

MÉMOIRE

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, MOBILITÉ
& COHABITATION HARMONIEUSE

SDC ●●●
DISTRICT
CENTRAL

Déposé le cadre des consultations publiques sur le
Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM 2050) de la Ville de Montréal
27 septembre 2024

Introduction et mise en contexte

Le District Central de Montréal, un secteur industriel majeur, a connu une évolution marquante au fil des décennies. Historiquement ancré autour de la rue Chabanel, ce territoire a été un pôle clé du secteur textile à Montréal. Avec le déclin de l'industrie manufacturière, le quartier a subi une transformation profonde, devenant un centre d'affaires dynamique et diversifié. Aujourd'hui, il se distingue par ses trois pôles d'affaires principaux : design, manufacture urbaine et technologie, attirant des entreprises innovantes et créatives tout en maintenant son riche patrimoine industriel.

Quatrième plus grand pôle d'emplois en importance sur l'île de Montréal, le territoire du District Central accueille la cohabitation d'usages tant industriels, résidentiels que commerciaux. Il joue donc un rôle crucial dans la lutte contre les émissions de carbone, en particulier celles liées au transport.

Les efforts en mobilité de la Société de développement commercial (SDC) District Central répondent au Plan pour une économie verte 2030 du gouvernement québécois et participe à l'atteinte des objectifs climatiques du Québec et du Canada, qui visent la carboneutralité d'ici 2050. Le territoire jumelle ses actions avec celles de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville, par exemple à travers son [plan de déplacements triennal 2023-2025](#).

Dans ce contexte, la SDC District Central s'est dotée d'une vision de la mobilité durable en 2023 entre autres pour réduire l'utilisation de l'auto solo, améliorer l'accessibilité aux transports en commun et promouvoir la mobilité active. Ces mesures permettraient non seulement de réduire l'empreinte carbone du quartier, mais aussi d'améliorer la qualité de vie des travailleurs et des résidents. Cette vision se base non seulement sur des années de travaux et d'études, mais aussi sur la consultation et la concertation du milieu, notamment à travers le comité Mobilité de la SDC.

Ce mémoire s'insère dans cette quête perpétuelle d'amélioration du quartier District Central. Il propose des recommandations et des pistes de solutions pour atteindre cet énoncé de vision, structurées selon les intentions qu'il suggère.

ÉNONCÉ DE VISION - MOBILITÉ DURABLE

Facile d'accès, le District Central permet la cohabitation harmonieuse de tous les modes de transport.

Son aménagement, ponctué de parcours quatre saisons et d'éléments de signature adaptés, favorise le sentiment de sécurité et la fluidité dans les déplacements.

L'expérience qu'il propose en matière de mobilité est cohérente avec le profil diversifié des usagers de son territoire.

Elle met de l'avant des solutions audacieuses, qui correspondent aux besoins identifiés par la communauté et à son statut d'acteur économique pivot, en plus d'avoir un impact positif et durable sur l'environnement.

(Cohabitation) Facile d'accès, le District Central permet la cohabitation harmonieuse de tous les modes de transport.

La SDC District Central œuvre depuis des années à améliorer l'accessibilité et la mobilité sur le territoire afin de concilier la vie d'affaires et la vie de société, en travaillant sur les enjeux du territoire et en mettant en place des solutions innovantes pour y remédier.

Pour orienter les actions en mobilité durable, la SDC s'affaire à documenter la cohabitation des usages et le partage de la rue entre les différents modes de transport.

Étude de cas - La rue Meilleur (carte narrative interactive)

Il est important de bien mesurer et comprendre la réalité de la cohabitation des différents usages et modes de transports présents dans le quartier, comme la manufacture urbaine et les activités de distribution. Dans cet esprit, une étude de la rue Meilleur, entre les rues Sauvé Ouest et Beauharnois Ouest, a été réalisée et rapportée sous forme de carte narrative interactive.

La visite de terrain a été réalisée le 15 novembre 2023 entre 10h et 11h30, lors d'une journée froide, mais ensoleillée, en véhicule et à pied.

Voici les observations principales extraites de l'étude.

- Les arrêts d'autobus sont peu aménagés (pas d'abris, de zone d'attente confortable ou de végétalisation) et sont peu invitants ;
- Le marquage au sol est inexistant ou effacé ;
- Les traverses piétonnes sont longues, car les rues sont larges, et ne possèdent pas de saillies de trottoir pour faciliter la circulation des camions ;
- On compte un total de 54 entrées charretières sur une distance de 1,3 km. Le tronçon entre Chabanel O. et Legendre en compte 23 à lui seul, dont 19 sur le côté est ;
- La rue est active tout au long de la journée de travail ;
- Plusieurs infractions au code de la sécurité routière ont été observées. Les stationnements sont pleins le jour et vides le soir ;
- Plusieurs cyclistes empruntent la rue Meilleur, surtout en direction sud ;
- Il n'existe pas de piste cyclable et on observe un manque de supports à vélo.

