



# PROPOSITION POUR FAVORISER LA MOBILITÉ ACTIVE

mars 2022



**AMAAC**

ASSOCIATION POUR LA MOBILITÉ ACTIVE  
AHUNTSIC-CARTIERVILLE

# SOMMAIRE

- 03** Préambule
- 04** Propositions de nouveaux aménagements
- 16** Améliorations au réseau existant
- 29** Changement de pratiques
- 31** Conclusion
- 32** Annexes



**AMAAC**

ASSOCIATION POUR LA MOBILITÉ ACTIVE  
AHUNTSIC-CARTIERVILLE



# PRÉAMBULE

Le 12 novembre 2018, le conseil d'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville a adopté une déclaration d'urgence climatique. Celle-ci reconnaît le besoin de transitions rapides et d'envergure pour limiter le réchauffement climatique, notamment dans les domaines de l'aménagement du territoire, de l'énergie, du transport et de l'urbanisme. Trois années se sont écoulées depuis l'adoption de la déclaration et beaucoup reste à faire. La Ville de Montréal désire atteindre une part modale de 15 % du vélo d'ici 2025, ce qui demande d'initier des transitions rapidement<sup>1</sup>. Du côté de l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville, un Plan local de déplacements (PLD) a été adopté en 2019, visant à « améliorer la mobilité de la population selon une approche Vision Zéro et dans un contexte d'urgence climatique<sup>2</sup> ».

*Vers la mobilité, Cahier de propositions* est une initiative de l'Association mobilité active Ahuntsic-Cartierville (AMAAC) pour favoriser les modes de déplacements actifs. Pour que le transport actif soit adopté par le plus grand nombre de personnes, il faut mettre en place des aménagements sécuritaires et conviviaux, tout en rendant les déplacements en auto-solo moins intéressants et plus coûteux.

Les propositions sont inspirées des meilleures pratiques qui ont fait leurs preuves ailleurs dans le monde, mais aussi plus près de chez nous, dans d'autres arrondissements. Les bons et les mauvais aménagements sont bien connus et documentés, notamment par leur rodage depuis plusieurs décennies par des pays chefs de file de la mobilité active.

## À propos de l'AMAAC

*L'Association pour la mobilité active Ahuntsic Cartierville (AMAAC) est un regroupement de citoyen·nes et d'organisations promouvant la mobilité active sous toutes ses formes. Elle vise à regrouper les acteurs de l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville ayant un intérêt à favoriser les modes de transports actifs. Elle milite notamment pour des aménagements cyclables plus nombreux et sécuritaires, des espaces piétonniers confortables et accessibles, ainsi que l'apaisement et la réduction de la circulation automobile.*



**AMAAC**

ASSOCIATION POUR LA MOBILITÉ ACTIVE  
AHUNTSIC-CARTIERVILLE





# NOUVEAUX AMÉNAGEMENTS



**Cette section compile les principales propositions de nouveaux aménagements permettant de sécuriser et encourager les déplacements actifs.**

- Faire une mise à niveau pour le passage de la voie ferrée vers le site Louvain.
- Aménager la coulée verte, soit un un circuit pédestre et cyclable le long de l'emprise d'Hydro-Québec. Partant du boulevard St-Laurent, il connecte le métro Sauvé, le site Louvain Est et se poursuit jusqu'au parc Frédéric-Back<sup>3</sup>.
  - Aménagement d'un feu de circulation à Berri/Frémont et Lajeunesse/Frémont
- Implanter deux pistes cyclables unidirectionnelles protégées sur la rue St-Hubert<sup>4</sup>. (Voir Annexe 2)
- Implanter des pistes cyclables unidirectionnelles protégées sur l'avenue Émile-Journault<sup>5</sup>.
- Implanter un REV sur Henri-Bourassa sur toute la longueur en coordination avec les quartiers St-Laurent et Montréal-Nord<sup>6</sup>. Donner la priorité aux transports collectifs en voie séparée sur l'automobile.
- Dans l'esprit des VAS de 2020, réaménager les pistes cyclables bidirectionnelles en pistes unidirectionnelles protégées sur Christophe-Colomb.



Représentation du viaduc sur plombant St-Hubert, dans la lignée de la coulée verte. Source : Présentation de Stéphane Barsalou et Jacques Lebleu à la consultation publique de l'OCPM sur le site Louvain Est. Voir l'annexe 3 pour tous les détails.



# NOUVEAUX AMÉNAGEMENTS

- Aménagement d'une piste sécuritaire sur la rue Filion de la rue Louisbourg à la station Du Ruisseau du REM (dernière section sur les rues de la Paix et Jean-Massé) avec raccord à la rue Dutrisac dans l'arrondissement Saint-Laurent.
- Construire des aménagements piétons et cyclables permanents au carrefour Papineau et Crémazie dans la cadre de la réfection de l'autoroute A40.
- Installer de nouveaux passages prioritaires piétons sur Fleury aux intersections Marquette et Fabre.
- En lien avec le projet d'écoquartier Louvain Est, réaliser le « réaménagement de la chaussée, des trottoirs et des intersections entourant le site Louvain Est, en prenant en compte l'accessibilité universelle et la protection des piétons, cyclistes et automobilistes ».
- Mettre en oeuvre « la création de pistes cyclables en site propre, sécuritaires et accessibles, sur les rues de Louvain Est, Saint-Hubert et l'avenue Émile-Journault » et que « l'aménagement des liens pour le transport actif soit réalisé en début de projet [du site Louvain Est] afin de faciliter le transfert modal ».
- « [A]ménager des intersections protégées de type intersections hollandaises aux coins de la rue de Louvain Est avec l'avenue Christophe-Colomb et la rue Saint-Hubert ».
- Installer des trottoirs traversants et traverses piétones innovantes.
- Investir dans le stationnement à vélo efficace.
- Relier le pôle de déplacement majeur constitué par l'hôpital Sacré-Cœur et le Centre culturel et communautaire de Cartierville aux gares Du Ruisseau et Bois-Franc, tout en permettant de traverser ce pôle d'est en ouest. Vers la gare Bois-Franc : mettre la rue Grenet à sens unique et y aménager une piste cyclable unidirectionnelle en prévoyant les accès adéquats à la bibliothèque de Cartierville, au parc de Mésey, au YMCA et à l'école Louisbourg. Pour l'accès à la gare Du Ruisseau : piste de l'hôpital à la rue O'Brien sur Forbes. Amélioration de la sécurité des cyclistes sur O'Brien, Louisbourg et Filion. Assurer le passage sécuritaire vers la rue Dutrisac à St-Laurent.
- En collaboration avec l'arrondissement de Saint-Laurent, réaliser des aménagements protégés pour les piétons et cyclistes sur la Cousineau jusqu'au boulevard Keller, puis, dans l'axe de celui-ci à travers le boulevard Laurentien et la rue Lachapelle jusqu'au YMCA de Cartierville.
- Raccord du YMCA avec les pistes des rues de Louisbourg et Dudemaine pour former un axe Est-Ouest dans Bordeaux-Cartierville. Raccord du boulevard Keller à la gare Bois-Franc du REM.



Exemple d'intersection hollandaise protégée. Voir annexe 2 pour tous les détails.

Source : Nick Falbo, [Twitter](#)



# Zoom sur...

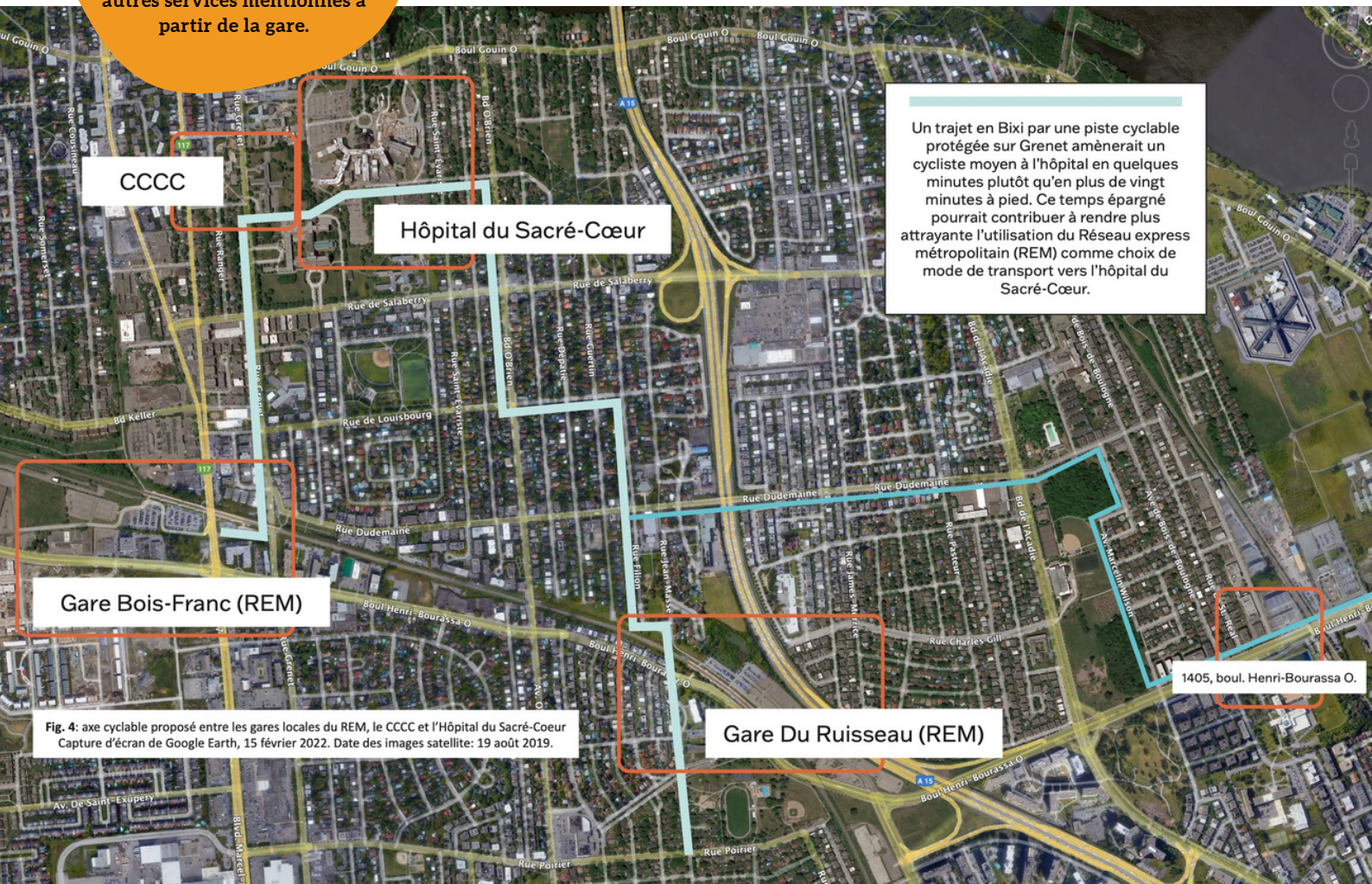
## LES FUTURES GARES DU REM BOIS-FRANC ET DU RUISSEAU



Image : Réseau métropolitain express (REM), Gare du Ruisseau

La proposition ci-dessous vise à relier le pôle de déplacement majeur constitué par l'Hôpital du Sacré-Cœur et le Centre culturel et communautaire de Cartierville aux gares Du Ruisseau et Bois-Franc du REM, tout en permettant de le traverser d'est en ouest.

Ce trajet devrait être créé avant la piste prévue originalement sur la rue Cousineau qui est, dans les faits, un grand détour pour se rendre à l'hôpital et à tous les autres services mentionnés à partir de la gare.



Un trajet en Bixi par une piste cyclable protégée sur Grenet amènerait un cycliste moyen à l'hôpital en quelques minutes plutôt qu'en plus de vingt minutes à pied. Ce temps épargné pourrait contribuer à rendre plus attrayante l'utilisation du Réseau express métropolitain (REM) comme choix de mode de transport vers l'hôpital du Sacré-Cœur.

Fig. 4: axe cyclable proposé entre les gares locales du REM, le CCCC et l'Hôpital du Sacré-Cœur  
Capture d'écran de Google Earth, 15 février 2022. Date des images satellite: 19 août 2019.

Gare Du Ruisseau (REM)

1405, boul. Henri-Bourassa O.





## ACCÈS ENTRE L'HÔPITAL SACRÉ-COEUR ET LA FUTURE STATION BOIS-FRANC DU REM

Photo : CIUSSS du Nord-de-Montreal

En tant que deuxième pôle d'emploi de l'arrondissement, l'Hôpital du Sacré-Coeur mérite que son raccordement au REM reçoive une attention particulière. L'entrée principale de l'hôpital est à 22 minutes à pied et 7 minutes à vélo de la gare Bois-Franc du REM. Or, deux défis se posent aux adeptes de la mobilité active : d'une part, la distance à pied est trop longue pour être utile à la grande majorité des personnes désirant se rendre à l'hôpital, que ce soit pour y travailler, comme patient·e ou comme visiteur·se. D'autre part, la distance à vélo est courte, mais aucune protection physique n'est prévue sur Grenet pour assurer la sécurité des cyclistes.



### N° 01 - Aménagement prioritaire

Implanter une piste cyclable protégée sur Grenet afin de rendre l'utilisation du vélo envisageable pour la majorité des utilisateurs du REM qui se rendent à l'hôpital. Cette piste permettra aussi aux citoyen·nes du quartier d'avoir un accès sécuritaire au YMCA, au parc de Mézy (patinoire Bleu Blanc Bouge), à l'école Louisbourg, à l'hôpital, ainsi qu'au Centre culturel et communautaire de Cartierville qui comportera éventuellement aussi une bibliothèque. Cette piste sur Grenet se dirigerait quelque peu vers le sud pour rejoindre le centre commercial tout près, dans Ville Saint-Laurent, et permettrait un accès sécuritaire aux citoyen·nes des deux arrondissements. Comme la rue Lachapelle est à sens unique vers le nord, il y aurait avantage à rendre la rue Grenet à sens unique vers le sud pour les véhicules et ainsi pouvoir y faire des aménagements sécuritaires plus facilement en faveur du transport actif.



### N° 02 - Aménagement prioritaire

Implanter une piste cyclable protégée dans l'axe de la rue Forbes pour rejoindre la piste existante sur O'Brien. Ce lien permettra d'avoir un accès direct à l'arrière de l'hôpital et ainsi réduire considérablement le temps de transport (à 14 minutes à pied et à 5 minutes à vélo) à partir de la gare. Ce lien sera utile aussi aux citoyen·nes qui voudront se diriger vers l'est.

