

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

Rencontre de préconsultation
Scouts du Canada
22 juin 2024

I. INTRODUCTION

1.1 Contexte global

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

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

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

1.2 Synthèse — Scouts du Canada

Le présent compte-rendu fait état des commentaires recueillis lors d'un groupe de discussion avec des scouts le 22 juin 2024. L'atelier réunissait 40 jeunes de 15 à 25 ans provenant de Montréal, Gatineau, Longueuil, ainsi que d'autres municipalités de la Rive-Sud de Montréal.

On a divisé les jeunes en groupe. Chaque groupe était invité à identifier un thème de discussion parmi la liste suivante : mobilité durable, repartage équitable de la rue, lieux de la vie collective, sentiment d'insécurité dans l'espace public, art et culture, ainsi qu'inclusion et gouvernance. Ensuite, les groupes étaient appelés à identifier des enjeux autour des thèmes choisis, puis à formuler des pistes de solutions.

Les groupes ont choisi les thèmes suivants :

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

II. ENJEUX ET PROPOSITIONS

2.1 Mobilité durable

2.1.2 Encourager l'utilisation du transport collectif et actif

a) Enjeux

- Dans certains quartiers, l'offre de commerces et de services de proximité n'est pas suffisante. Par conséquent, la population se déplace dans d'autres quartiers pour effectuer les achats courants et utilise la voiture, participant ainsi à l'augmentation des émissions de GES.
- Il y a trop de voitures au centre-ville de Montréal. En plus d'augmenter les émissions de GES, la cohabitation entre vélos et voitures est rendue plus difficile, contribuant aussi à en décourager plusieurs d'utiliser le vélo dans le secteur.
- Il n'y a pas suffisamment de stations BIXI en dehors des quartiers centraux.
- Les quartiers excentrés sont mal desservis par les transports collectifs. La fréquence de passage des autobus n'y est pas suffisante, surtout en dehors des heures de pointe, ce qui laisse peu d'options aux gens vivant hors des quartiers centraux ou ayant des horaires de travail atypiques. De plus, les horaires d'autobus ne sont pas toujours respectés.

b) Propositions et pistes de réflexion

- Encourager le développement d'une diversité de commerces et de services de proximité dans les quartiers qui en sont dépourvus afin de réduire le nombre de déplacements en voiture.
- Introduire un péage pour les voitures qui entrent au centre-ville. Aménager davantage de voies réservées aux transports actifs et collectifs dans le centre-ville afin d'encourager leur utilisation.
- Aménager davantage de stations BIXI dans les quartiers excentrés, mais aussi sur les deux rives de l'île de Montréal.
- Lancer un projet de transport collectif structurant pour les quartiers excentrés.

2.1.2 Améliorer l'accès à l'île de Montréal, en transport collectif et actif, à partir de la Rive-Sud

a) Enjeux

- Il n'y a qu'une piste cyclable reliant la Rive-Sud à l'île de Montréal, soit celle sur le pont Jacques-Cartier.
- Aucune ligne d'autobus n'effectue le trajet direct entre la Rive-Sud et l'île de Montréal. Il faut donc effectuer plusieurs transferts pour effectuer le trajet, ce qui est peu efficace.

- Il n’y a pas de voie réservée au covoiturage sur les ponts reliant la Rive-Sud à l’île de Montréal. Une telle voie réduirait le nombre de voitures sur les ponts et, corollairement, rendrait la circulation plus fluide.
- Les tarifs de l’ARTM sont trop élevés dans la zone B. Lorsqu’on les compare aux tarifs de stationnements sur l’île de Montréal, prendre le transport collectif n’est pas avantageux sur le plan financier.
- Ne pas pouvoir cumuler des titres de transport collectif pour différentes zones sur une même carte OPUS est peu pratique.

b) Propositions et pistes de réflexion

- Aménager une piste cyclable sur le pont Victoria, ce qui permettrait un accès direct et facile au centre-ville de Montréal à partir de la Rive-Sud.
- Amener les différentes villes de la région métropolitaine de Montréal à coopérer pour améliorer l’efficacité des transports collectifs entre Montréal et les banlieues.
- Aménager une voie réservée au covoiturage sur les ponts reliant la Rive-Sud à l’île de Montréal.
- Toutes les stations de métro, incluant celles situées en dehors de l’île de Montréal, devraient être placées dans la zone tarifaire A. Les tarifs pourraient être réduits en dehors des heures de pointe pour encourager l’utilisation du transport collectif les soirs et week-ends.
- Trouver un moyen de permettre le cumul de titres de transport collectif pour différentes zones sur une même carte OPUS.

2.1.3 Faciliter la circulation automobile sur les artères réservées aux véhicules motorisés

a) Enjeux

- La vitesse maximum sur les segments d’autoroute situés en milieu urbain est trop basse, ce qui allonge inutilement la durée des trajets sur l’autoroute.
- Les places de stationnement ne sont pas suffisantes dans les rues et les lieux publics et les règles de stationnement portent à confusion (journées, heures, vignettes).
- Naviguer dans la ville est difficile en raison des nombreuses rues à sens unique. La piétonnisation de certaines rues comme l’avenue du Mont-Royal exacerbe ce problème.
- L’avenue Christophe-Colomb est congestionnée depuis l’aménagement du REV.
- Les nombreux chantiers de construction affectent la circulation et rendent les déplacements quotidiens difficiles.

b) Propositions et pistes de réflexion

- Placer la vitesse maximum à 100 km/h sur toutes les autoroutes, y compris dans les segments situés en milieu urbain, pour réduire la durée des trajets sur l’autoroute.