Cette étude avait également pour but d'informer l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville du portrait de la situation, dans le cadre de leurs démarches d'aménagement d'une piste cyclable sur la rue Meilleur. Elle a été présentée lors d'une rencontre du comité mobilité de la SDC District Central, le 5 mars 2024, en présence de Julie Roy, conseillère de la Ville du district de Saint-Sulpice et Gabrièle Charbonneau, son attachée politique.

La SDC se dit satisfaite d'apprendre que la future piste cyclable de l'axe nord-sud évitera la section de la rue Meilleur au sud de Chabanel Ouest et sera plutôt aménagée dans un axe parallèle plus approprié. Il semble que les activités économiques industrielles de ce secteur du District Central aient été pris en compte pour assurer la sécurité de toutes et tous.

Résumé des meilleures pratiques en termes de partage de la route

Le partage de la voirie dans des secteurs combinant des usages résidentiels, commerciaux et industriels nécessite des aménagements spécifiques pour équilibrer les besoins variés des usagers tout en assurant la sécurité et l'efficacité des déplacements. Bien sûr, ces pistes de solutions nécessitent que la municipalité investisse en aménagement de la mobilité et le planifie dans ses budgets.

1. Aménagements multimodaux

Les meilleures pratiques incluent la création de voies partagées où piétons, cyclistes, et véhicules coexistent en toute sécurité. À Montréal, le concept de "rues conviviales" a été adopté pour favoriser la cohabitation des différents modes de transport, notamment dans des quartiers mixtes. Cela peut inclure l'élargissement des trottoirs, l'ajout de pistes cyclables protégées et la réduction de la vitesse des véhicules grâce à des dos d'âne et des intersections surélevées. Il faut toutefois tenir compte des usages économiques lorsqu'on se trouve dans un pôle d'emploi comme le District Central afin de développer le meilleur mixte de modes de transport possible.

2. Zonage et priorisation des usages

Dans les secteurs où les usages résidentiels et commerciaux se côtoient, comme dans certains arrondissements de Toronto ou Vancouver, les municipalités ont mis en place des politiques de zonage spécifiques pour prioriser les déplacements piétonniers et cyclistes dans les zones résidentielles, tout en créant des espaces de livraison et des voies réservées aux transports publics dans les zones commerciales. Cette approche permet de réduire les conflits d'usage et de favoriser une circulation fluide et sécurisée.

3. Signalisation et gestion de la circulation

Une signalisation claire et adaptée est essentielle pour assurer la sécurité dans les zones mixtes. Par exemple, à Québec, des panneaux de signalisation spécifiques indiquant les zones de livraison, les passages piétons prioritaires et les limites de vitesse réduites sont couramment utilisés. De plus, des systèmes de gestion intelligente du trafic, tels que des feux de circulation adaptés aux heures de pointe, contribuent à réduire la congestion et les émissions de GES.

4. Politique de rénovation et d'entretien

Dans les secteurs industriels, comme à Hamilton en Ontario, les programmes de rénovation des infrastructures routières incluent souvent la modernisation des routes pour supporter les véhicules lourds tout en minimisant les nuisances pour les zones résidentielles avoisinantes. Cela passe par l'amélioration du revêtement pour réduire le bruit et les vibrations, ainsi que par l'ajout de murs antibruit et d'espaces vert tampon.

