

Rapport d'événements

Première activité participative

Ateliers participatifs
du 27 mars et 2 avril 2024

Questionnaire en ligne
du 27 mars au 16 avril 2024

RÉAMÉNAGEMENT DE ——— RECONSTRUCTION OF **L'AVENUE FORDEN AVENUE** ET DU CROISSANT FORDEN AND OF FORDEN CRESCENT



RAYSIDE | LABOSSIÈRE
Architecture Design Urbanisme





Structure du rapport

1. Préambule

- Le mandat
- Mise en contexte du secteur visé
- Présentation CU et RL

2. Présentation générale de la démarche

- Contexte de la démarche
- Objectifs de la démarche
- Étapes de la démarche
- Formule des activités participatives citoyennes
- Formule du questionnaire en ligne
- Communication et participation

3. Bilan des activités participatives

- Présentation des résultats et analyse de l'activité participative
- Présentation des résultats et analyse du questionnaire en ligne

4. Faits saillants des résultats

5. Conclusion

I. Préambule

En 2025, la Ville de Westmount planifie des travaux d'infrastructure majeurs sur l'avenue Forden et le croissant Forden entre les avenues Montrose et Westmount afin de mettre niveau les infrastructures d'Hydro Westmount, d'améliorer la capacité des infrastructures souterraines, de gérer plus efficacement les eaux de ruissellement et d'aménager des espaces verts.



Ce projet offre une occasion unique d'examiner le secteur dans son ensemble afin de bonifier et d'améliorer son aménagement à travers l'expérience citoyenne.

À l'écoute de sa population, la Ville de Westmount souhaite mieux connaître les opinions et les préoccupations de la population en lien avec ce projet de reconstruction. C'est dans cette optique que la Ville, accompagnée par les firmes spécialisées en processus participatif Conscience urbaine et Rayside Labossière, initie une démarche consultative. Les rencontres avec la population visent à collecter les informations portant sur la réalité du milieu et les enjeux vécus dans le secteur dans le but de développer une proposition d'aménagement pour la reconstruction de ces axes.

Le présent rapport présente l'ensemble des éléments recueillis lors des deux activités participatives organisées les 27 mars et 2 avril 2024, ainsi que les résultats du questionnaire mis en ligne du 27 mars au 16 avril 2024.

Ce compte rendu synthétisé n'est pas un verbatim, il vise à rapporter le plus fidèlement possible les principaux éléments qui ressortent des échanges tenus. Il a pour objectif de refléter les commentaires, suggestions et préoccupations soulevés lors des rencontres.

Dans cette démarche, Conscience urbaine et Rayside Labossière sont mandatées pour diriger, organiser, planifier et assister la Ville de Westmount dans tous les aspects du processus consultatif afin d'assurer son succès.

À propos de Conscience urbaine :

Conscience urbaine est un OBNL montréalais de plus de quinze années d'expérience, qui encourage le développement de milieux de vie urbains plus sécuritaires, inclusifs et conviviaux pour tout le monde, en réalisant des projets à Montréal et ailleurs au Québec en participation citoyenne, en aménagement urbain ainsi qu'en arts et culture.

À propos de Rayside Labossière :

Rayside Labossière se consacre avant tout à l'architecture sociale, à l'urbanisme communautaire, au développement durable et au design. Son dévouement à la justice sociale amène l'équipe à soutenir les projets de ses partenaires au-delà de la portée ordinaire d'une pratique architecturale, visant ainsi à promouvoir le développement social et communautaire.

II. Présentation générale de la démarche

Contexte de la démarche

Les récents travaux sur les infrastructures souterraines et l'état actuel de l'aménagement ont conduit à une démarche consultative dans le but d'entamer prochainement les travaux de réaménagement. Afin de bien comprendre les éléments soulevés dans ce rapport, voici une brève mise en contexte sur l'état actuel du secteur.

AMÉNAGEMENTS PIÉTONNIERS

Trottoirs présents de chaque côté de la chaussée sur l'ensemble de l'avenue et du croissant

Présence de cinq passages piétons non contrôlés

L'ensemble de l'espace dédié aux piétons est axé sur le déplacement



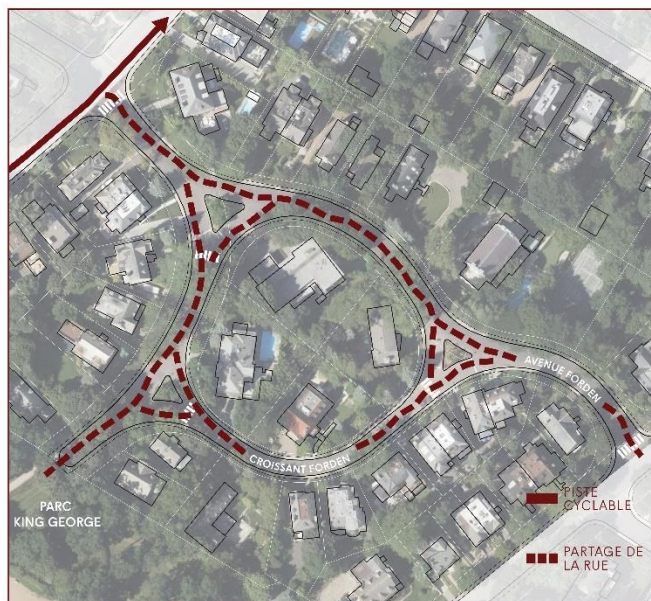
TRAJETS PIÉTONNIERS
©Google Earth

AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

Présence d'une bande cyclable sur l'avenue Westmount

Aucune piste ou bande cyclable existante sur l'avenue Forden et le croissant Forden

