

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

Rencontre de préconsultation
Jeunes de Lachine, LaSalle et Verdun
8 juillet 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 — Jeunes de Lachine, LaSalle et Verdun

Le présent compte-rendu fait état des commentaires recueillis lors d'un groupe de discussion avec 13 jeunes des arrondissements de Lachine, LaSalle et Verdun le 8 juillet 2024.

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 :

- Mobilité durable
- Repartage équitable de la rue
- Sentiment d'insécurité dans l'espace publi

II. ENJEUX ET PROPOSITIONS

2.1 Mobilité durable

2.1.1 Améliorer la desserte de transport collectif dans les arrondissements de Lachine, LaSalle et Verdun

a) Enjeux

- Les arrondissements de Lachine, LaSalle et Verdun sont mal desservis par le transport collectif : le réseau de métro est éloigné, il y a trop peu de lignes d'autobus et la fréquence de passage des lignes existantes n'est pas suffisante. Cela rend les déplacements intra et interarrondissements difficiles.
- Les horaires d'autobus ne sont souvent pas respectés.

b) Propositions et pistes de réflexion

- Prolonger la ligne verte vers l'ouest.
- Créer un service de navettes reliant le secteur au réseau de métro.
- Placer des lignes d'autobus sur des rues moins passantes comme la 9^e et la 12^e avenue.
- Augmenter la fréquence de passage des lignes existantes, particulièrement durant les heures de pointe.
- Instaurer plus de lignes d'autobus express, notamment sur le trajet des lignes 110, 112 et 113.
- Instaurer des navettes fluviales comme dans l'est de l'île, afin de mieux connecter le secteur aux autres arrondissements.

2.2 Repartage équitable de la rue

2.2.1 Améliorer la sécurité des infrastructures de transport actif

a) Enjeux

- Les pistes cyclables ne sont pas suffisamment séparées des voies pour les voitures, notamment sur la rue Victoria.
- Les pistes cyclables sont en mauvais état, notamment sur la 25^e avenue entre la rue Remembrance et la rue Sherbrooke. Les nids-de-poule causent de nombreux accidents.
- Le feu de circulation à l'angle de la 32^e avenue et de la rue Saint-Antoine est hors fonction depuis longtemps.

- L'échangeur Saint-Pierre est dangereux pour les piétons et les cyclistes : le trottoir est étroit, le feu ne donne pas assez de temps aux piétons pour traverser et l'espace réservé aux cyclistes n'est pas indiqué clairement.
 - L'intersection entre la 55^e avenue et la rue Victoria est dangereuse pour les cyclistes parce que le feu permet aux voitures de virer à droite en même temps qu'il permet aux vélos d'aller tout droit.
- b) Propositions et pistes de réflexion
- Aménager des terre-pleins entre les pistes cyclables et les voies pour les voitures, notamment sur la rue Victoria.
 - Installer des panneaux indiquant clairement où se trouvent les pistes cyclables, notamment sur la rue Victoria et à l'échangeur Saint-Pierre.
 - Repaver les pistes cyclables en mauvais état, notamment sur la 25^e avenue entre la rue Remembrance et la rue Sherbrooke.
 - Reprogrammer le feu de l'échangeur Saint-Pierre afin de donner plus de temps aux piétons pour traverser.
 - Donner la priorité aux piétons et aux cyclistes aux feux de circulation des carrefours importants.
 - Aménager des sas vélos aux intersections les plus fréquentées.

2.3 Sentiment d'insécurité dans l'espace public

2.3.1 Améliorer le sentiment de sécurité dans le transport actif et collectif

a) Enjeux

- L'entièreté du quartier Lachine n'est pas bien éclairée la nuit. Cela est particulièrement problématique aux arrêts d'autobus et sur les trottoirs autour de la rue Victoria et de la rue Sherbrooke entre la 48^e et la 55^e avenue. En raison du manque d'éclairage, les piétons et les cyclistes craignent pour leur sécurité.
- Certains luminaires sont défectueux.
- Les arrêts d'autobus du quartier Lachine sont souvent fréquentés par des groupes de gens en état d'ébriété. Leur comportement est perçu comme imprévisible, accentuant ainsi le sentiment d'insécurité.
- Certains secteurs, notamment la 33^e avenue, la rue Provost, la rue Duff Court ainsi que les berges du canal de Lachine et du fleuve Saint-Laurent, sont perçus comme particulièrement dangereux durant la nuit, surtout pour les femmes. Ce sont des secteurs où de nombreux crimes (meurtres, trafic de stupéfiants, harcèlement de rue, etc.) ont été signalés.
- Le manque d'activités communautaires, sportives et culturelles pour les personnes adolescentes pousse cette population vers la délinquance.

b) Propositions et pistes de réflexion

- Augmenter l'éclairage nocturne dans les rues et ruelles ainsi qu'aux arrêts d'autobus et autour des stations de métro.
- Réparer les luminaires défectueux.
- Consulter la population du quartier afin de repérer les secteurs où le sentiment d'insécurité est le plus répandu.
- S'inspirer des stratégies adoptées par les villes ayant réussi à endiguer la criminalité.
- Encourager les mesures permettant aux femmes de se sentir plus en sécurité. Par exemple, la STM permet aux femmes de sortir de l'autobus entre deux arrêts le soir.
- Organiser des ateliers de sensibilisation au harcèlement de rue.
- Mener une étude sur le terrain pour identifier les causes de cette hausse de la criminalité et trouver des solutions ciblées.
- Organiser plus d'activités communautaires, sportives et culturelles pour les jeunes afin qu'ils développent des habiletés et un sentiment d'appartenance qui les éloigneront de la délinquance.

III. Autres commentaires

D'autres commentaires ont été recueillis et qualifiés de forces et faiblesses du milieu de vie.

3.1 Forces

3.1.1 Commerces et services de proximité

Lachine

- Il y a une grande variété de commerces et services de proximité.

3.1.2 Équipements collectifs

LaSalle

- Il y a beaucoup de piscines et terrains de sport publics.
- Les centres communautaires, bibliothèques et maisons de la culture sont adéquats.

3.1.3 Espaces verts

Lachine et LaSalle

- Les espaces verts sur les berges du canal de Lachine et du fleuve Saint-Laurent sont facilement accessibles.

3.1.4 Mixité sociale

LaSalle

- Il y a une belle diversité culturelle.

3.1.5 Transport motorisé

LaSalle

- Il est facile de se rendre au centre-ville en voiture.

3.2 Faiblesses

3.2.1 Équipements collectifs

Lachine

- Il n’y a pas assez de lieux de rassemblements intérieurs l’hiver.
- Les heures d’ouverture des équipements collectifs intérieurs ne sont pas assez longues durant les week-ends.
- Il n’y a pas suffisamment de terrains sportifs intérieurs.

3.2.2 Logement

Lachine

- Les logements sont de moins en moins abordables. Il y a beaucoup d’évictions.

3.2.3 Transport actif

Lachine

- Il n’y a pas suffisamment de pistes cyclables, surtout pour sortir de l’arrondissement et les pistes cyclables sont difficile d’accès à partir des secteurs résidentiels.
- Les stations BIXI sont situées trop loin des pistes cyclables et des secteurs résidentiels.

3.2.4 Vie de quartier

Lachine et LaSalle

- Il n’y a pas assez d’activités communautaires, sportives et culturelles durant l’hiver.