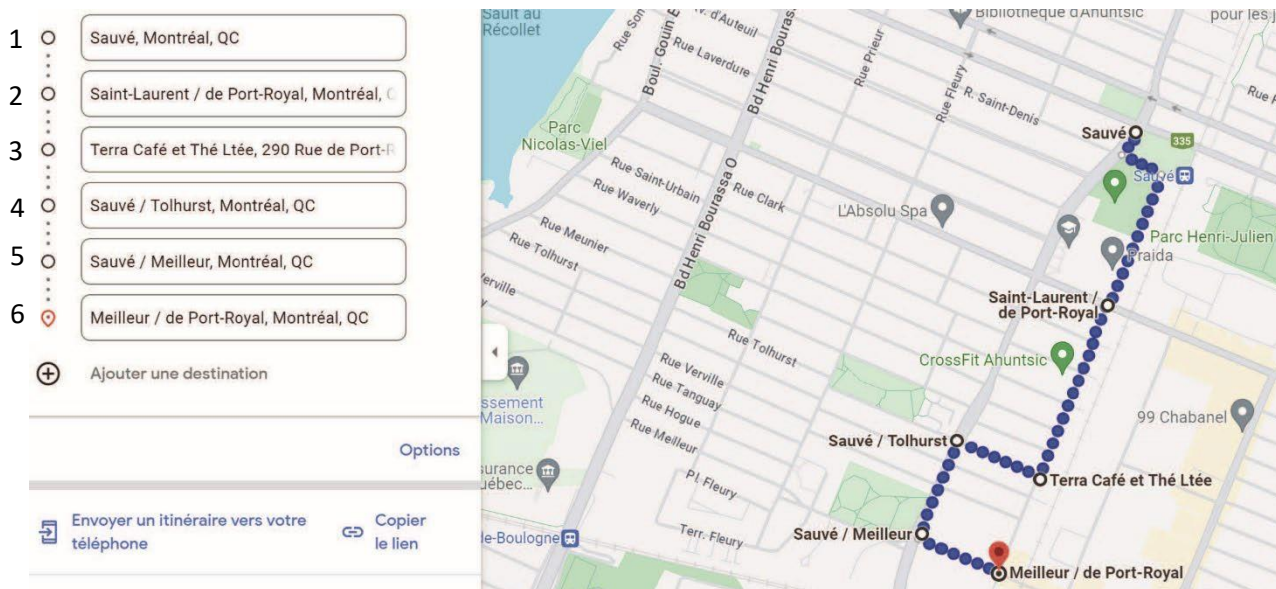
5. Collaboration communautaire

Impliquer les entreprises, les industriels et les résidents dans le processus de planification et d'aménagement de la voirie est une pratique clé observée dans plusieurs municipalités canadiennes. Des consultations publiques et des comités consultatifs locaux permettent d'adapter les projets aux besoins spécifiques des utilisateurs, renforçant ainsi l'acceptabilité des aménagements. La municipalité devrait avancer chacune des étapes de planification avec la communauté et utiliser les forces de leur territoire, telles que la capacité de la SDC District Central à mobiliser le milieu.

Ces pratiques illustrent l'importance d'une approche holistique et participative dans la gestion des espaces urbains mixtes pour promouvoir une mobilité durable et sûre pour tous les usagers.

Rapport sur la marche exploratoire

Le 17 avril 2024 entre 16h et 19h, la SDC District Central a tenu une marche exploratoire dans le secteur Sauvé du District Central. Elle s'est appuyée sur l'organisme Prévention du Crime Ahuntsic-Cartierville (PCAC), expert en la matière, pour animer le groupe d'une vingtaine de personnes qu'elle avait mobilisé sur le terrain. Des représentants du service de police, d'entreprises locales (employeurs et employés), de propriétaires immobiliers, de citoyens, de consultants externes et d'élués. Le parcours s'étendait sur 2 kilomètres et comprenait 6 points d'arrêt à documenter.



Voici les enjeux et recommandations principaux issus du rapport selon les différentes thématiques abordées. Nous vous invitons à consulter le rapport complet de PCAC auprès de la SDC District Central pour davantage de détails.

1. Sécurité et éclairage

- **Enjeux** : Manque d'éclairage adéquat dans plusieurs secteurs, présence de zones sombres ou mal éclairées (secteurs 1, 2, 3, 4, 5, 6).
- **Améliorations/Recommandations** : Mettre en place un plan de rénovation et d'amélioration de l'éclairage urbain, ajouter des lampadaires et de l'éclairage plus uniformes, autant dans les rues et ruelles que les stationnements.

2. Propreté et entretien

- **Enjeux** : Présence de déchets, graffitis, végétation mal entretenue, édifices abandonnés et vitres brisées (secteurs 1, 2, 3, 4, 5, 6).
- **Améliorations/Recommandations** : Améliorer l'entretien général, nettoyer les trottoirs et rues, installer davantage de poubelles notamment aux intersections de rues, enlever les graffitis, réparer les vitres brisées et maintenir la végétation.

3. Circulation et sécurité routière

- **Enjeux** : Excès de vitesse, non-respect des arrêts, marquages au sol peu visibles, intersections dangereuses (secteurs 1, 2, 3, 4, 5, 6).
- **Améliorations/Recommandations** : Ajouter des mesures d'apaisement de la circulation, refaire les marquages au sol, installer des passages piétons bien définis et améliorer la signalisation.

