petites rues.
- Implanter des mesures préférentielles pour vélos comme des feux de circulation synchronisés adaptés à la vitesse des vélos.
- Réduire le maximum de vitesse à 20 km/h sur les rues les plus empruntées par les cyclistes et piétons afin de garantir leur sécurité.
- L'espace pour les cyclistes et l'espace pour les piétons devraient idéalement être séparés tout le long du canal de Lachine.
- Aménager des passerelles sur l'autoroute 20 à l'ouest de l'autoroute 15 afin que les cyclistes et les piétons voulant gagner l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce via Ville-Émard puissent traverser l'autoroute 20 en toute sécurité. La passerelle du Campus MIL en est un bon exemple.
- Aménager des mesures d'atténuation de la circulation aux abords de l'école Calixa-Lavallée.
- Réparer les nids-de-poule dans les rues des arrondissements d'Ahuntsic-Cartierville et du Sud-Ouest.

2.3 Sentiment d'insécurité dans l'espace public

2.3.1 Améliorer le sentiment de sécurité personnelle

a) Enjeux

- Il règne un sentiment d'insécurité dans le tunnel Melrose reliant le quartier Saint-Raymond avec la rue De Maisonneuve Ouest. Le tunnel est sombre et étroit.
- Le manque d'éclairage durant la nuit dans l'arrondissement du Sud-Ouest accentue le sentiment d'insécurité lors des déplacements à pied et à vélo.
- Il y a beaucoup de vols de vélos à la station Jolicoeur.

b) Propositions et pistes de réflexion

- Rendre le tunnel Melrose plus sécuritaire.
- Afin de limiter les vols de vélos, installer des casiers pour vélo et des caméras de surveillance à l'extérieur de la station Jolicoeur et augmenter la présence policière autour de la station.

2.1 Art et culture

2.3.1 Augmenter l'offre artistique et culturelle dans l'espace public

a) Enjeux

- On estime qu'il n'y a pas suffisamment d'œuvres d'art dans l'espace public.
- On déplore que les espaces soient sous-utilisés dans les stations de métro. Idem pour les abribus; leur structure n'est qu'utilitaire.
- Les grands festivals se tiennent presque toujours dans le centre-ville.

b) Propositions et pistes de réflexion

- Ériger des panneaux dans des parcs pour exposer les œuvres de talents locaux, sur le modèle des panneaux devant le Biodôme.
- Placer des œuvres d'art public sur les murs des écoles, sur les abribus du côté opposé à la rue et dans les espaces sous-utilisés des stations de métro. Le choix des œuvres pourrait se faire à travers un concours local.
- Tenter une formule de festivals mobiles. Les festivals se tiendraient dans différents quartiers, chaque année.

III. AUTRES COMMENTAIRES

Plusieurs commentaires ont été recueillis et qualifiés de forces et faiblesses du milieu de vie.

3.1 Forces

3.1.1 Cadre bâti

Quartier Ville-Émard

- Le cadre bâti présente des bâtiments de taille moyenne (duplex, triplex et immeubles multilogements) plutôt que des grandes tours qui écrasent le paysage.

3.1.2 Espaces verts

- Il y a de nombreux espaces verts un peu partout dans la ville : les parcs, les ruelles vertes et les berges des canaux. Ils ont un impact positif sur la qualité de vie.

3.1.3 Mixité sociale

- La cohabitation entre des gens de différentes conditions sociales, de différentes origines et de langues différentes se fait de manière harmonieuse.

3.1.4 Transport actif et collectif

Quartier Ville-Émard

- Le quartier est bien desservi en infrastructures de transport actif (passages piétonniers, pistes cyclables et stations BIXI).

3.2 Faiblesses

3.2.1 Commerces et services de proximité

Arrondissement du Sud-Ouest

- Certains secteurs sont des déserts alimentaires. Il y a peu de commerces d'alimentation abordables.

3.2.2 Espaces verts

Arrondissement du Sud-Ouest

- Il y a peu de diversité végétale sur les berges du canal de Lachine, c'est surtout du gazon, ce qui est peu esthétique.

3.2.3 Logement

Arrondissement du Sud-Ouest

- Les secteurs près des berges du canal de Lachine s'embourgeoisent. Les logements y sont de moins en moins abordables.

3.2.4 Transport actif et collectif

Arrondissement du Sud-Ouest

- En dehors du quartier Ville-Émard, il y a peu d'infrastructures pour le transport actif. La piste cyclable sur les berges du canal de Lachine est le seul espace réservé aux vélos. Ailleurs, presque tout l'espace des rues est réservé aux automobiles.

Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville

- L'arrondissement est mal desservi par le transport collectif, particulièrement la nuit et en dehors des heures de pointe.
- Il est impossible d'avoir accès aux horaires d'autobus en temps réel comme c'est le cas dans plusieurs villes du monde.

3.2.5 Trame urbaine

Arrondissement du Sud-Ouest

- L'autoroute 20 est peu esthétique. La structure gagnerait à être végétalisée.