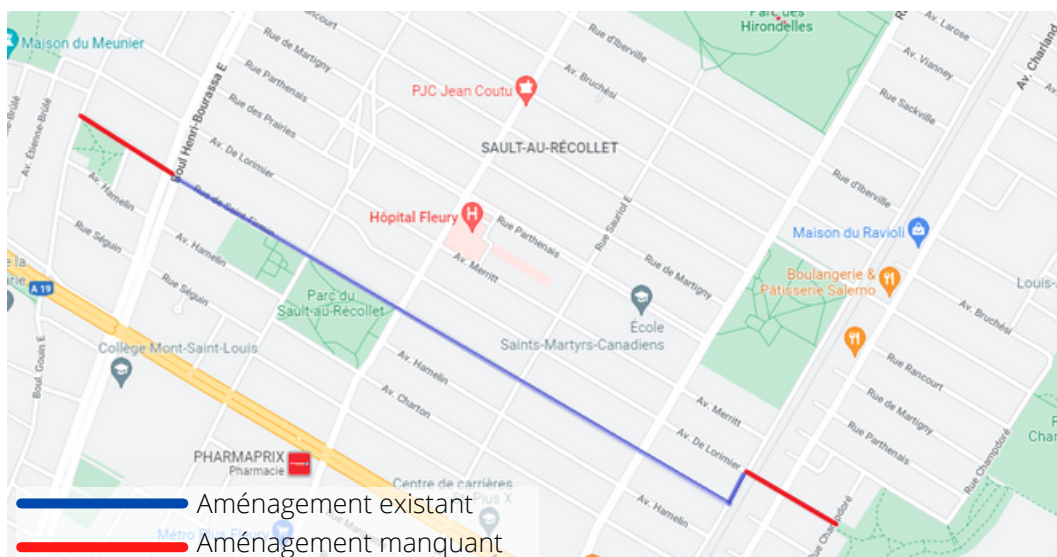


### N° 03 - Ajout prioritaire

Prévoir des stations Bixi entre l'hôpital et la station du REM, car de nombreuses personnes ne voudront pas utiliser leur vélo personnel pour faire ce trajet et le laisser sans surveillance à la gare durant la nuit.

# NOUVEAUX AMÉNAGEMENTS

- Implanter une signalétique piétonne et cycliste
  - S'inspirant d'une des mesures du Plan de mobilité active de Rosemont-La-Petite-Patrie, il s'agit d'indiquer la distance réelle qui sépare les piétons et cyclistes des différents points d'intérêt et pôles d'attraction, ainsi que le temps nécessaire pour y accéder selon le mode de transport actif choisi.
- Aménagement d'un lien cyclable utilitaire et sécuritaire entre Gouin et le parc Frédéric-Back en passant par les aménagements actuels de St-Firmin.



Les aménagements cyclables implantés en 2021 sur St-Firmin entre Port-Royal et Gouin doivent être améliorés pour devenir sécuritaires et utilitaires. Il est également impératif de les connecter à la piste multifonctionnelle du Parc Frédéric-Back, qui permet de transiter en dehors du trafic automobile.

Afin d'être réellement utilitaire, l'axe St-Firmin doit établir un lien inter-arrondissement avec le district St-Michel.

- Présentement, la piste St-Firmin se termine au sud à Port-Royal sur le long du chemin de fer. Ensuite, des bandes cyclables sur Port-Royal permettent de se rendre à De Lorimier, mais aucun aménagement n'est prévu par la suite, autant à l'est de De Lorimier qu'au sud.
- La piste multifonctionnelle du parc Frédéric-Back est à peine à 200 mètres de là.

Faire un pont avec l'association de mobilité active de Villeray-St-Michel et les élu-es des deux arrondissements pour que le Parc Frédéric-Back soit relié à cet aménagement en privilégiant des unidirectionnelles sur De Lorimier.

- Sur De Lorimier, il y a beaucoup d'entrées charretières et la portion entre Port-Royal et Charland ne semble pas avoir un taux élevé d'utilisation des stationnements, ce qui pourrait faciliter leur retrait si nécessaire.



# Zoom sur...

## LES TROTTOIRS TRAVERSANTS ET TRAVERSES PIÉTONNES INNOVANTES

*Afin de se diriger vers la Vision Zéro, l'Association invite l'arrondissement à faire figure de leader en matière d'aménagements piétonniers.*

### Des passages piétonniers bien peu efficaces

Les passages piétonniers prioritaires s'avèrent peu respectés par les automobilistes<sup>11</sup>. Selon le code de la sécurité routière, « [l]e piéton a la priorité sur les conducteurs et les cyclistes, qui doivent lui céder le passage. Par contre, il doit s'assurer qu'il peut traverser sans risque, c'est-à-dire que les véhicules et les cyclistes l'ont vu et qu'ils lui cèdent le passage<sup>12</sup> ».

D'ailleurs, les bandes jaunes doivent constamment être repeintes, ce qui donne des passages peu visibles l'hiver et en début d'été. Du point de vue de l'automobiliste, un panneau de signalisation et des lignes de peinture ne donnent aucune indication « tactile » sur sa conduite. Ce n'est donc pas étonnant que si peu d'automobilistes les respectent.



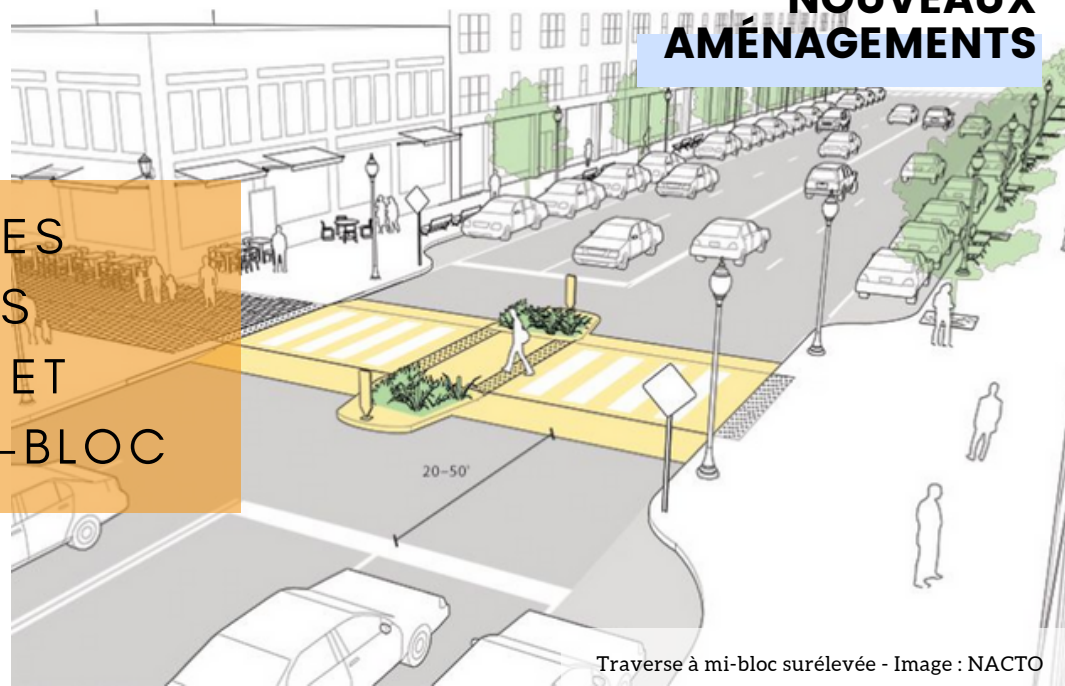
Traverse prioritaire Olympia/Fleury en décembre, dont le marquage commencent déjà à déperir.



Intersection Garnier et Guillaume Chambon



## DES PASSAGES PIÉTONNIERS SURÉLEVÉS ET TRAVERSES À MI-BLOC



Traverse à mi-bloc surélevée - Image : NACTO

Il est essentiel d'innover et de commencer à déployer des traverses piétonnes surélevées et des traverses à mi-bloc à certains endroits clés, comme sur les artères commerciales et près des écoles.

Une traverse à mi-bloc, utile pour des rues à plusieurs voies, permet de raccourcir la traversée et de l'accomplir par étape. Un refuge est disponible à chaque étape permettant aux automobilistes et piétons de mieux se voir à chaque étape de la traversée. Cela permet également aux personnes à mobilité réduite de traverser à leur rythme, en plus de forcer les automobilistes à ralentir.

De plus, lorsqu'une traverse est surélevée, automobiliste et cycliste ont un retour tactile leur permettant de se rappeler qu'un aménagement spécial est présent et nécessite également de ralentir pour franchir un obstacle.



Deux traverses surélevées, munies d'arrêt, aux bordures de l'école JMC (Rue de l'Église/Dorais, arrondissement St-Laurent)



Traverse piétonne surélevée munie également d'un panneau d'arrêt, Jeanne-Mance/Groll, Mile-End





## LES TROTTOIRS TRAVERSANTS

Avec un aménagement classique, les piéton·nes doivent descendre du trottoir à chaque intersection et traverser la rue, dans un territoire clairement marqué pour les voitures.

Pour l'automobiliste, c'est une continuité de la rue; il ou elle peut ainsi aisément empiéter sur les traverses piétonnes pour s'engager et forcer les piéton·nes à effectuer un contournement. Cette situation est d'autant plus fréquente lorsque le dégagement de 5 mètres des intersections n'est pas respecté.



Exemple de trottoir traversant.  
Photo : [Ville de Saint-Luce sur Loire](#)

Les trottoirs traversants, agissant quant à eux comme une traverse surélevée, permettent de continuer le parcours des piéton·nes aux intersections avec moins d'encombres et plus de sécurité. Cela envoie un message clair également aux automobilistes qu'ils sont des invités en territoire piéton. C'est aussi très pratique pour les personnes à mobilité réduite qui n'ont pas à effectuer de descente et de remontée à chaque intersection.

L'ensemble des rues Fleury Ouest et Est, la partie commerciale Gouin Ouest ainsi que l'intersection Sauriol/Olympia pourrait être constitué de trottoirs traversants, afin de bonifier l'expérience piétonne sur ces rues.



Fleury Ouest. Véhicule arrêté sur le passage piétonnier



Olympia/Fleury, les infrastructures ayant été rénovées en 2020, l'installation d'un trottoir traversant aurait été intéressante.



# Zoom sur...

Attribution de l'espace sur rue : 1 voiture = 10 vélos  
Photo : Road.cc

**NOUVEAUX  
AMÉNAGEMENTS**



## LE STATIONNEMENT À VÉLO EFFICACE

En comparaison à d'autres arrondissements, beaucoup de chemin reste à faire dans Ahuntsic-Cartierville pour que le stationnement à vélo soit pratique et invitant. Alors que le stationnement véhiculaire dans l'arrondissement abonde<sup>14</sup>, le stationnement à vélo existant et le rythme d'ajout de places de stationnement est insuffisant pour combler les besoins actuels et induire la demande.

Les supports du domaine public sur l'arrondissement comptent à notre connaissance que des stationnements hors-rue, donc la plupart du temps à même le trottoir, risquant l'encombrement pour les piéton·nes.



Supports à vélos inadéquats et insuffisants aux abords du REV, encombrant le trottoir.  
Photo : Jacques Lebleu



Exemple de poteau de type INOX dysfonctionnel et mal orienté sur Fleury Est. Dans cet exemple, disposer les vélos dans l'autre sens permettrait d'éviter que les vélos s'entrechoquent (entrelacement de câbles) mais n'est pas possible en raison de l'espace restreint entre la rue et un obstacle.

Les poteaux sont théoriquement à deux places, mais leur disposition parallèle à la rue font en sorte qu'en pratique, un seul vélo peut être réellement attaché de manière confortable. Mettre les vélos dans l'autre sens, donc perpendiculaires au flux piéton, vient encombrer le trottoir.

Poteau correctement positionné (perpendiculaire à la rue), rue de Castelnau, Villeray





Exemple, sur une rue résidentielle (Jeanne-Mance/Groll) à la jonction avec une traverse piétonne surélevée pour plus de visibilité.



Dans Villeray, stationnement vélo dans la zone de cinq mètres à l'intersection Villeray/Berri, qui empêche le stationnement véhiculaire gênant la visibilité tout en ajoutant un grand nombre de stationnements pour vélo.

## Résumé des propositions :

- Orienter les supports à vélos de type « poteau » correctement, soit perpendiculairement à la rue.
- Relocaliser les supports risquant un encombrement ou une difficulté d'installation en raison d'obstacles (p. ex.: collé à un mur) dans les 5 mètres d'intersections ou ailleurs.
- Installer des supports multi-usagers à même la rue
- Envisager les saillies de trottoir pour y mettre des supports à vélo. Un équilibre entre verdissement de saillie et stationnement vélo serait intéressant.



## LE STATIONNEMENT À VÉLO, L'HIVER

Les supports à même la rue, tout comme ceux sur les trottoirs, doivent être conservés l'hiver. Une pelle publique attachée à une chaîne devrait être laissée sur place pour permettre aux usager·ères de déneiger leur emplacement si le déneigement ne peut pas être assuré par les services de l'arrondissement.

Alors que l'arrondissement pourrait être tenté d'enlever les supports pour la saison hivernale, il importe de considérer les ressources nécessaires à l'installation, le retrait et le stockage des supports à chaque année. De plus, les retirer signifierait un retour de plus de places de stationnements, dont certaines qui seraient à moins de 5 mètres des intersections, ce qui serait contradictoire aux engagements de l'arrondissement en termes de Vision Zéro et du Plan local de déplacement.



Supports à vélo 4 saisons, dans la rue. Mont-Royal et Cartier et Métro Laurier - Coin Rivard. Photo : Jacques Nacouzi



Supports à vélo 4 saisons, dans la rue, protégés par des bollards.