4. Accessibilité et aménagements pour les piétons et cyclistes

- **Enjeux** : Manque de pistes cyclables, passages piétons insuffisants ou mal situés, obstacles visuels créant des dangers pour les piétons et cyclistes (secteurs 1, 2, 3, 4, 5, 6).
- **Améliorations/Recommandations** : Créer des pistes cyclables sécurisées, améliorer les passages piétons, dégager les intersections et améliorer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

5. Cohabitation entre différents usagers

- **Enjeux** : Difficultés de cohabitation entre piétons, cyclistes, automobilistes et camionneurs, conflits dans les zones de transit (secteurs 1, 2, 3).
- **Améliorations/Recommandations** : Mettre en place des mesures pour améliorer la cohabitation, comme des voies réservées et des zones partagées mieux définies.

6. Amélioration esthétique et de l'environnement

- **Enjeux** : Secteur perçu comme gris, industriel et peu accueillant, manque de verdure et d'aménagement urbain (secteurs 1, 2, 4, 5, 6).
- **Améliorations/Recommandations** : Embellir le secteur avec plus de verdure, ajouter des murales, utiliser des matériaux et couleurs variés pour améliorer l'esthétique générale.

7. Sécurité personnelle et surveillance

- **Enjeux** : Zones perçues comme isolées ou dangereuses, manque de présence policière (secteurs 1, 2, 3, 4, 6).
- **Améliorations/Recommandations** : Augmenter la patrouille policière, installer des caméras de surveillance dans les zones critiques et améliorer la visibilité et l'éclairage.

Chantier distribution

Entamer des travaux portant sur la distribution de marchandise au District Central est une étape-clé pour réussir la cohabitation harmonieuse des modes de transport au District Central et améliorer l'accessibilité, l'efficacité, la cohabitation sécuritaire camion-piéton et réduire l'empreinte carbone du territoire (Industriels, acteurs gouvernementaux, logistique, etc.

- Opportunité de le démarrer avec le projet de piste cyclable sur Meilleur. Préoccupation soulevée par la SDC entre le temps requis pour y travailler versus le calendrier de déploiement de pistes cyclables de l'arrondissement ;
- Documenter à l'aide d'une étude, les pratiques et besoins en distribution du pôle d'emploi District Central ;
- Travailler en collaboration avec le comité mobilité de la SDC District Central et les responsables du Plan local de déplacement d'Ahuntsic-Cartierville pour identifier des pistes de solutions et actions concrètes à mettre en place ;
- Organiser un atelier distribution et des rencontres avec des experts et les acteurs locaux principaux pour évaluer les propositions ;
- Déployer les solutions recommandées et validées.

Ce chantier est également en cohérence avec une vision que porte la SDC District Central et la communauté d'affaires qu'elle représente, soit celle du **commerçant industriel**. Ce positionnement stratégique et distinctif appuyé sur la genèse du territoire propose que des entrepreneurs (designers, concepteurs, créateurs, fabricants, manufacturiers...) du District Central partagent l'ambition d'exercer le moins de pression possible sur nos ressources cherchant ainsi à rapprocher leur marque des consommateurs. Ils visent à reconnecter avec leurs clients et leurs nouveaux besoins, avec leur territoire, et à réduire le stress sur leur chaîne d'approvisionnement. Le District Central est un territoire propice à ce nouveau modèle d'affaires orienté sur les circuits courts. Trouver des solutions innovantes pour la distribution fait partie des facteurs de succès du modèle.

(Aménagements et parcours) Son aménagement, ponctué de parcours quatre saisons et d'éléments de signature adaptés, favorise le sentiment de sécurité et la fluidité dans les déplacements.

Atelier aménagements et signature du secteur

Le 26 mars 2024, le comité mobilité de la SDC District Central s'est rencontré pour une activité créative portant sur le Plan d'interventions Signature du territoire, développé par la SDC District Central. Les membres du comité, en plus de quelques experts invités spécialement pour l'atelier, étaient séparés en trois groupes et ont chacun travaillé sur une thématique inspirée des trois langages du Plan. Le but de cet exercice était d'imaginer des solutions concrètes pour améliorer la mobilité du secteur.

Les participants étaient invités à considérer l'ensemble des saisons, des types d'utilisateurs de la route ainsi qu'à éviter certains aménagements comme ceux touchants aux feux de circulation et aux intersections. Dans le but de rendre tangibles les solutions amenées, les équipes ont pris soin de préciser l'emplacement exact de leurs mesures, leur saisonnalité et, lorsque possible, le type de matériau et revêtement choisi.