- Construire des parcs de stationnement de plusieurs étages pour libérer des espaces de stationnement dans la rue.
- Augmenter le nombre de stationnements collectifs et réduire le nombre de stationnements à vignette.
- Aménager des zones de stationnement réservées aux véhicules électriques et bien les identifier avec un marquage au sol. Cela encouragera les gens à utiliser des véhicules électriques.
- Réduire le nombre de rues à sens uniques, particulièrement celles se situant autour de rues piétonnes, dans l’objectif de rendre la ville plus facile à naviguer en voiture.
- Supprimer le REV sur l’avenue Christophe-Colomb et y rétablir les anciennes pistes cyclables.
- Fermer complètement les rues affectées par des chantiers de construction plutôt que de laisser des voies ouvertes à la circulation. De cette façon, les chantiers seraient moins longs et entraveraient la circulation moins longtemps.

2.2 Sentiment d’insécurité dans l’espace public

2.2.1 Améliorer l’éclairage des rues

a) Enjeu

- Certaines rues sont mal éclairées durant la nuit. Cela crée un sentiment d’insécurité pour les gens se déplaçant à pied ou à vélo après le coucher du soleil.

b) Proposition et piste de réflexion

- Améliorer l’éclairage nocturne des rues plus sombres.

2.3 Repartage équitable de la rue

2.3.1 Améliorer la sécurité des infrastructures de transport actif et collectif

a) Enjeux

- L’absence de façades de quai rend les quais de métro dangereux : quelqu’un pourrait tomber dans les rails du métro.
- Il n’y a pas d’espaces réservés pour les vélos sur certaines artères majeures, notamment le boulevard de la Côte-Vertu, le boulevard Décarie, la rue Hochelaga et la rue Sherbrooke. Cette situation pousse beaucoup de cyclistes à rouler sur le trottoir, ce qui augmente le nombre de collisions entre cyclistes et piétons.
- Il n’y a pas suffisamment de passages piétonniers qui permettent de traverser la rue Hochelaga.

- Trop peu de feux de circulation ont des indicateurs pour les cyclistes et les piétons. Cela augmente le nombre d'accidents aux intersections en plus de rendre la circulation moins fluide.
- Certaines intersections sont dangereuses en raison du fort volume de voitures et de vélos qui y circulent.

b) Propositions et pistes de solution

- Poser des portes palières sur les quais des stations de métro.
- Aménager davantage de pistes cyclables et de passages piétonniers dans les artères majeures, particulièrement sous les viaducs.
- Élargir les trottoirs pour donner plus d'espace pour les déplacements à pied.
- Adapter les feux de circulation pour mieux synchroniser les multiples usages des rues.
- Aménager des ronds-points aux intersections dangereuses pour rendre la circulation plus fluide et sécuritaire.

III. AUTRES COMMENTAIRES

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

3.1 Forces

3.1.1 Commerces et services de proximité

Longueuil

- Une multitude de services et de commerces sont faciles d'accès. Par conséquent, la plupart des déplacements quotidiens peuvent se faire à pied.

3.1.2 Espaces publics

Autres municipalités de la Rive-Sud

- Les espaces publics sont propres.

3.1.3 Espaces verts

Montréal, Longueuil et Gatineau

- La présence de parcs et d'espaces verts permet de se reconnecter avec la nature, ce qui a un impact positif sur la qualité de vie.

Montréal et Gatineau

- La diversité de la faune et de la flore dans les zones urbaines contribue au maintien de l'équilibre écologique et de la biodiversité.

3.1.4 Mobilité

Montréal

- Le réseau d'autobus et de métro est adéquat pour les déplacements dans les quartiers centraux.

Longueuil

- Le peu de circulation facilite les déplacements en voiture.

3.2 Faiblesses

3.2.1 Équipements collectifs

Montréal

- Les bibliothèques de la ville ne proposent pas suffisamment d'activités pour la population adolescente.

Longueuil

- Il n'y a pas suffisamment de bibliothèques dans certains quartiers.

3.2.2 Logement

Longueuil

- Le manque de logements abordables destinés aux jeunes de moins de 40 ans crée une barrière importante à l'autonomie et à la stabilité financière des jeunes.

3.2.3 Mobilité

Longueuil

- Il y a trop de voitures dans les rues. Il reste peu d'espace pour les cyclistes et les piétons.
- Les infrastructures de transport pour les vélos sont insuffisantes. Cela décourage plusieurs personnes d'effectuer leurs déplacements à vélo.

Gatineau et Longueuil

- Le peu d'offres en matière de transport collectif constitue un obstacle majeur à la mobilité. Les déplacements en transport collectif sont compliqués et souvent inefficaces. Corollairement, la population a développé une dépendance aux voitures augmentant ainsi le niveau d'émission de GES.