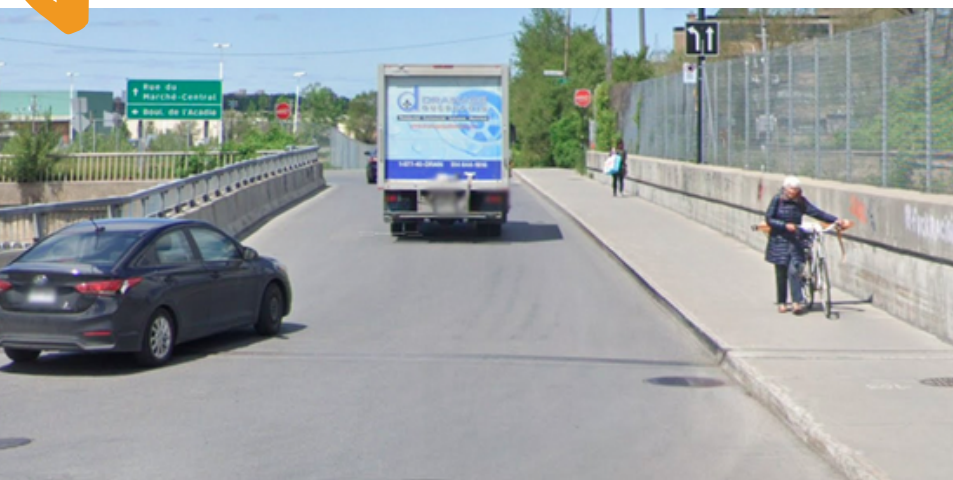
# Zoom sur...

Photo : PME Montréal

**NOUVEAUX  
AMÉNAGEMENTS**

## LES LIENS VERS LE DISTRICT CENTRAL

- Unidirectionnelles sur Legendre pour relier Youville et le District Central, en connectant avec Chabanel par Meilleur
- Undirectionnelles protégées sur St-Denis, entre Prieur et Port-Royal
- Pistes unidirectionnelles sur Port-Royal, entre St-Denis et St-Laurent
- Unidirectionnelles protégées sur St-Laurent, entre de Port-Royal et Chabanel
- Unidirectionnelles protégées sur Louvain Ouest, entre St-Laurent et Meilleur
- Unidirectionnelles protégées sur Meilleur, entre Louvain Ouest et Legendre
- Pistes unidirectionnelles protégées sur Chabanel entre St-Laurent et Acadie, avec passage protégé sous le viaduc.
- Aménagement d'une piste protégée sur Querbes, avec séparation physique sur le viaduc de Querbes au-dessus de l'autoroute 40.
- Lien inter-arrondissement pour le raccordement de la piste de Querbes de Crémazie jusqu'à l'aménagement de Villeray à de Liège.
- Aménagement cyclable sur l'Esplanade de Legendre, jusqu'à Louvain Ouest
- Passage piéton et vélo à travers le garage de la STM





# AMÉLIORATIONS AU RÉSEAU EXISTANT

**Cette section compile les principales propositions visant à améliorer des aménagements existants pour sécuriser et encourager les déplacements actifs.**

- Sécuriser les intersections coin Sauvé et Christophe-Colomb et coin Henri-Bourassa et Christophe-Colomb, afin que les autorisations de virage à gauche automobile soient séparées du temps de traverse pour cyclistes et piéton·nes.
- Appliquer la règle de dégagement aux intersections afin d'interdire le stationnement à moins de 5 mètres d'une intersection (Action 4 du PLD, p. 24).
- Régler les feux piétons et cyclistes à l'intersection Crémazie Nord et Christophe-Colomb afin que les usager·ères n'aient pas à utiliser le bouton presseur pour traverser.
- Améliorer l'axe Saint-Firmin.
- Sécuriser les voies cyclables sur Prieur, Sauriol, et Louvain en les transformant en pistes cyclables protégées.
- Sécurisation de l'intersection St-Hubert et Louvain Est via des bollards et des diviseurs en résine afin de réduire la longueur de traverses piétonnes et les angles de virage automobile.
- Remplacer l'interdiction de traverser pour les piéton·nes par une traverse piétonne ou un feu de circulation au coin de Ranger et Gouin, dans Cartierville.
- Sécurisation de l'intersection Émile-Journault et St-Hubert (carrefour hollandais) en prévision d'aménagements cyclables plus pérennes.
- Sécurisation des traversées sous la 40 entre Villeray et Ahuntsic (coin St-Hubert, notamment).
- Sécurisation de l'intersection d'Henri-Bourassa et sortie du pont Papineau-Leblanc en prévision du prolongement de l'A19.





## CONVERTIR TOUS LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES POUR LES RENDRE 4 SAISONS

Il y a une certaine tendance à prévoir le déneigement des nouveaux aménagements cyclables déployés dans l'arrondissement. Cependant, plusieurs aménagement cyclables ferment l'hiver.

Fermer les pistes l'hiver signifie un retour en force de plusieurs cases de stationnement et limite les efforts d'accroissement de la mobilité active dans l'arrondissement.



Piste bidirectionnelle sur une rue à 2 sens, déployée en 2020 sur l'avenue Émile-Journault entre Papineau et Christophe-Colomb, mais fermée l'hiver.

Le prochain axe qui devrait être hivernisé en priorité est Gouin. Il faudrait rétablir le réseau entre Georges-Baril et Berri. Il serait également souhaitable de déneiger de St-Michel à l'Hôpital du Sacré-Coeur, en passant par les pistes des parcs.



Piste Gouin Est. La pancarte indique une fermeture hivernale.



Piste Gouin Ouest, avec enneigement la rendant impraticable  
Photo : Jacques Lebleu



# AMÉLIORATIONS AU RÉSEAU EXISTANT

- Réalisation de projets pilotes d'aménagements piétons sécuritaires en vue du réaménagement majeur du boulevard Henri-Bourassa, en donnant la priorité à l'intersection du boulevard de l'Acadie (notamment en éliminant les bretelles de virages à droite).
- Sécurisation de toutes les traversées piétonnes de Henri-Bourassa munies de feux de circulation
- Transformer la bande cyclable sur Dudemaine en piste cyclable unidirectionnelle protégée, et interdire le stationnement automobile permis actuellement dans la bande cyclable devant l'église Transfiguration of our Lord.

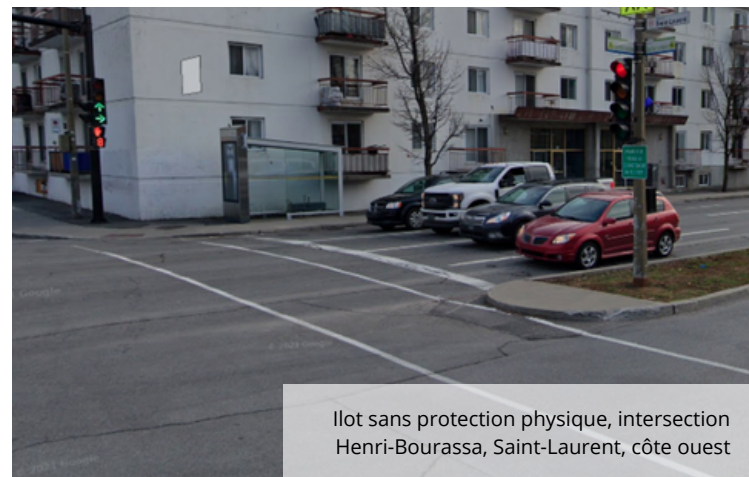
Aménagement d'îlots séparateurs avec protection suffisante de la circulation automobile dans les virages. Le design de l'îlot à la traversée de St-Laurent, côté est, à imiter. Le côté ouest en est dépourvu et devrait également avoir son aménagement.

Rallonger le temps de traversée du feu piéton aux intersections.

Programmation automatique de cycle piéton dans les feux de circulation (pouvoir traverser sans devoir appuyer sur un bouton).



Ilot avec protection physique, intersection Henri-Bourassa, Saint-Laurent, côté est



Ilot sans protection physique, intersection Henri-Bourassa, Saint-Laurent, côté ouest



# AMÉLIORATIONS AU RÉSEAU EXISTANT

- Évaluation systématique et complète de toutes les rues pour repenser l'espace (pour élargir les trottoirs, aménager des pistes cyclables, etc). Les rues moins larges doivent être évaluées pour une mise à sens unique ou pour des vélo-rues.
- Installer des SAS vélo lorsque pertinent.
- Aménagement de trottoirs manquants.





# AMÉLIORATIONS AU RÉSEAU EXISTANT

- Amélioration des passages à niveaux pour permettre le passage des quadriporteurs, chaises roulantes, charriots de vélo, vélo cargo, etc. Aménager un nouveau passage à niveau dans l'axe Dudemaine/Zotique-Racicot



À imiter

Le passage Avenue Ball du Parc Jarry, encourageant la mobilité active avec un espacement plus large entre les poteaux.  
Photo : Jacques Lebleu



À éviter

Crémazie/Querbes  
Photo: Jacques Lebleu



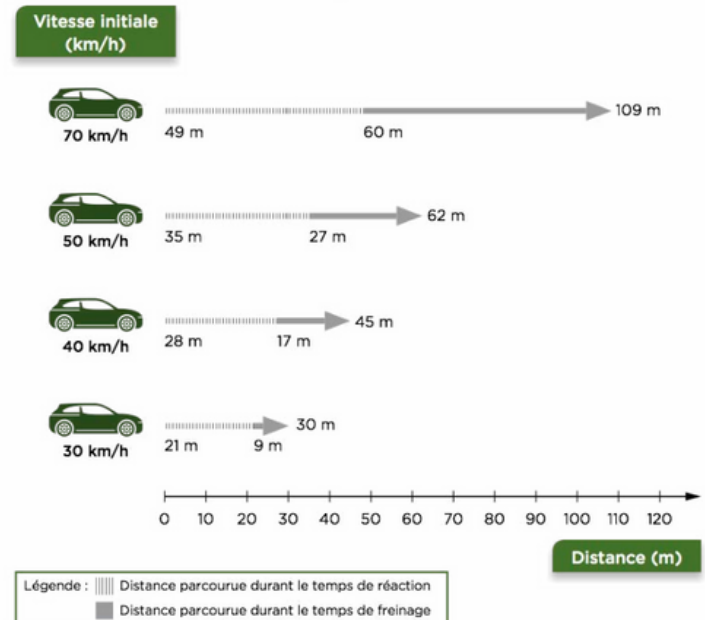
### LE DÉGAGEMENT DES INTERSECTIONS

Photo : Michel Pinault, Journal Métro

Le stationnement à moins de 5 mètres d'une intersection est un enjeu majeur de visibilité pour les différents usager·ères de la route qui se croisent. L'article 386 du Code la sécurité routière indique qu'il est interdit de stationner un véhicule à moins de 5 mètres d'une intersection.

En 2013, la Commission permanente sur le transport et les travaux publics sur la traversée de la rue a résolu : « Que la Ville de Montréal, les arrondissements, le Service de police de la Ville de Montréal et les villes liées s'assurent de faire respecter, d'ici octobre 2017, les règles prévues au Code de la sécurité routière concernant le 5 mètres de dégagement des coins de rue et de part et d'autre d'un passage piétonnier<sup>15</sup> ».

FIGURE 2 Distance de visibilité d'arrêt nécessaire en fonction de la vitesse



Source : Ministère des Transports, Guide de détermination des limites de vitesse

De plus, la distance de 5 mètres doit être vue ici comme la distance minimale de dégagement suggérée et non maximale. En effet, il convient de se demander si le 5 mètres réglementaire est suffisant à toutes les intersections. La distance de dégagement minimale dépend de plusieurs facteurs, dont la vitesse des véhicules et le type de circulation.



Selon Piétons Québec<sup>16</sup>, les données de la Direction de santé publique de Montréal indiquent que la présence de véhicules stationnés à moins de 5 mètres d'une intersection double le nombre de piéton·nes blessés. De plus, chaque voie additionnelle de circulation contribue à une augmentation de 75 % du nombre de piéton·nes blessé·es.

Il n'y a à notre connaissance que très peu de cas où la signalisation interdit clairement le stationnement dans ces conditions. Il y a certes des progrès avec les saillies de trottoir nouvellement implantées, mais le rythme actuel d'installation n'est pas suffisant pour assurer la sécurisation à court terme de la majorité des intersections.

Le non-respect de cette règle est omniprésent et la police est peu encline à sévir contre les contrevenant·es. L'arrondissement doit installer une signalisation conforme à la loi, en l'occurrence le règlement du code de la sécurité routière.

L'utilisation de peinture pour délimiter la zone interdite est une option, mais elle devient invisible dès la neige tombée. Il est recommandé de :

1. Installer des panneaux d'interdiction de défense de stationnement pour le 5 mètres et, idéalement, de la peinture jaune pour la délimitation.
2. Faire appliquer la règle par les corps policiers.
3. Éliminer sans délai les cases de stationnement tarifées concernées, dont leur seule présence incite à l'illégalité.
4. Aux abords des endroits où la visibilité est la plus importante, par exemple, autour des écoles, des traverses piétonnes et des pistes cyclables, disposer d'éléments physique empêchant le stationnement, comme :
  - o Bollards ou poteaux
  - o Supports à vélos multi-usagers
  - o Pots de fleurs ou bacs à jardins

Quelques suggestions d'endroits à prioriser pour les aménagements physiques :

- Prieur et St-Charles
- Péloquin et Sauriol
- Rue Taché et Place Taché
- Fleury et Olympia
- Henri-Gauthier/Pierre-Dupaigne
- Legendre/St-Denis (Sud)
- Foucher/Émile-Journault (Nord)
- Foucher/Chabanel (Nord)
- Legendre/Chateaubriand (Nord-Est)



Av. Maréchal / Gatineau,  
Côte-des-Neiges



# Zoom sur...

## AMÉLIORATIONS AU RÉSEAU EXISTANT

### L'AXE SAINT-FIRMIN

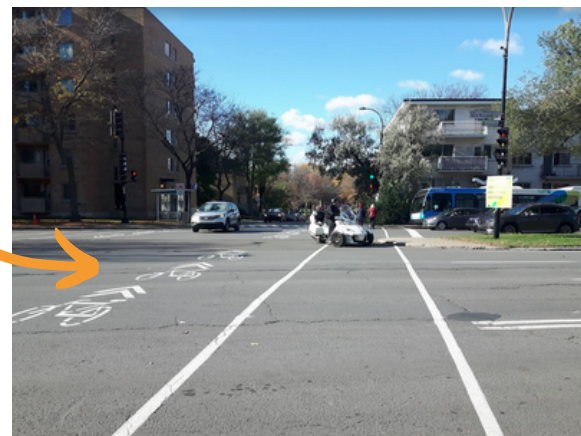
Image : Arrondissement Ahuntsic-Cartierville

#### AMÉLIORATION DE LA TRAVERSE D'HENRI-BOURASSA

Les traversées d'Henri-Bourassa pour les piéton·nes et cyclistes posent problème de manière générale dans l'arrondissement : on y trouve un grand nombre de voies à traverser et un trafic automobile soutenu causant régulièrement des interblocages. C'est particulièrement le cas avec l'intersection de Saint-Firmin, qui est actuellement davantage aménagée pour des cyclistes aguerris et inhospitalière pour les plus jeunes et les autres usager·ères plus craintifs·ves et vulnérables.