Voici les solutions proposées par les 3 équipes. Les images sont disponibles en annexe, à la fin de ce mémoire.

Thématique Signalisation et affichage

Le groupe a travaillé principalement sur la relation piéton-camionneur.

Ils font deux positions conceptuelles inspirées de la Signature du territoire. L'équipe a repris le design du mobilier, inspiré des rouleaux de textiles industriels, du Plan d'interventions Signature du District Central.

1) Au sol

L'idée est de traduire ce geste au sol grâce à des traces de peinture faites au rouleau (voir images A, B et C). Cette peinture colorée pourrait être appréciée par tous. Elle rendrait visible le tracé des manœuvres des camions dans le but de reconnaître la présence et le travail des camionneurs, de sécuriser les piétons et de favoriser la cohabitation.

2) En hauteur

- L'équipe propose de créer et d'afficher des enseignes en saillie comme de longs rouleaux qui sortent des murs (voir images C et D) qui indiqueraient le nom des entreprises. Ces enseignes serviraient également de système d'éclairage qui pourra être modulé pour créer des dégradés de couleurs ou des cadences lumineuses. En plus d'éclairer et de sécuriser le secteur, cet ajout apporterait de la beauté dans un quartier assez gris, ainsi qu'un effet d'unisson et de gigantisme.
- Cette idée s'inscrit dans une intention de poursuivre les efforts de sécurité existants, comme aperçu autour des grandes entrées de livraison au sud de Chabanel, en les reproduisant et en les mettant en évidence et en valeur (voir images D et E).
- En plus d'être utilisé pour les enseignes en saillie, le concept des rouleaux pourrait être repris pour la signalétique générale du District Central (voir image F).

Thématique Marquage au sol

L'équipe propose plusieurs idées de marquage pour répondre à divers enjeux du secteur.

- Dans le but d'aider les camionneurs à trouver les adresses des lieux où ils effectuent des livraisons, et ainsi faciliter leur conduite, limiter les détours et les ralentissements, et maximiser leur attention sur les autres utilisateurs de la route, l'équipe propose de marquer les adresses (numéro d'immeuble) des entreprises sur les trottoirs devant les entrées de livraison (voir images H et I). Les chiffres étant inscrits en gros caractères et mis en valeur par un fond coloré contrasté seraient faciles à lire par les camionneurs.

- Pour mettre en valeur la présence des piétons et sécuriser les entrées charretières, on pourrait désigner par de la peinture au sol le tracé des piétons, comme les parcours vers des lieux d'intérêt (sous forme de lignes) ainsi que les zones piétonnes, multiusages et de vigilance (sous forme de sections pleines). Les endroits qui reçoivent beaucoup de trafic seraient accompagnés de signalétique affichant le message qu'il s'agit d'une zone complexe (voir image i).
- Suivant cette logique, les lignes de bus pourraient être peintes au sol également (voir images I et J). Ces lignes permettraient d'indiquer le numéro de la ligne, sa couleur et sa direction.
- Dans l'objectif de reconnaître l'histoire du secteur, la culture industrielle et les entreprises présentes actuellement, des panneaux seraient déployés à travers le District Central de plusieurs façons. D'abord, des affiches seront apposées aux façades des bâtisses et jumelées à de l'éclairage. Puis de grands panneaux sur pied seront installés stratégiquement pour que les gens puissent lire et s'y promener lors d'une marche, et finalement, le concept des adresses peintes au sol sera repris sous forme d'un tapis bleu. Celui-ci sera en peinture et se situera en face des entrées des bâtisses, comme un tapis rouge (voir image i).
- La portion de la rue Meilleur qui devient sens unique (au sud de la rue Legendre Ouest) est large et le manque de marquage au sol incite les automobilistes à la vitesse. Pour contrer cet enjeu et ajouter de la végétalisation au secteur bétonné, l'équipe propose de créer un îlot de fraîcheur à l'entrée de ce tronçon (voir image K). En plus de ralentir les automobilistes par le rétrécissement de la voie, cette installation saisonnière procurerait un endroit accueillant pour les usagers du secteur (table à pique-nique pour le lunch des travailleurs, assises et jeux au sol pour les familles, couverture contre les intempéries et fraîcheur).
- Finalement, les intersections et passages piétons devraient être indiqués en amont avec de la végétalisation (voir image L). Celle-ci servira à attirer l'attention des conducteurs tout est restant basse pour ne pas réduire la visibilité.