Il y a un parcours très long (8 voies à traverser) sans traversée à mi-bloc avec îlot séparateur en béton. Les seuls éléments sont des pictogrammes, qui n'apportent rien en termes de sécurisation.

De ce point de vue, la traversée à la hauteur de Christophe-Colomb est mieux aménagée avec la présence d'un îlot. Il faudrait tenter de reproduire ce design pour cette intersection.



Il faut également un feu vélo protégé, car le feu toute direction est actif dès le début de la lumière verte. Pour une traversée vers le nord, cela signifie que les automobilistes (à contresens) peuvent entrer en conflit avec un cycliste ou un piéton·ne en tournant à gauche.

Le bouton piéton doit être activé pour pouvoir traverser à pied. Cela est une limitation à la mobilité active. Il devrait plutôt y avoir une programmation systématique d'un feu cycliste et piéton.





# LIAISON SÉCURITAIRE ENTRE HENRI-BOURASSA ET GOUIN

La piste bidirectionnelle de Saint-Firmin se termine à Henri-Bourassa. Seuls des pictogrammes (chaussée désignée) marquent la continuité au nord de Henri-Bourassa, ce qui ne constitue pas un aménagement véritable pour se connecter à la piste du Gouin.



Il faut analyser les possibilités de mise en sens unique de Saint-Firmin entre le boulevard Gouin et le côté sud d'Henri-Bourassa afin d'y construire des aménagements piétons et cyclables sécurisés permanents. Cela devrait être en fait fonction d'une révision du plan de circulation de tout le secteur Des Jésuites, Gouin, De Lorimier et Henri-Bourassa. L'objectif doit être de poursuivre la piste bidirectionnelle, sans que les cyclistes aient à changer de côté de rue. Un changement de direction est en effet actuellement obligatoire pour faire une traverse; cela doit donc se faire en deux temps, ce qui est loin d'être intuitif et agréable.

De plus, lorsque les cyclistes effectuent le premier virage (vers l'est) avec une lumière verte (de la bidirectionnelle vers le SAS du côté est de Saint-Firmin), c'est que c'est vert aussi au moins pour les automobilistes qui tournent à droite sur Saint-Firmin à partir de Henri-Bourassa. Cet aménagement place les cyclistes en situation dangereuse.

## SÉCURISER LA TRAVERSÉE SAUVÉ

La traversée de Sauvé sur Saint-Firmin pose problème, autant à pied qu'à vélo, puisqu'il n'y pas d'arrêt toute direction. Cela oblige piéton·nes et cyclistes à traverser sans aucun aménagement.

Comme ailleurs dans l'arrondissement, la règle du stationnement à plus de 5 mètres n'est pas respectée et la visibilité résultante est très mauvaise, particulièrement à cet endroit, où différents usager·ères de la route se croisent sans se voir à l'avance.

Un lien cyclable sur De Lorimier plutôt que sur Saint-Firmin aurait eu l'avantage d'un feu, facilitant d'autant la traversée.



Étant donné la situation actuelle,

- Il est impératif d'ajouter un arrêt sur Sauvé et de
- Restreindre physiquement le stationnement aux 5 mètres des trottoirs de cette intersection.



## CORRIGER LA SAILLIE DE TROTTOIR DU DÉBARCADÈRE À PRIEUR SUR SAINT-FIRMIN

### Largeur insuffisante

Sur St-Firmin, au coin de Prieur, une longue saillie de trottoir servant de débarcadère rend la piste très étroite. On compte 2,15 mètres de largeur entre le trottoir et la saillie, alors que la norme tacite pour une piste bidirectionnelle est de 3 mètres. Le croisement entre cyclistes risque d'être difficile lorsque l'achalandage augmentera. Un chariot pour enfant passerait de justesse avec un autre cycliste, tout comme pour les vélos cargos triporteurs.



### Surélever le passage

L'espace entre la saillie et le trottoir devrait être surélevée sur la partie la plus étroite, pour sécuriser la traversée des piéton·nes et ralentir les cyclistes qui y passent. La plupart des saillies débarcadères sur le REV St-Denis-Berri-Lajeunesse sont pourvues de ce type d'élévation.



# Zoom sur...

## AMÉLIORATIONS AU RÉSEAU EXISTANT



## PRIEUR, SAURIOL, ET LOUVAIN

Sécuriser les voies cyclables sur Prieur, Sauriol, et Louvain en les transformant en pistes cyclables réellement protégées.

Les pistes Sauriol et Prieur sont adoptées par des enfants et des familles. Néanmoins, beaucoup d'ajustements restent à faire pour les rendre sécuritaires.

D'abord, ces pistes ne sont pas protégées physiquement et dépendent surtout de la bonne conduite des automobilistes, ce qui n'est pas dans l'optique de la philosophie de Vision Zéro. Puis, un flux piétonnier important se constate dans les pistes, signe que les trottoirs ne sont pas suffisamment larges. Une réallocation additionnelle de l'espace est à envisager, notamment en élargissant les trottoirs de chaque côté de la rue.

Pour les pistes, mises à part les lignes de peinture, on y retrouve des panneaux de contournement d'obstacles pour indiquer aux automobilistes d'emprunter la voie de circulation plutôt que la piste. Quelques dos d'ânes ont été installés sur la voie de circulation, mais ils n'empiètent ni sur la piste, ni sur la zone hachurée. Ce faisant, plusieurs automobilistes les contournent en bifurquant sur la voie cyclable.

La zone tampon (bande hachurée) est quant à elle confortable en terme d'éloignement de la circulation automobile, mais ni les bollards (plastique), ni les poteaux de contournement (métal) n'agissent comme réelle séparation physique. Ce sont plutôt des délimiteurs et ceux-ci n'empêchent pas stationnement illégal et dangereux sur les pistes. Particulièrement à l'automne 2021, la présence de nombreux camions a été constatée sur la piste Sauriol à presque chaque à jour aux heures d'entrée des classes.

Enfin, des bollards (délinéateurs) de plastiques sont installés pendant la saison estivale, mais retirés pour l'hiver.



Les panneaux de contournement d'obstacles font les frais des automobilistes imprudents Sauriol/Basile-Routhier



## Sécurisation de Sauriol et Prieur

En attendant des aménagements permanents, il faut:

- Construire des séparations physiques aux intersections de Sauriol et Prieur avec le réseau artériel.
- Installer de réelles séparations physiques, en mettant des pots de fleurs ou des murets de ciment, qui pourraient être enlevés en cas de travaux souterrains.
- Des bollards permanents (4 saisons) sur la piste Sauriol et Prieur.
  - Les bollards sont enlevés l'hiver, alors que les largeurs à déneiger ne sont pas plus étroites que d'autres pistes dans le quartier qui conservent leur protection physique. On remarque que le REV Lajeunesse a une largeur bollard-trottoir plus étroite que celle de la plus étroite section sur la piste Prieur (à St-Hubert). Pourtant, les bollards sont conservés sur le REV et pas sur Prieur.
  - L'absence de bollard est particulièrement problématique sur la piste Prieur entre Christophe-Colomb et St-Hubert puisqu'il n'y a pas de zone tampon. Par le côté choisi de la piste et le sens de la circulation automobile, cyclistes et automobilistes se croisent à une distance qui assure difficilement un mètre de distance.
- Reculer les lignes d'arrêts automobile aux coins de Papineau, Christophe Colomb, Saint-Hubert et Lajeunesse.
- Implanter des feux cyclistes distincts pour sécuriser les virages à gauche des automobiles aux coins de Papineau, Christophe-Colomb, Saint-Hubert et Lajeunesse
- S'assurer de la visibilité au coin Péloquin et Sauriol (retirer les végétaux du coin de rue et créer un étranglement - par saillies ou bollards - afin de contraindre les automobilistes à ralentir).



Exemple de séparateur de béton implantés à Ottawa. Photo : Zvi Leve



Comparatif largeurs de pistes

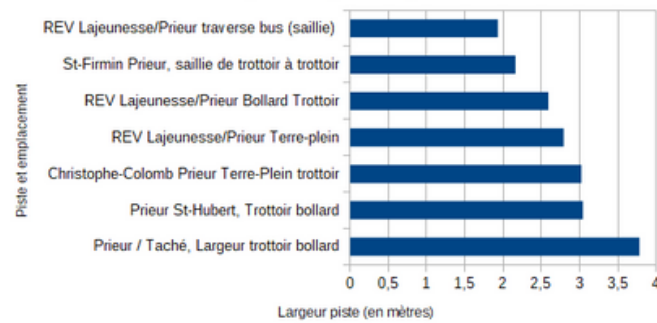


Tableau préparé par Samuel Milette-Lacombe

## Sécurisation de la piste Louvain Est

- Présentement, il y a des bandes cyclables à certains endroits et simplement des chaussées désignées à d'autres.
- Les bandes cyclables sur Louvain Est devraient être transformées en pistes cyclables unidirectionnelles.
- Les chaussées désignées devraient être également remplacées par des unidirectionnelles protégées au moins jusqu'à Berri pour rejoindre le REV, cependant, une mise à sens unique est à envisagée pour récupérer de l'espace.





## Sécurisation de Sauriol et Prieur

Sans bollard l'hiver, on se base uniquement sur un respect d'une ligne de peinture qui, de temps à autre, disparaît sous la neige ou la glace.



Pourtant, des exemples existent où des bollards sont conservés à l'année :

Piste cyclable de Maisonneuve à NDG (bidirectionnelle de 3 mètres de large), balises 12m/année depuis plus de 5 ans. Contact: Cyril Baudin - chef de division voirie - [cyril.baudin@montreal.ca](mailto:cyril.baudin@montreal.ca)

Piste cyclable rue McGill (Vieux Montréal) (unidirectionnelle 1.8m de large) - balises 12m/année depuis 3 ans. Contact : Marie-Ève Boivin - chef de division voirie - [marie-eve.boivin@montreal.ca](mailto:marie-eve.boivin@montreal.ca)





# CHANGEMENTS DE PRATIQUES

**Cette section compile les principales propositions visant à améliorer les pratiques pour favoriser les déplacements actifs.**

- Ne pas retarder la réalisation de plans de projets piétons/cyclables en raison de travaux (connus à l'avance). L'arrondissement devrait prévoir poursuivre d'autres aménagements en attendant. (ex. : piste cyclable prévue vers le District Central qui n'a pas été réalisée en 2021 en raison des travaux de St-Laurent).
- Dans le but d'avoir une approche globale, faire une revue systématique de toutes les rues de l'arrondissement pour évaluer les possibilités de réaménagement (pistes cyclables à ajouter, élargissement des trottoirs, etc.).
- Conformément aux recommandations du Ministère des transports et de l'INSPQ, privilégier l'aménagement de pistes cyclables unidirectionnelles plutôt que bidirectionnelles lors de la création et du réaménagement de pistes cyclables.
- Déterminer un objectif de part modale à mettre en rapport avec l'espace accordé par la voirie et documenter les progrès (ou reculs) vers cet objectif.
- Reconnaître et documenter les erreurs d'aménagement qui mettent en danger les usagers pour les corriger et ne pas les répéter. (La traverse cyclable dangereuse entre St-Firmin entre Gouin et Henri-Bourassa, par exemple).
- Ne pas installer sur les trottoirs ou sur les pistes cyclables les panneaux de signalisation temporaire sur pied. Cela réduit ou bloque carrément le flux piéton ou cycliste.



Pistes unidirectionnelles REV Bellechasse sur rue à sens unique.



# CHANGEMENTS DE PRATIQUES

- Demander que l'arrondissement exige de ses employés et contractuels de ne plus circuler avec leur véhicule sur les pistes cyclables, en particulier lors des collectes.
- Demander que l'arrondissement ne permette plus aux employés de rouler en camionnette en tout temps dans les parcs, surtout lorsque beaucoup d'enfants s'y trouvent. D'autres arrondissements, comme le Plateau et la Ville de Laval au Centre de la Nature, ont des flottes de mini véhicules électriques pour faire les mêmes tâches, qui roulent moins vite, ont moins d'angles morts et sont moins dangereux.
- Création d'un code d'incident spécifique aux problèmes de stationnement dans les voies cyclables afin d'éviter de diluer cette problématique dans les autres aspects de la circulation.
- Profiter des nouveaux aménagements pour verdir, perméabiliser (ex: saillie drainante) et déminéraliser les abords des rues, en envisageant l'utilisation d'espaces de stationnement.
- Relier systématiquement les écoles lors de la conception d'aménagements cyclables.
- Ne pas accorder de permis de stationnement dans les pistes cyclables sans permis de construction ou d'entraves incluant des détours sécuritaires.



*Rue Sauriol, différentes entraves n'offrant pas de détour piéton/cycliste sécuritaire.*



# CONCLUSION

Dans ce cahier, l'Association a présenté plusieurs mesures visant à faire passer la mobilité active à la vitesse supérieure, grâce à des suggestions de nouveaux aménagements audacieux, mais aussi avec des propositions d'améliorations et de changements de pratiques.

Dans une optique de santé publique, de qualité de vie et, surtout, dans un contexte de crise climatique, où la ville de Montréal a l'objectif d'être carboneutre d'ici 2050, des changements rapides doivent être envisagés pour induire dès maintenant des changements de la part modale de l'auto vers d'autres modes de transport, dont les modes actifs représentent une partie essentielle de la solution. L'AMAAC espère que ces suggestions pourront alimenter les discussions entourant la mobilité et qu'elles seront mises en oeuvre par les différentes instances de la ville dans un futur rapproché.

## Notes de fin

1. [Budget 2021-2022, Ville de Montréal](#)
2. Ville de Montréal, « [L'arrondissement d'Achilles-Cartier et trois partenaires lancent un projet-pilote d'1,5 M\\$ pour développer des alternatives à l'auto-solo](#) »
3. Action 2 du PLD, p. 19.
4. Actions 6, 10 et 11 du PLD.
5. Action 11 du PLD, p. 80.
6. Action 6 du PLD, p. 26.
7. Recommandation no 11 du Rapport de consultation publique sur le site Louvain Est.
8. Recommandation no 18 du Rapport de consultation publique sur le site Louvain Est.
9. Recommandation no 16 du Rapport de consultation publique sur le site Louvain Est.
10. Recommandation no 17 du Rapport de consultation publique sur le site Louvain Est.
11. La Presse+, « [Passages protégés pour piétons](#) »
12. SAAQ, « [Ce que dit la loi](#) »
13. À voir : un premier [excellent vidéo](#) sur les trottoirs traversants aux Pays-Bas, et un [deuxième](#).
14. Polytechnique Montréal, [Caractérisation du partage de la voirie à Montréal](#), p.9.
15. Politique de Stationnement de Montréal - [Aménager les intersections pour la sécurité des piétons](#).
16. *Ibid.*
17. Institut national de santé publique (INSPQ), [Le planificateur d'aménagement cyclable](#)  
Voir aussi : Arrondissement Rosemont-La Petite-Patrie, [Plan de mobilité active](#), p. 15.



## Remerciements

L'AMAAC tient à remercier chaleureusement tous les membres citoyens, organismes communautaires et institutions qui ont participé à la rédaction de ce document.

## Pour nous joindre :

Courriel : [amaacmtl@gmail.com](mailto:amaacmtl@gmail.com)

Facebook : [www.facebook.com/amaacmtl](http://www.facebook.com/amaacmtl)

Groupe de discussion : <https://www.facebook.com/groups/amaacmtl>



# **Annexe 1**

Proposition pour un accès au REM simplifié

**PRÉPARÉ PAR L'AMAAC**



# *Un projet pour Bordeaux-Cartierville*



**AMAAC**

ASSOCIATION POUR LA MOBILITÉ ACTIVE  
AHUNTSIC-CARTIERVILLE

## **Aménagements prioritaires favorisant la mobilité active**

entre le pôle de déplacements de l'hôpital du Sacré-Cœur de Montréal et du centre culturel et communautaire de Cartierville et les gares Bois-Franc et Du Ruisseau du Réseau express métropolitain (REM)  
*Février 2022*



## Aménagements prioritaires de liens favorisant la mobilité active

entre le pôle de déplacements de l'hôpital du Sacré-Cœur et du centre culturel et communautaire de Cartierville (CCCC) et les gares Bois-Franc et Du Ruisseau du Réseau express métropolitain (REM)

Le succès éclatant de l'axe 1 Berri / Lajeunesse / St-Denis du Réseau express vélo (REV) démontre qu'un projet basé sur une vision globale, mené par concertation entre la ville centre, divers arrondissements et les agences de transport peut avoir un réel impact sur les parts modales de transports en faveur de la mobilité active. Cet objectif est beaucoup plus difficile à atteindre par des actions fragmentaires sans plan global à court terme.

Nous croyons d'ailleurs que ce succès a pu influencer l'office de consultation publique de Montréal (OCPM) lorsqu'il a émis la recommandation suivante dans son rapport sur le projet d'écoquartier Louvain Est.

### RECOMMANDATION n°16

*La commission recommande que l'aménagement des liens pour le transport actif soit réalisé en début de projet afin de faciliter le transfert modal.*

Dans le contexte de l'ouverture prochaine des stations du Réseau express métropolitain (REM), nous constatons que le temps presse et souhaitons nous assurer qu'un tel effort concerté soit mis en marche car nous avons devant nous une occasion unique d'agir pour favoriser un transfert durable vers la mobilité durable.

### L'Association pour la mobilité active Ahuntsic Cartierville (AMAAC)

est un regroupement de citoyen-ne-s et d'organisations promouvant la mobilité active sous toutes ses formes. Elle vise à regrouper les acteurs de l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville ayant un intérêt à favoriser les modes de transports actifs. Elle milite notamment pour des aménagements cyclables plus nombreux et sécuritaires, des espaces piétonniers confortables et accessibles, ainsi que l'apaisement et la réduction de la circulation automobile. Pour en savoir plus, consultez la page [Facebook](#) de l'organisation.

Informations et relations avec les médias [amaacmtl@gmail.com](mailto:amaacmtl@gmail.com)

### Ahuncycle

est un regroupement citoyen d'Ahuntsic-Cartierville qui souhaite faire la promotion de l'utilisation des transports actifs (vélo et marche). [Ahuncycle](#)

### Mobilisation environnement Ahuntsic-Cartierville (MEAC)

est un comité citoyen qui a été fondé à l'été 2015 pour dénoncer le projet d'oléoduc Énergie Est dans le contexte des élections fédérales. Son objectif est de mobiliser la communauté du quartier autour des enjeux environnementaux tels que le transport des hydrocarbures, la transition énergétique, l'aménagement urbain ainsi que les transports actifs et collectifs. Depuis sa formation, le comité a fait beaucoup de chemin, comme en témoignent ses [réalisations](#).

Dans le contexte de la construction des stations locales du Réseau express métropolitain (REM), l'AMAAC, Ahuncycle et Mobilisation environnement Ahuntsic-Cartierville (MEAC) souhaitent s'assurer que les différentes actions concernant les abords des stations du REM et le pôle de déplacement de l'hôpital Sacré-Cœur prévues au Plan local de déplacement d'Ahuntsic-Cartierville (PLD) soient priorisées comme un tout et menées de front avec un plan global pour former un ensemble structurant pour la mobilité active dans le district Bordeaux-Cartierville. Nous exprimons aussi le souhait que ces travaux soient menés concurremment à ceux du REM afin de permettre l'adoption de méthodes de déplacements actifs dès la mise en opération des stations.

Rappelons que le PLD a été élaboré en 2019 par le comité technique de l'arrondissement avec le support des experts de la firme AECOM, le concours des élu-e-s et directions de l'arrondissement et le Comité mobilité active (un groupe de partenaires locaux en mobilité et aménagement dont Ahuncycle et le MEAC faisaient partie). Nous sommes reconnaissants que le PLD comprenne les principales mesures nécessaires à la réalisation de ce projet. De ce plan, nous tenons à souligner les actions no. 2, 6, 7, 10, 15, 22 et 28 pour lesquelles nous souhaitons voir des actions concertées et un échéancier commun avec une volonté de succès. Nous publions des extraits puisés dans le PLD du texte de ces actions aux pages 5 et 8 de ce document.

Nous souhaitons qu'un réseau favorisant la mobilité active entre le pôle de déplacement majeur constitué par l'hôpital Sacré-Cœur et le centre culturel et communautaire de Cartierville (CCCC) et les gares Du Ruisseau et Bois-Franc soit la priorité pour les années 2022 et 2023.

Ce réseau doit aussi permettre le désenclavement des quartiers à l'ouest et à l'est du grand quadrilatère institutionnel de Cartierville (fig. 1) en permettant de traverser ce pôle d'ouest en est (fig. 2).

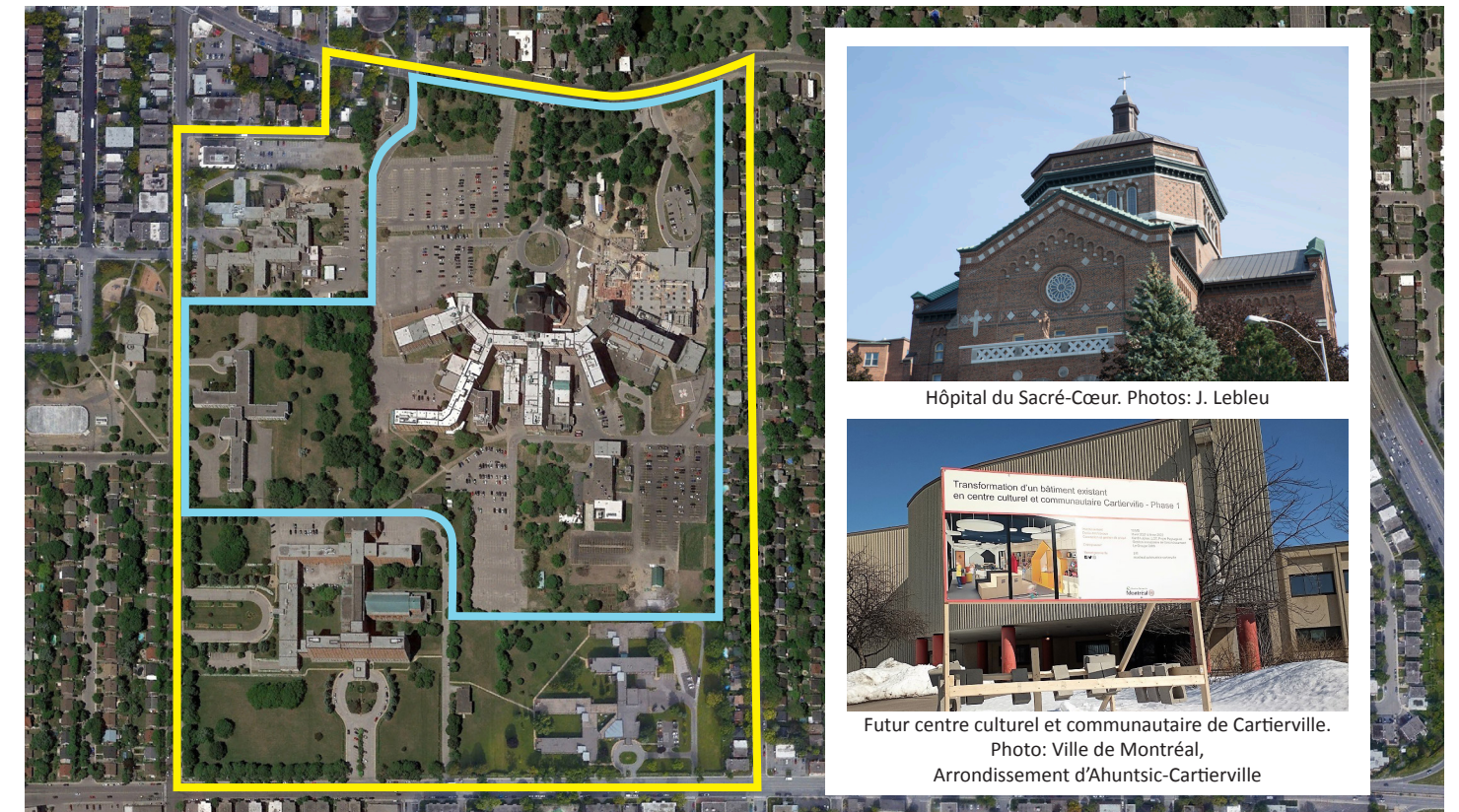


Fig. 1: tracé jaune, quadrilatère institutionnel de Cartierville, tracé bleu, pôle de déplacement Sacré-Cœur - CCCC  
Capture d'écran de Google Earth, 15 février 2022. Date des images satellite: 19 août 2019.





**Fig. 2:** tracé bleu, trajet à travers le pôle de déplacement Sacré-Cœur - CCCC de la rue Grenet au boulevard O'Brien. Capture d'écran de Google Earth, 15 février 2022. Date des images satellite: 19 août 2019.

### Mesures proposées pour consolider un réseau de mobilité active efficace et sécuritaire dans le district de Bordeaux-Cartierville ( voir fig. 4, pages 6 et 7)

**À partir de la gare Bois-Franc vers le CCCC :** Prévoir une station de Bixi à la gare, mettre la rue Grenet à sens unique et y aménager des pistes cyclables unidirectionnelles en prévoyant des accès adéquats à l'école Louisbourg, à la bibliothèque de Cartierville, au YMCA, au parc De Mésey et au Centre culturel et communautaire de Cartierville (CCCC).

**À partir du CCCC vers O'Brien :** établir un lien entre la rue Grenet et la rue Forbes afin de permettre aux piétons et cyclistes de se rendre au boulevard O'Brien en traversant le quadrilatère institutionnel (fig. 2). Faciliter aux résidents du quartier l'accès piéton au CCCC, au potager de Cultures solidaires et à l'hôpital.

**À partir de la gare Du Ruisseau vers l'hôpital :** Prévoir une station de Bixi. Pistes unidirectionnelles protégées sur la rue Filion entre la rue de la Paix et la rue de Louisbourg. Installation de feux de circulation comprenant des cycles piétons et cyclistes à l'intersection des rues Filion et Dudemaine où se trouve l'école primaire Alice-Parizeau et l'église Transformation of our Lord (fig. 3). Amélioration des aménagements pour la sécurité des piétons et cyclistes sur la rue de Louisbourg et le boulevard O'Brien.

**À partir de la gare Du Ruisseau vers l'arrondissement de St-Laurent :** Assurer une traversée sécuritaire pour tous à travers la gare et le boulevard Henri-Bourassa vers la rue Dutrisac afin de rejoindre le réseau local sur la rue Poirier dans St-Laurent.



**Fig. 3:** intersection des rues Dudemaine et Filion, point de jonction avec le réseau cyclable Est-Ouest. Capture d'écran de Google Maps, 15 février 2022. Date de la prise de vue: novembre 2020.

### Ces mesures se retrouvent dans différentes actions proposées dans le PLD.<sup>1</sup> En voici quelques extrait pertinents.

#### Action 2

##### *Améliorer l'accessibilité des piétons par l'ajout de liens et de traversées.*

Cette mesure vise à consolider le réseau piétonnier afin :

- D'offrir des itinéraires plus courts aux piétons, compte tenu de leur vitesse de déplacement limitée et de l'utilisation de leur propre énergie;
- De désenclaver les quartiers en améliorant le maillage des réseaux actifs;
- D'inciter à l'utilisation de la marche.

Au niveau des voies ferrées [...] assurer le passage par modes actifs au niveau des gares REM Bois-Franc et Du Ruisseau.

Dans les grands terrains non franchissables : Hôpital du Sacré-Cœur-de-Montréal, entre les rues Grenet et Saint-Évariste.