Thématique Éclairage, abris et végétalisation

L'équipe souhaite offrir un environnement globalement plus convivial pour les usagers du District Central en y ajoutant de la couleur, de la joie, et des repères visuels, tout en intégrant des éléments de la signature pour assurer une cohérence visuelle rassurante.

- Pour améliorer l'expérience des utilisateurs du transport en commun, les abris d'autobus seront revus. Tous les abris seront similaires pour faciliter leur identification, et offriront un éclairage sécuritaire ainsi qu'un abri contre les intempéries (si le dégagement le permet). Le verre des abris sera coloré (voir image O) et certains pourront arborer des designs artistiques aux couleurs du District Central.

- Les arrêts qui n'offrent pas d'abri pourront être mis en valeur par un pétale translucide apposé sur le haut du poteau. De plus, celui-ci pourra être recouvert d'un tissage imitant une tige (voir image M)
- Des murs végétaux seront ajoutés devant les arrêts pour apporter de la fraîcheur, de la beauté et mettre en valeur la présence des transports en commun. Ces murs seront choisis pour limiter le creusage dans le sol (voir image N).
- Les supports à vélos pourraient également arborer les couleurs du District Central grâce à l'ajout d'un revêtement protecteur coloré, en caoutchouc ou en tissage rappelant le pôle Design, par exemple. Ceci permettrait de protéger les cadres des vélos et de repérer aisément les endroits où il est possible de les barrer (voir image Q).

Suggestions concernant la piste cyclable nord-sud (potentiellement sur Meilleur)

Dans son [Plan local de déplacement](#), l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville a pour objectif d'améliorer l'accessibilité au District Central et sa desserte grâce à des aménagements sur les axes adjacents.

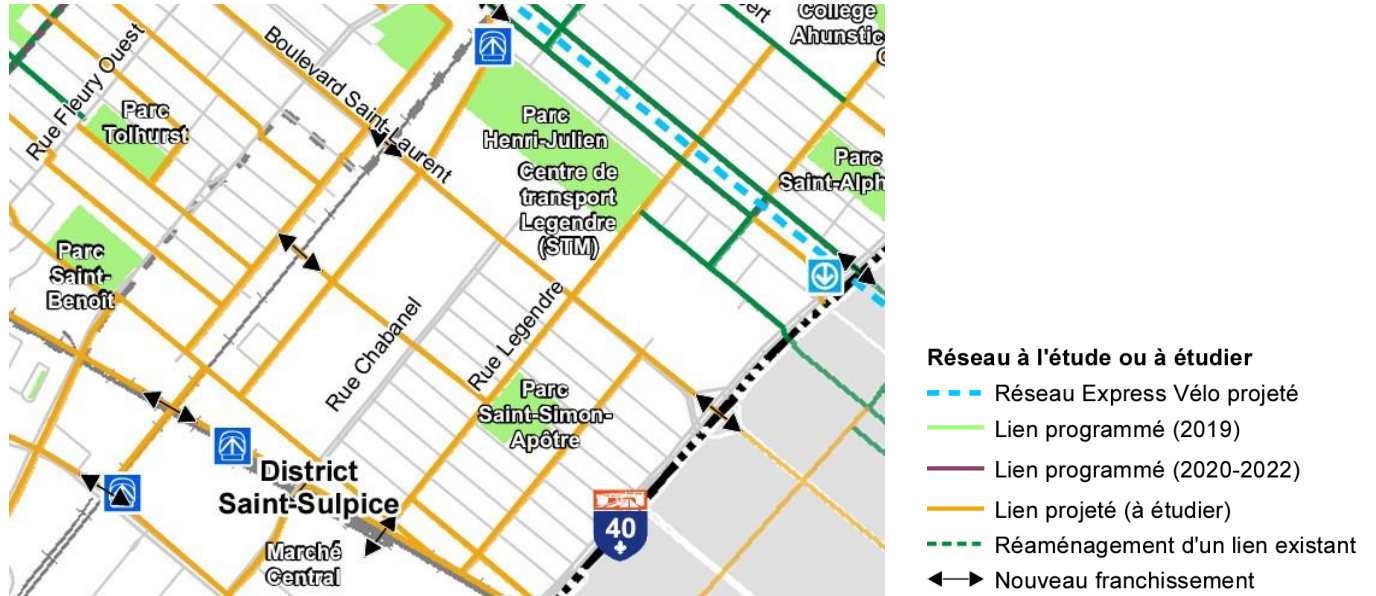
Parallèlement, sur leur [site web](#), il est possible de lire l'information suivante.