#### Action 6

##### *Bonifier le réseau cyclable.*

Le réseau proposé intègre plusieurs raccordements reliant les aménagements cyclables existants. Il comprend plusieurs nouveaux axes cyclables visant à améliorer la desserte de l'arrondissement et des territoires riverains. Le réseau proposé :

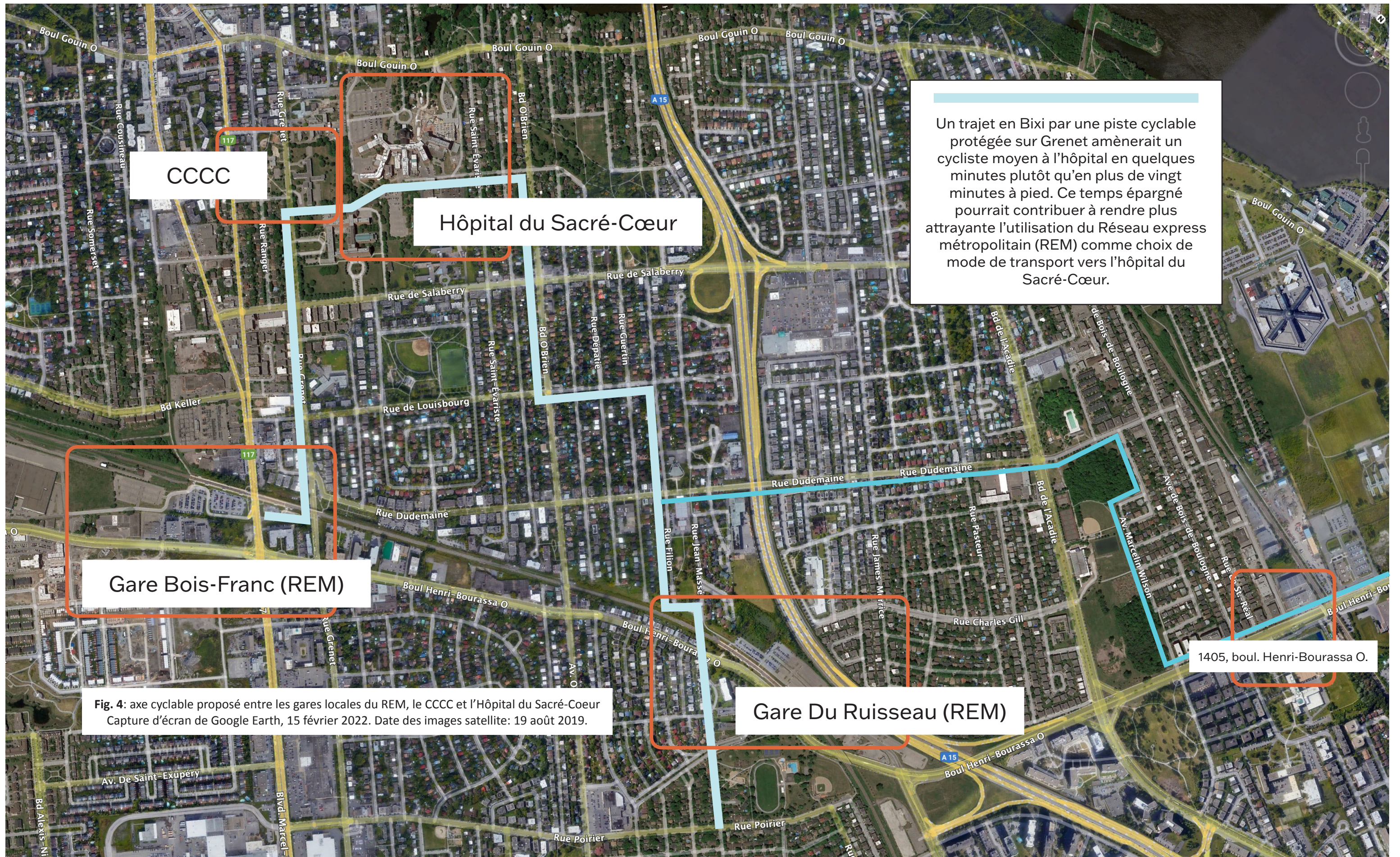
- Dessert les principaux générateurs de déplacements (emplois, écoles et activités);
- Permet des liens directs, les détours étant dissuasifs pour les cyclistes;
- Améliore les liens vers les arrondissements ou villes limitrophes;
- Améliore les connexions avec le réseau de transport en commun et favorise l'intermodalité.

Les projets suivants font notamment partie des aménagements projetés ou proposés : Desservir les gares Bois-de-Boulogne, Chabanel, Ahuntsic, Sauvé, Bois-Franc et Montpellier;

Améliorer la connectivité vers l'arrondissement de Saint-Laurent par la rue Cousineau, le boulevard Henri-Bourassa et la rue Filion.

(suite à la page 8)





Un trajet en Bixi par une piste cyclable protégée sur Grenet amènerait un cycliste moyen à l'hôpital en quelques minutes plutôt qu'en plus de vingt minutes à pied. Ce temps épargné pourrait contribuer à rendre plus attrayante l'utilisation du Réseau express métropolitain (REM) comme choix de mode de transport vers l'hôpital du Sacré-Cœur.

CCCC

Hôpital du Sacré-Cœur

Gare Bois-Franc (REM)

Gare Du Ruisseau (REM)

1405, boul. Henri-Bourassa O.

Fig. 4: axe cyclable proposé entre les gares locales du REM, le CCCC et l'Hôpital du Sacré-Coeur  
Capture d'écran de Google Earth, 15 février 2022. Date des images satellite: 19 août 2019.



## Action 7

***L'expansion du service de BIXI permettrait de soutenir la mobilité active à l'échelle de l'arrondissement, et plus particulièrement dans le district de Bordeaux-Cartierville. Il permettrait ainsi de multiplier les alternatives à l'automobile.***

- Gares Bois-Franc, Du Ruisseau et Ahuntsic
- Hôpital du Sacré-Cœur-de-Montréal
- Centre YMCA de Cartierville

## Action 10

***Privilégier les aménagements cyclables de qualité et répondant aux meilleures pratiques.***

- Prévoir des aménagements confortables d'au moins 1,5 mètre par direction pour des aménagements bidirectionnels et, lorsque l'espace le permet, des voies de 2,5 mètres pour des aménagements unidirectionnels pour permettre le dépassement sécuritaire;
- Aménager des liens cyclables unidirectionnels suivant le sens de la circulation, pour limiter les conflits avec les autres usagers;
- Privilégier les aménagements protégés, particulièrement sur les axes à fort achalandage routier;
- Privilégier les aménagements distincts pour les cyclistes et les piétons.

## Action 15

***Améliorer l'entretien hivernal des aménagements pour modes actifs.***

- Déglçage des trottoirs et des bateaux pavés;
- Dégagement des corridors de marche, incluant l'entretien des infrastructures de drainage pour limiter l'accumulation d'eau au niveau des abaissées de trottoir;
- Dénéigement des débarcadères et des arrêts d'autobus;
- Dénéigement des pistes cyclables et amélioration de la desserte quatre saisons.

Étendre le réseau blanc à l'ensemble des pistes en site propre ou protégées.

Étendre le réseau blanc : pont de l'île-Perry (vers Laval), piste cyclable Gouin, REV et tout nouvel aménagement cyclable.

## Action 22

***Améliorer l'accessibilité au transport en commun.***

Soutenir la planification des connexions aux stations REM Bois-Franc et Du Ruisseau.

Planifier l'accessibilité locale aux stations pour faciliter l'accès des résidents au transport collectif; proposer des cheminements piétonniers attractifs et sécuritaires pour encourager le transfert modal.

## Action 28

***Améliorer le partage de l'espace public au profit des modes actifs et collectifs.***

En présence d'une large emprise, la mise en place d'aménagements cyclables et l'élargissement des trottoirs représentent une façon de réduire la largeur des voies de circulation, d'apaiser la circulation et d'améliorer le partage au profit des modes actifs.

L'aménagement de mesures préférentielles pour autobus permet d'améliorer le partage de la rue entre les usagers des modes privés et ceux des modes publics.

Note.

1 Source du texte des actions : Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville, Plan local de déplacements, 2019, pages 19, 26, 29, 32, 37, 48 et 59



# **Annexe 2**

Repenser l'accessibilité des pôles institutionnels de l'arrondissement / Saint-Hubert et Émile-Journault

**PRÉPARÉ PAR CYNTHIA FALAISE, EN COLLABORATION  
AVEC FRANÇOIS DELWAIDE**





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).



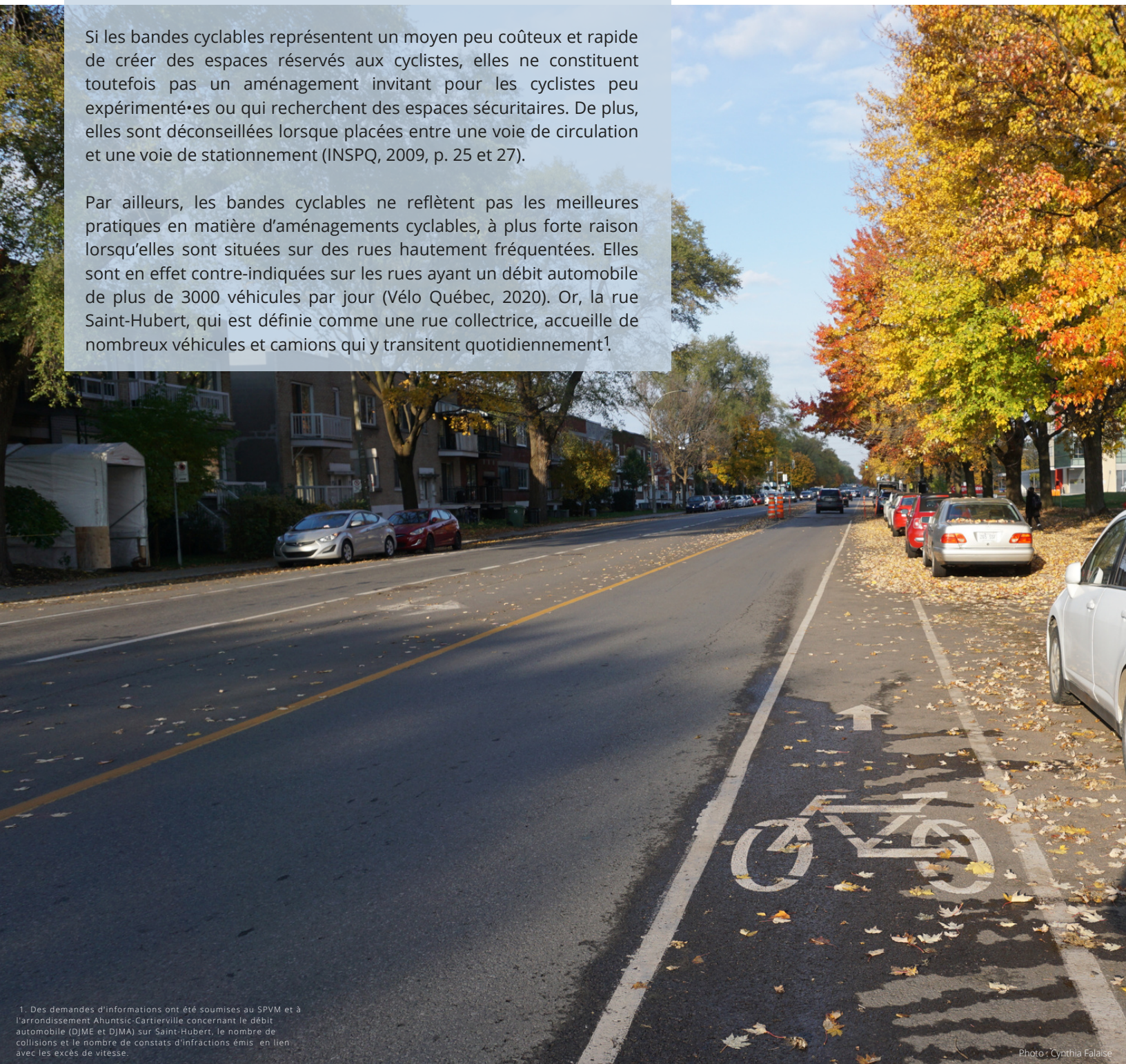


# DES AMÉNAGEMENTS À REPENSER

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 quotidiennement<sup>1</sup>.



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.

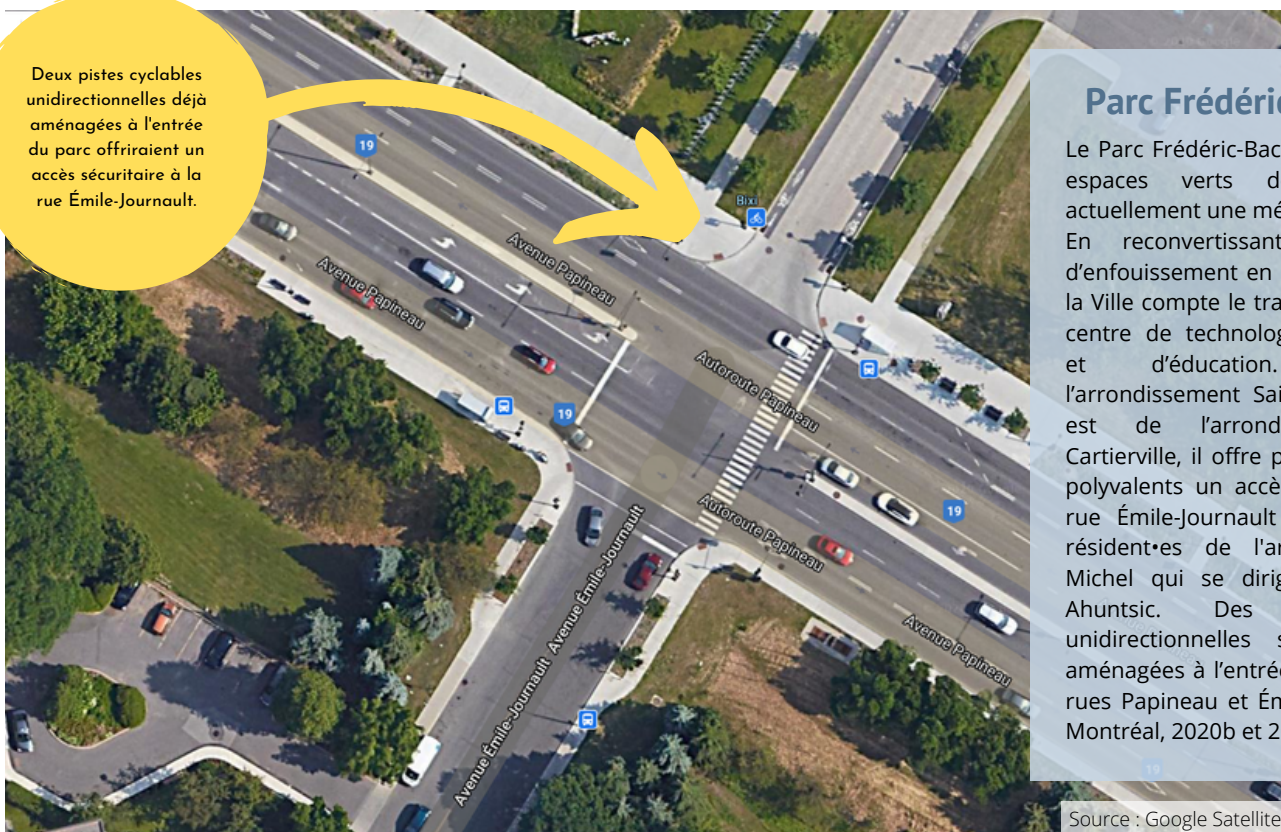
## Site Louvain Est

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.

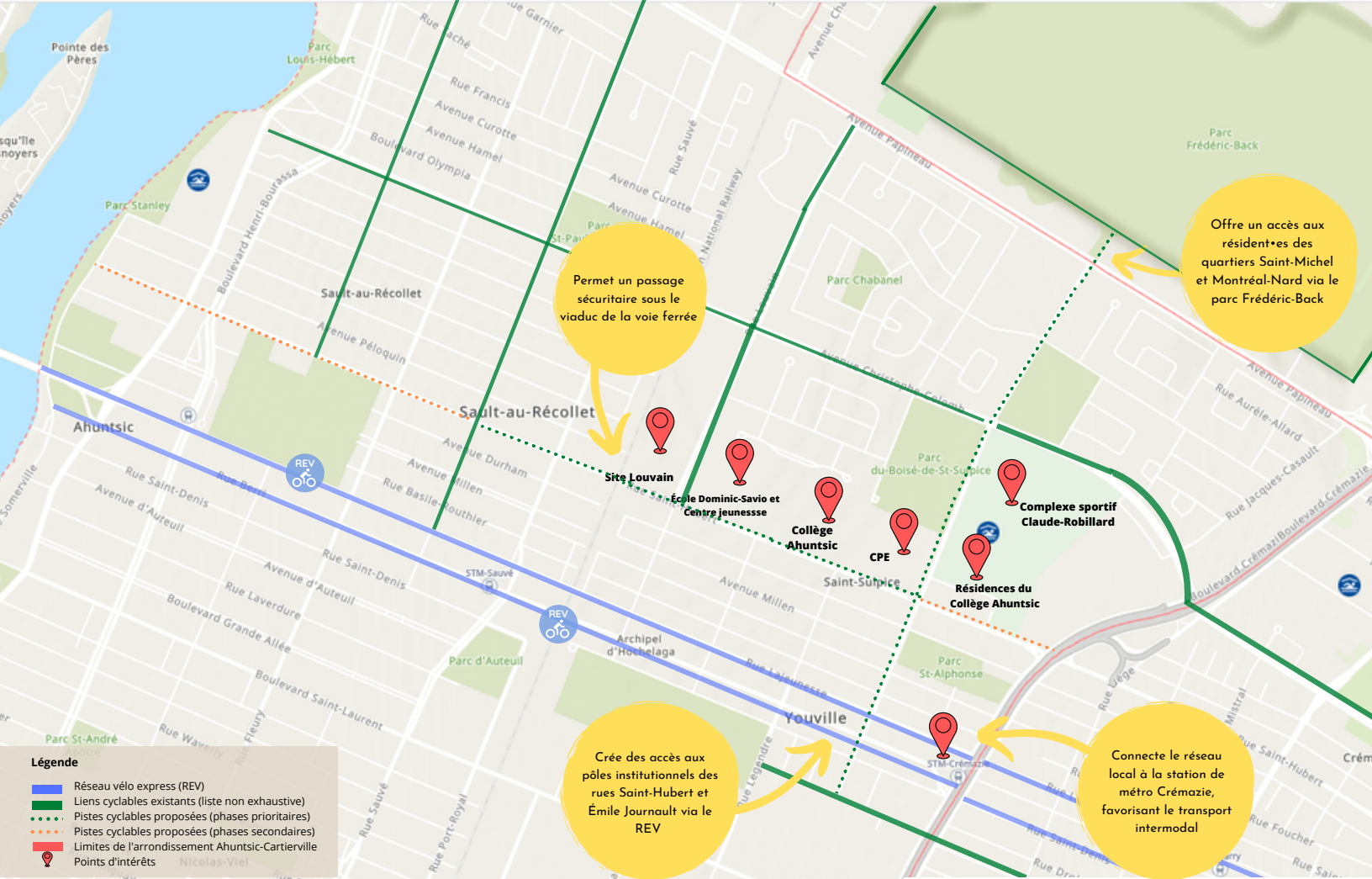


## Parc Frédéric-Back

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 piétons (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

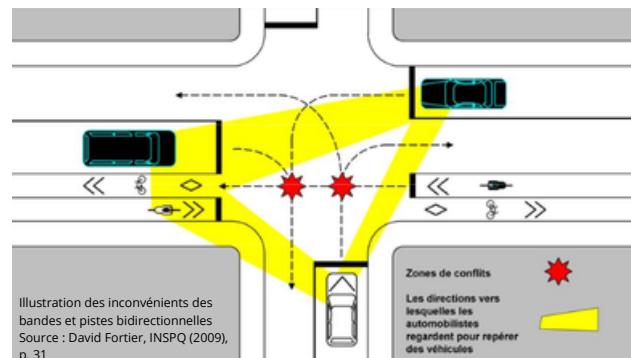
Source : Ville de Montréal



## 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)



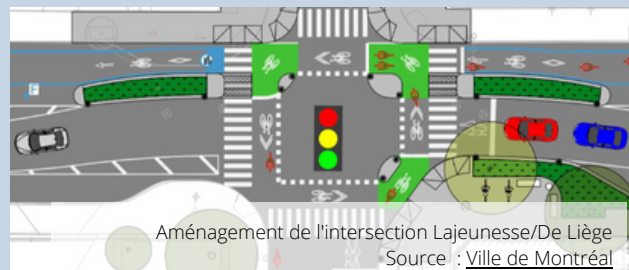
## Intersection Saint-Hubert/Émile-Journault : proposition pour un carrefour réellement protégé

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.

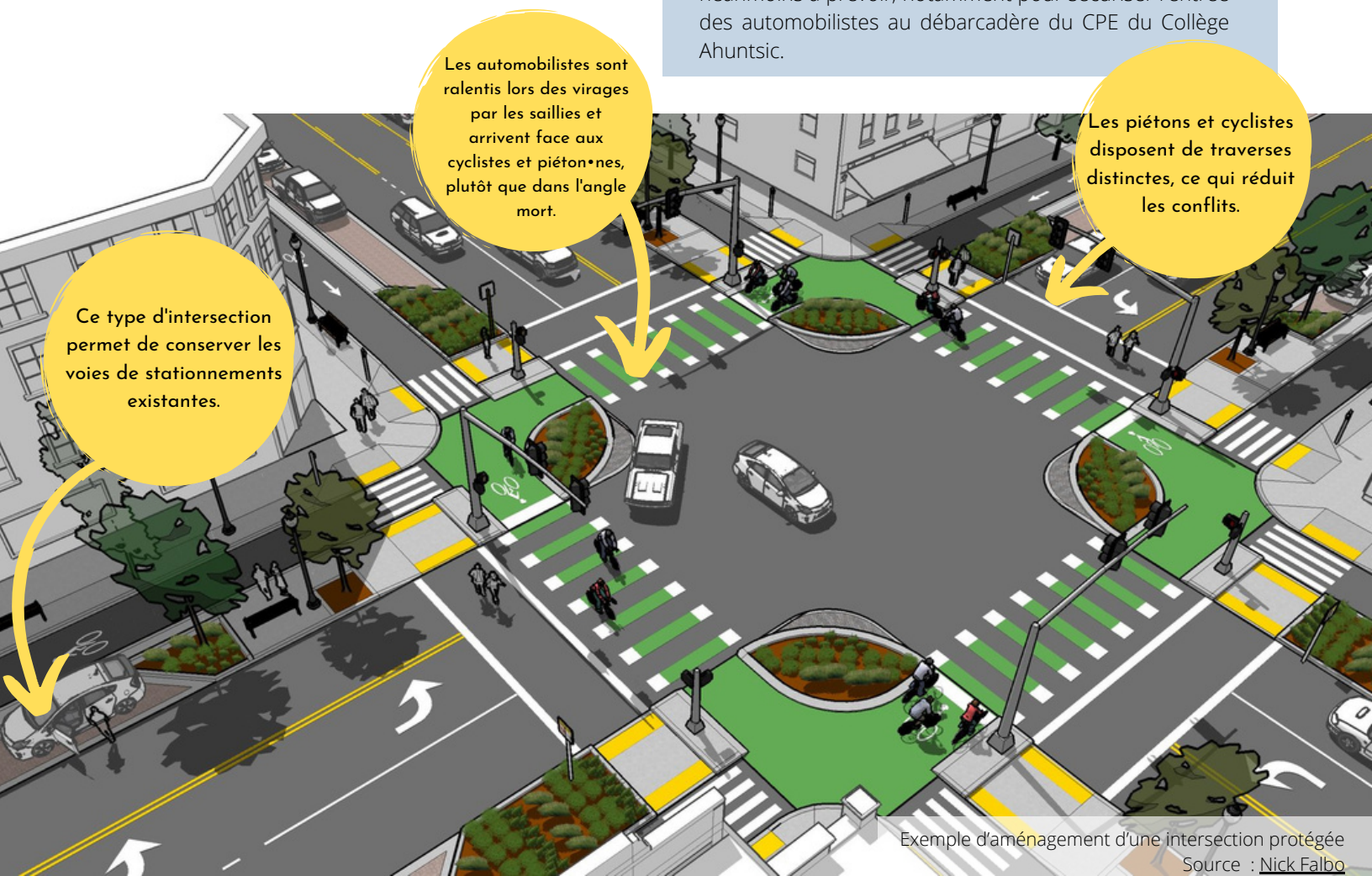
Ce type d'intersection aurait tout intérêt à être également implanté au carrefour entre les rues Saint-Hubert et de Louvain Est.

### 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

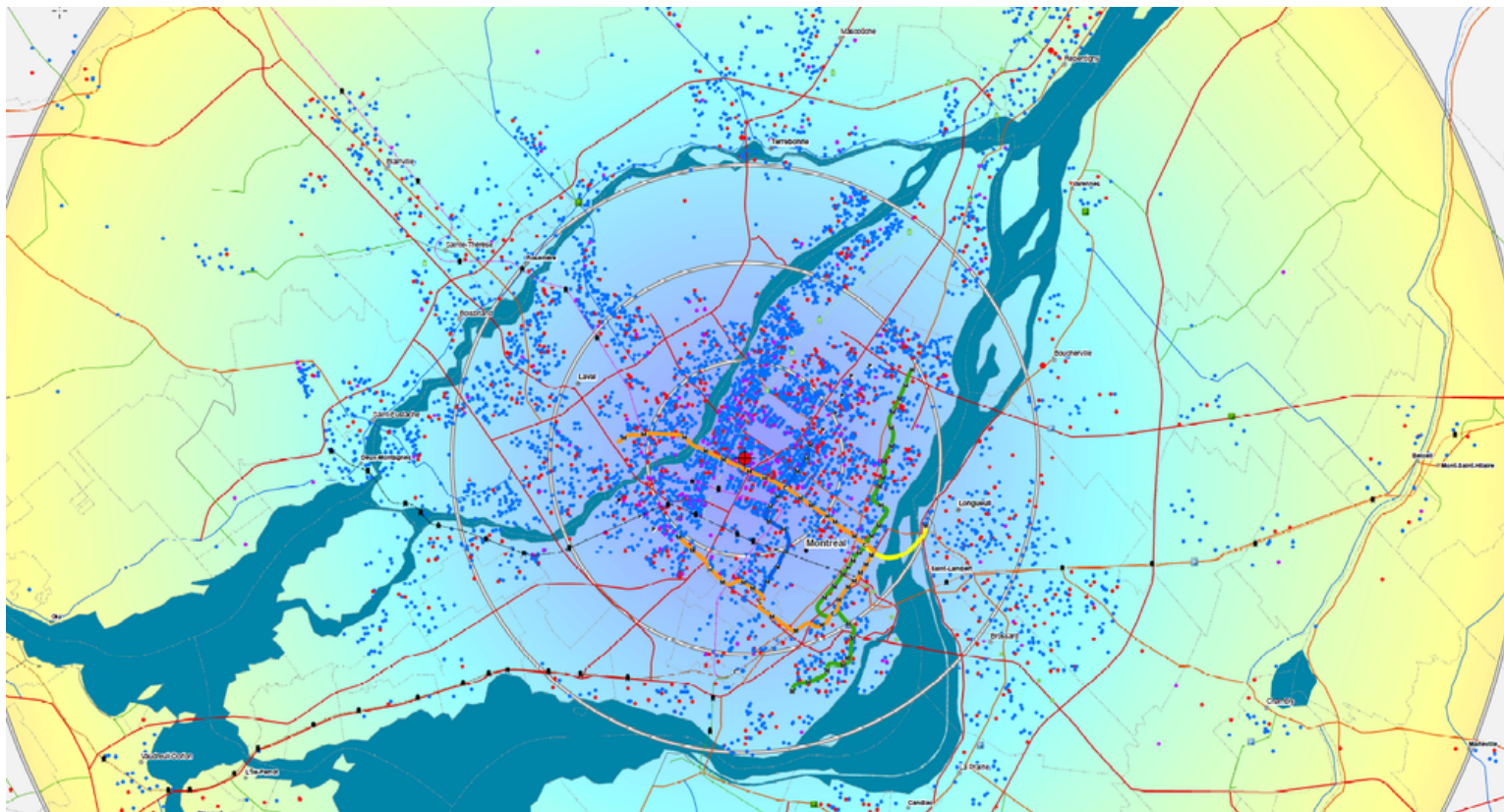
Emplacements: 2e Étage Sud-Est, 2e Étage Sud-Ouest, Av. Émile-Journault, Piste et Pelouse, Sortie Nord-Est, Stationnements

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



## 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-Écosse (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*				
	Nombre d'étudiants	Temps partiel	Temps plein	Mixte	% d'étudiants
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	2 138	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'Adresse Québec.\*\*