L'accessibilité au secteur d'affaires du District Central sera grandement améliorée grâce à l'ajout de liens cyclables sur les rues Meilleur, Parc et Legendre (prolongement de la piste existante). Cela permettra de relier le secteur aux pistes des rues Prieur Est, Legendre et Querbes (dans l'arrondissement voisin de Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension).

En 2023, la circulation est-ouest a été améliorée grâce à l'aménagement de 980 m de liens cyclables sur la rue Legendre entre l'avenue de l'Esplanade et la rue Lajeunesse.

Quant à l'axe nord-sud, la rue Meilleur a été identifiée comme lien projeté (à étudier) dans le Plan local de déplacement. À la suite d'une étude du secteur, notamment à l'analyse de l'afflux de camionnage et au constat du nombre d'entrées charretières, l'Arrondissement a opté pour le déploiement de pistes cyclables sur l'avenue du Parc, entre les rues Chabanel Ouest et le boulevard Crémazie Ouest.

Carte du réseau cyclable du Plan local de déplacement



[Une séance d'information aura eu lieu le 30 septembre 2024](#) présentant les aménagements qui seront réalisés entre la rue Sauvé Ouest et le boulevard Crémazie Ouest.

Les changements prévus assurent la sécurité des différents usagers de la route et offrent des aménagements adéquats pour la mobilité active. La plupart des liens cyclables seront en piste protégées et se connecteront au réseau existant.

L'axe nord-sud n'est pas linéaire, mais son niveau de sécurité est augmenté grâce à l'évitement de la rue Meilleur au sud de Chabanel Ouest.

Plusieurs places de stationnement devront être retirées ce qui pourrait exacerber la pression sur le stationnement et ultimement augmenter la circulation des automobilistes qui cherchent à se garer.

(Type de mobilité et type d'usagers) L'expérience qu'il propose en matière de mobilité est cohérente avec le profil diversifié des usagers de son territoire.

Analyse de l'utilisation des espaces de stationnements dans le secteur Saint-Simon

Au Sud du territoire de la SDC District Central se trouve le secteur Saint-Simon qui est en majorité à usage résidentiel. On y trouve, entre autres, deux écoles primaires, une église et un grand parc muni d'aménagements sportifs. Les résidents de Saint-Simon partagent leur quartier avec des commerces et industries, et doivent être au cœur des décisions en lien avec les aménagements en mobilité.

Une piste cyclable a été créée sur la rue Legendre, entre les rues de l'Esplanade et Meilleur, et inaugurée en octobre 2023. Pour bien préparer sa venue, une étude a été mandatée par la Division Mobilité et Déplacements de l'Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville. Ayant comme objectif principal d'évaluer la mobilité et les usages de la rue, celle-ci s'est concentrée sur l'analyse de l'utilisation des espaces de stationnement dans le secteur Saint-Simon.

Selon leur constat, la venue de la piste cyclable allait avoir un faible impact sur le stationnement puisque les rues avoisinantes peuvent absorber les cases retirées. La piste cyclable, qui est la seule dans le secteur, amènerait plus d'avantages que d'inconvénients. Le rapport mentionne que « Les taux d'occupation horaires moyens des différents secteurs gravitent entre 33 % et 55 %, ce qui est très faible. Dans chaque secteur, certains tronçons de rue sont plus en demande que d'autres et sont occupés à capacité quasi maximale, mais des tronçons beaucoup moins sollicités sont toujours présents à faible distance de marche de ceux-ci. Il ne semble donc pas y avoir d'enjeu particulier de stationnement à soulever. Évidemment, les analyses ne prenant pas en compte la réglementation des zones réservées aux résidents, il est possible que la situation vécue par un visiteur soit plus complexe étant donné qu'il n'aura pas toujours accès à l'ensemble des stationnements présents dans la zone d'étude. »

(Audace et environnement) Elle met de l'avant des solutions audacieuses, qui correspondent aux besoins identifiés par la communauté et à son statut d'acteur économique pivot, en plus d'avoir un impact positif et durable sur l'environnement.

Mémoire/avis sur le PPU du District Central

Depuis plusieurs années, plusieurs acteurs d'Ahuntsic-Cartierville, dont la SDC District Central, souhaitent la transformation des gares Ahuntsic et Chabanel en aires TOD. En 2019 et 2020, la

communauté s'est exprimée, notamment à travers les travaux de la SDC, dans le cadre des consultations sur une planification détaillée pour l'aménagement d'une aire TOD autour des gares Ahuntsic et Chabanel. À la fin de cette période de consultation, la SDC constatait la volonté de l'arrondissement de faire de cette étude TOD la base du PPU des gares Ahuntsic et Chabanel.