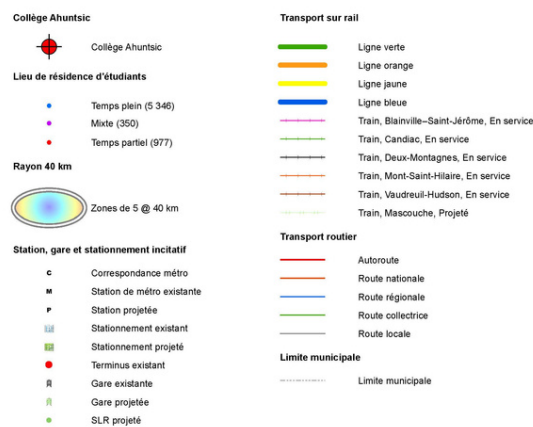
\*\*Hormis les 21 étudiants hors Québec

## Le personnel en chiffre

Par emplacement de code postal <sup>1</sup>		
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

<sup>1</sup> 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

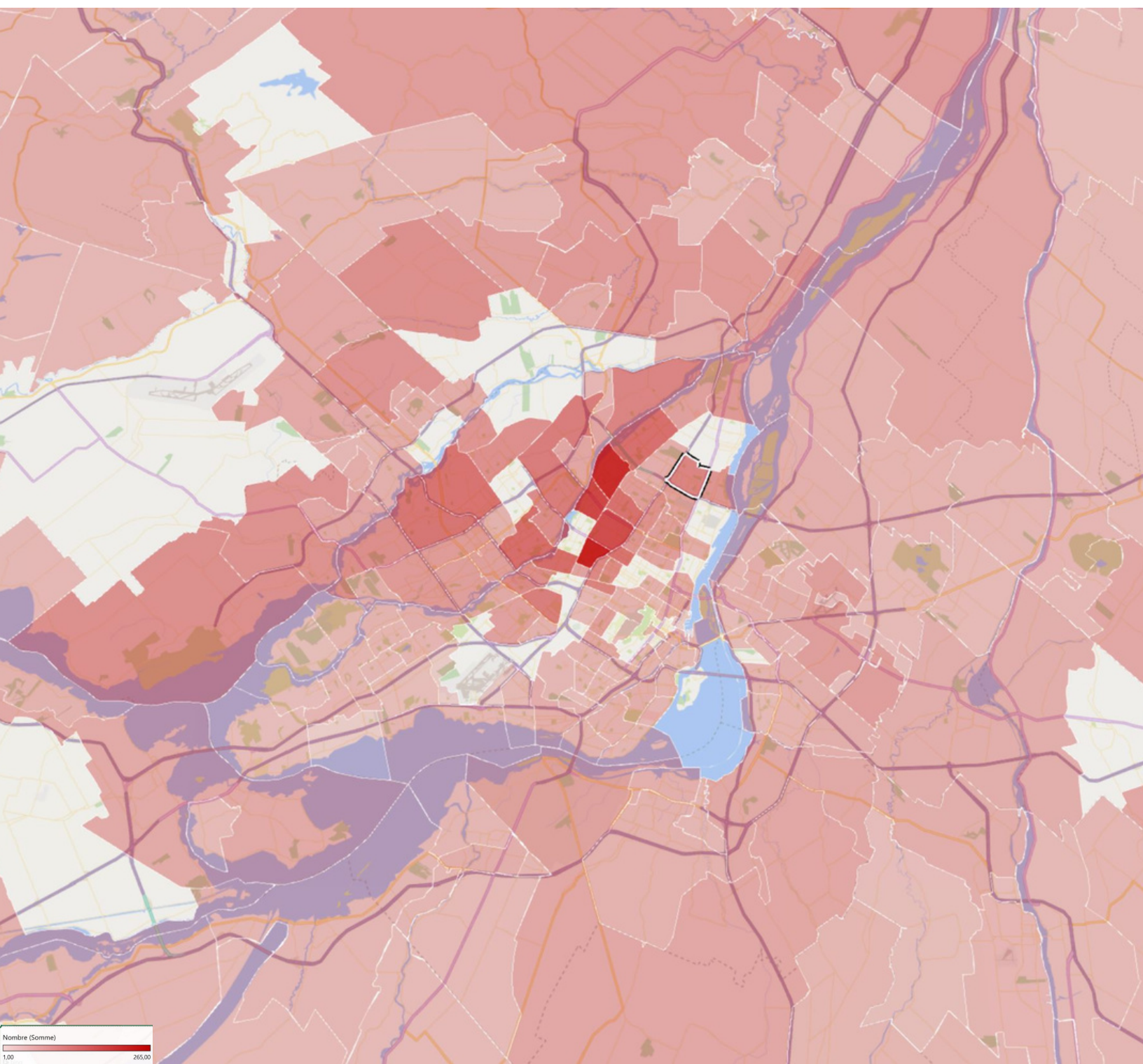
Statistiques de fréquentation de la clientèle étudiante : Collège Ahuntsic, 2018  
Codes postaux : Postes Canada, 2018  
Limites administratives : AQGeo, Adresses Québec, M.R.N., 2018

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



# **Annexe 3**

1 km d'agriculture urbaine  
De béton à betterave

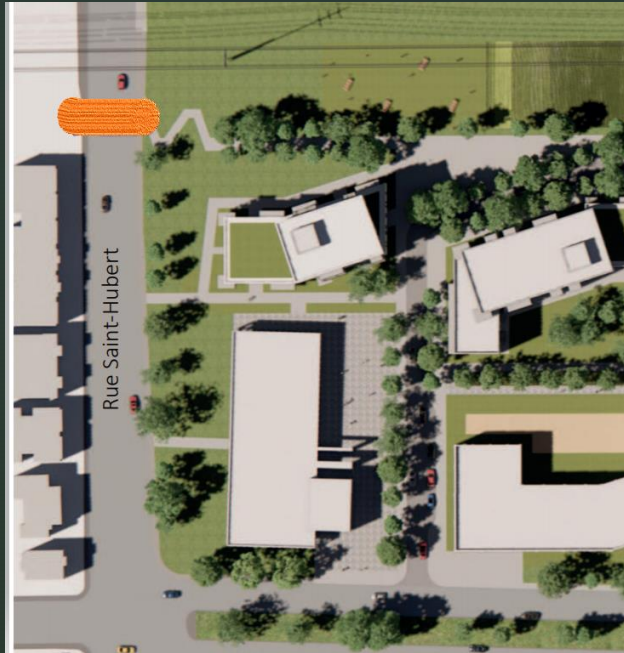
**PRÉPARÉ PAR STÉPHANE BARSALOU ET  
JACQUES LEBLEU**



# Écoquartier Louvain Est:

présentations d'opinions devant les commissaires de l'OCPM.

Stéphane Barsalou et Jacques Lebleu residents d'Ahuntsic depuis nombreuses années



1 km  
d'agriculture  
urbaine

De béton à betterave



# Passerelle verte au dessus de St-Hubert

Afin d'intégrer l'écoquartier dans le paysage et l'environnement actuels des résidents du voisinage


Afin de créer 1km en continu d'agriculture urbaine

Afin d'offrir un accès direct au Métro Sauvé et train de banlieue

Afin d'améliorer la sécurité des déplacements actifs et d'éviter l'apparition d'une ligne de désir traversant St-Hubert

Afin de respecter les avis des experts et le nouveau processus de gouvernance





<https://earth.google.com/earth/d/1UBhPnClsv1DF7aRVYbl0laZFaeXQYcoM?usp=sharing>

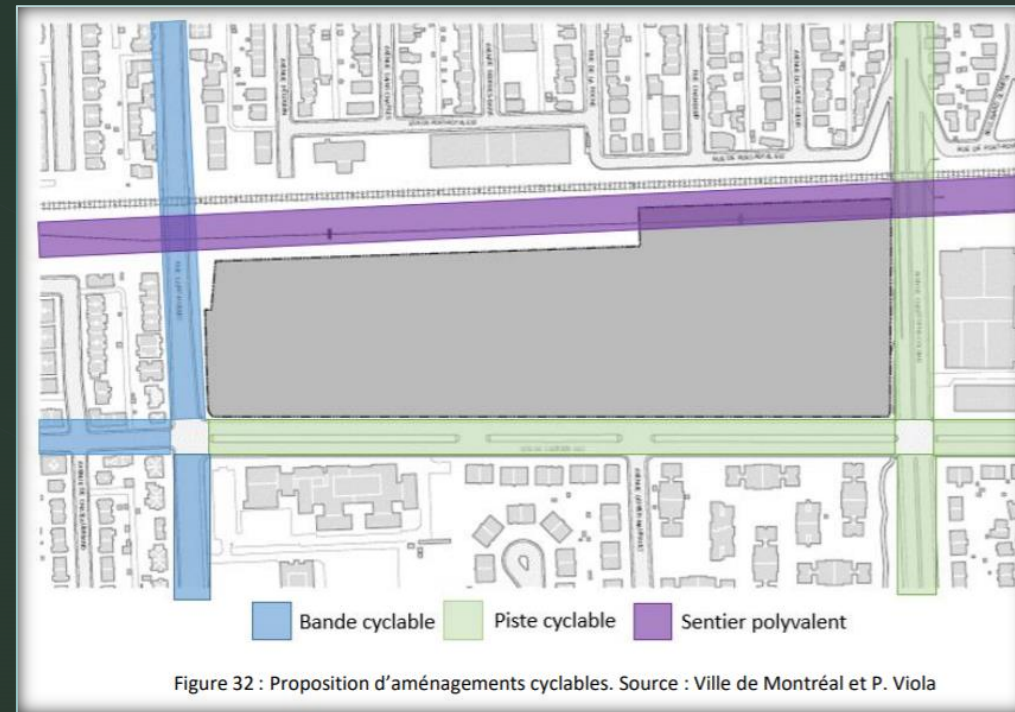
# Google Earth



# Sécurité des piétons et cyclistes pour un accès direct au Métro Sauvé

▪ 'L'installation d'une passerelle, permettrait aux gens de traverser les rues St Hubert ou Christophe-Colombe en toute sécurité, rapidement et directement. L'aménagement de certaines infrastructures sont autorisées sur le terrain d'Hydro-Québec, telles que les parcs, aménagements paysagers, jardins partagés, clôtures, stationnement, pistes cyclables, etc. (Bureau de projet partagé Louvain Est, 2019). Ainsi une telle installation pourrait être envisagée.'

▪ Priscilla Viola

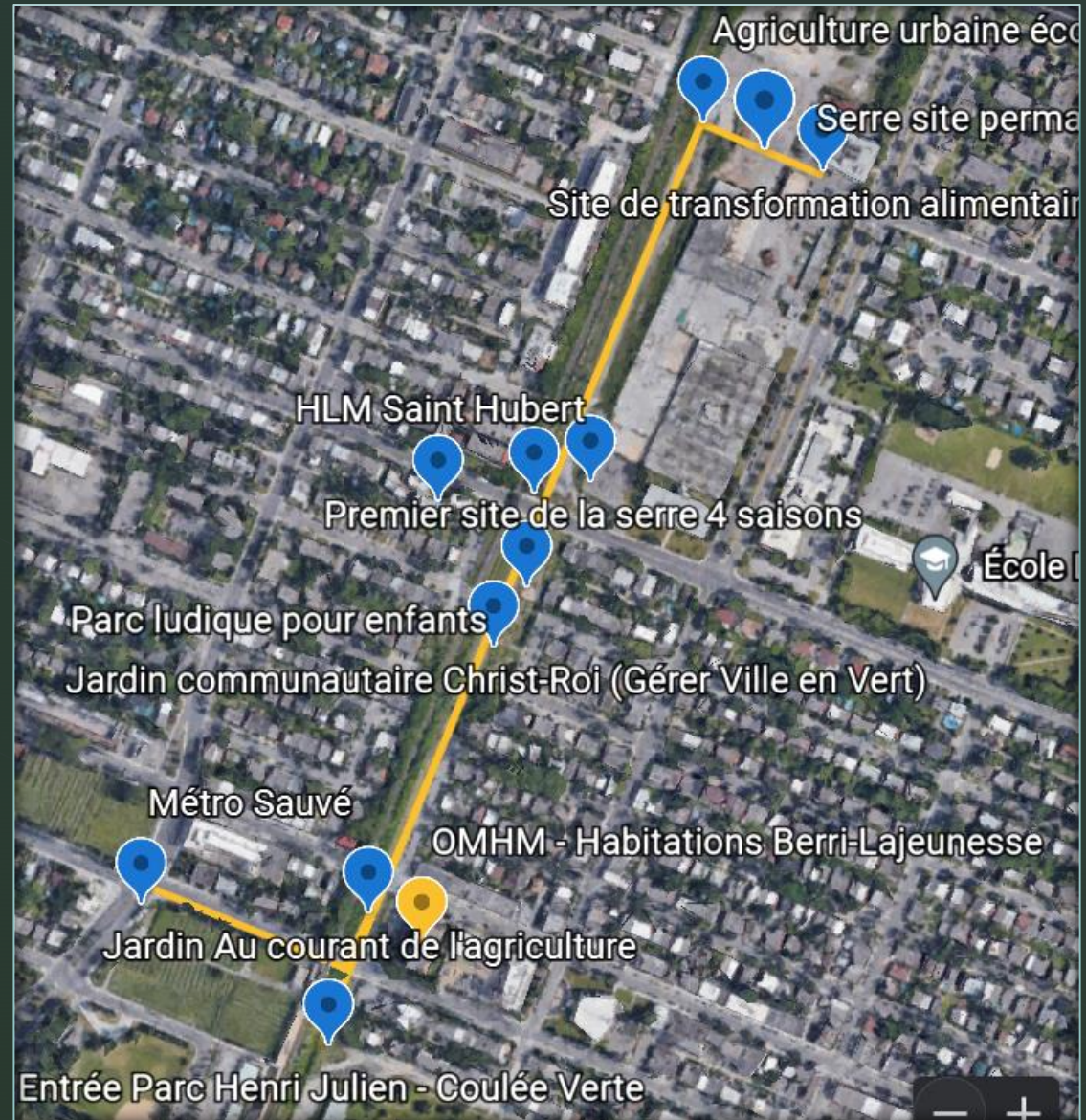








1 km  
de béton  
à  
1 km  
d'agriculture  
urbaine







# Passerelle verte

- Il ne reste qu'à lier ce sentier à la coulée verte de l'écoquartier, ainsi qu'à sa serre et à sa production alimentaire extérieure pour en faire 1 km d'agriculture urbaine en continu, un exploit pas banal que l'arrondissement pourrait mettre en valeur.