À l'automne 2023, une séance d'information sur l'approche conceptuelle du projet, maintenant nommé « PPU District Central », a été faite auprès de la communauté d'affaires qui a pu s'exprimer brièvement.

C'est au conseil d'arrondissement du 10 juin 2024 que l'annonce d'une consultation publique a été faite. Le document du PPU du District Central de 126 pages a alors été rendu public pour la première fois pour consultation.

Le 27 juin dernier, l'Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville a tenu sa consultation publique sur le projet de Plan particulier d'urbanisme (PPU) District Central.

En tant que porte-voix de la communauté d'affaires, la SDC District Central a veillé à informer et à consulter, notamment, les membres de son comité Aménagement du territoire ainsi que les propriétaires fonciers les encourageant à participer avec elle à la consultation quelques jours plus tard. Une soixantaine de personnes se sont présentées le 27 juin.

Bon nombre d'entre elles se sont rendues au micro pour exprimer leurs recommandations, questions et craintes face à certains éléments présentés, le tout dans le but de bonifier le PPU proposé.

La SDC District Central émet ses recommandations dans deux documents ([Analyse du projet & Portrait du territoire](#)). Voici les principaux éléments en termes de mobilité et de partage de la voirie.

- L'amélioration de la visibilité et de l'accessibilité au transport en commun doit être définie. Le PPU se doit de proposer des exemples concrets adaptés au public cible.
- Améliorer la visibilité et l'accessibilité du transport en commun n'est pas suffisant. Il faut également augmenter l'offre de desserte et sa qualité.
- Les modes de transport durables ne devraient pas être soumis à des critères de rentabilité. Lorsqu'approprié, il pourrait être envisagé de rendre plus écologiques certains stationnements du secteur (végétalisation, surfaces perméables, îlots de biorétention, etc.). *La carte 22 du PPU affiche des axes de mobilité cyclables sur les rues Meilleur et Port-Royal O., tandis que la carte 23 montre le réseau de camionnage sur ces mêmes axes, en plus de deux pôles de transbordement local potentiel.* Il est plus qu'essentiel d'étudier en profondeur les interactions entre les différents usagers de la route afin de bien cerner les enjeux et les solutions possibles. Cette étude doit être réalisée à l'aide de consultations méthodiques et la collaboration d'experts en mobilité et en aménagement. Elle doit refléter la vision de la mobilité durable développée et portée par la communauté d'affaires du District Central.
- Aller plus loin dans les démarches de mutualisation du stationnement en créant des outils clé en main et en offrant de l'accompagnement aux propriétaires pour les inciter (financièrement ou pas) et faciliter leurs démarches de mutualisation.
- Exiger un ratio de cases de stationnements consacrées à l'autopartage et au covoiturage pour encourager les alternatives.

- Transformer les places de stationnements en espaces polyvalents en dehors des heures de pointe.
- La superficie visée par le développement ou le redéveloppement du secteur Marché Central sud est grande et présente une opportunité pour mettre de l'avant les transports actifs et durables en créant des aménagements intelligents, vastes, sécuritaires (abris sécurisés pour vélos, éclairage, etc.) et verdis.
- Il est important d'assurer une répartition juste de la voirie entre les différents modes de transport.
- Il est impératif que les cyclistes puissent traverser le chemin de fer sur le boulevard Saint-Laurent pour pouvoir accéder au métro Sauvé.
- Aux pôles de mobilité, des équipements plus sécuritaires et versatiles devraient être offerts, comme des casiers pour vélos sécurisés, des abris couverts, des bornes de recharge pour vélos, etc.

L'équipe de la SDC analyse actuellement le document adopté par l'arrondissement le 2 juillet afin de voir quelle(s) modification(s) auront été faites suite à la consultation publique du 27 juin.

Tous mobilisés autour de cette opportunité de transformer durablement le territoire, des dirigeants d'entreprises, des propriétaires, des citoyens et l'équipe de la SDC District Central réitèrent leur volonté de collaborer avec l'arrondissement et la ville pour faire un projet exemplaire et à la hauteur des ambitions que l'on partage pour le District Central.

Annexes

[Vision de la mobilité durable du District Central – SDC District Central](#)

[Rapport sur la marche exploratoire du secteur Sauvé du District Central – Prévention du Crime Ahuntsic-Cartierville](#)

[Atelier créatif sur l'aménagement et la signature du territoire – comité mobilité SDC District Central.](#)

[Analyse du projet PPU District Central – SDC District Central et collaborateurs](#)