Les cyclistes circulent dans la rue avec les voitures



TRAJETS CYCLABLES
©Google Earth

AMÉNAGEMENTS VÉHICULAIRES

L'avenue Forden comprend des voies bidirectionnelles alors que le croissant Forden est une voie à sens unique vers le sud

Le croissant Forden se termine en cul-de-sac avec la présence du parc King George

Le stationnement est permis du côté ouest de l'avenue Forden et sur le croissant Forden



SENS DE LA CIRCULATION
©Google Earth

AMÉNAGEMENTS CONNEXES

Présence de transformateurs sur socle d'Hydro-Westmount dans l'îlot vert au nord

Aucun mobilier existant sur l'avenue et le croissant

Les lampadaires seront mis à niveau



VUE AÉRIENNE
©Google Earth

AMÉNAGEMENTS VERTS

Présence d'arbres matures tout au long de l'axe formant une canopée dense

Présence de trois îlots centraux

Le croissant Forden mène au parc King George



CANOPÉE ET ESPACES VERTS
©Google Earth

Objectif de la démarche

Les objectifs de la démarche de consultation publique sont de recueillir l'avis de la population concernant l'état actuel de la situation, les enjeux perçus ainsi que les solutions ou les améliorations potentielles pour ce secteur.

À travers le réaménagement, la Ville souhaite mettre de l'avant la résilience, la vision zéro et l'adaptabilité. Pour répondre efficacement aux éléments de sa vision, la Ville a établi plusieurs objectifs à atteindre :

Environnement et développement durable

- Lutter contre les îlots de chaleur
- Améliorer la gestion des eaux pluviales
- Réutiliser des matériaux de construction existants et utiliser des matériaux durables
- Augmenter le niveau de service des infrastructures

Expérience

- Respecter les caractéristiques du tissu urbain, de l'environnement bâti et des caractéristiques naturelles
- Offrir un sentiment de bien-être et de sécurité
- Augmenter de la verdure sous toutes ses formes
- Assurer des trajets piétonniers confortables vers les arrêts de bus et des aires d'attente confortables
- Minimiser les perturbations pour les résidents pendant la construction

Mobilité

- Encourager un mode de vie plus actif grâce à la marche et au vélo, réduisant la dépendance à la voiture
- Intégrer les principes de l'accessibilité universelle
- Réaffecter l'espace public pour mieux répondre aux besoins des résidents et des écoliers
- Promouvoir des connexions piétonnes et cyclistes à un réseau plus large
- Évaluer les options de mobilité alternative telles que Communauto, Bixi et les stations de recharge

Sécurité

- Prendre en compte les conditions hivernales dans la conception
- Améliorer la sécurité aux intersections et aux traversées pour les usagers vulnérables
- Intégrer des mesures d'apaisement du trafic pour répondre aux besoins du quartier
- Prioriser la sécurité autour des écoles

Étapes de la démarche

Le mandat de consultation publique se déroule en parallèle avec plusieurs études réalisées par une firme de génie-conseil qui est chargée d'élaborer trois propositions d'aménagement. Une seconde période de consultation aura ensuite lieu pour recueillir les avis de la population sur ces propositions. Enfin, une bonification sera effectuée afin d'aboutir à la proposition d'aménagement privilégiée, qui sera dévoilée lors d'une séance d'information publique. Le schéma suivant illustre les grandes étapes de la démarche :



Formule des activités participatives citoyennes

Les activités participatives ont été organisées le 27 mars et le 2 avril 2024. Leur formule étant identique, ce rapport regroupe l'ensemble des éléments recueillis lors de ces deux activités participatives, sans distinction selon la séance à laquelle ils ont été amenés.

Déroulement des activités :

1. Arrivée des participants et discussions informelles

Dès leur arrivée, les personnes participantes sont invitées à circuler et à discuter de manière informelle autour de plusieurs panneaux présentant la situation actuelle du secteur ainsi que de l'information sur divers concepts liés à la mobilité.

2. Mot des élu.e.s et présentation du mandat

Lors de ces deux rencontres, Elisabeth Roux, conseillère du District 2 et commissaire à la bibliothèque publique et aux événements communautaires, ainsi que Conrad Peart, conseiller du District 4 et commissaire à l'aménagement urbain, l'architecture (le génie et les infrastructures), ont partagé quelques mots sur les enjeux du projet et remercié les personnes participantes de leur présence. Par la suite, l'équipe organisatrice a présenté les raisons de cette démarche de reconstruction ainsi que les grandes étapes à venir.

3. Objectif de réaménagement

Cette partie expose les grands objectifs de réaménagement et de reconstruction, à savoir l'environnement et le développement durable, la mobilité, l'expérience des usagers et la sécurité.

4. Consignes et outils pour les activités

En amont des activités « Portrait de mobilité » et « Imaginer une meilleure avenue », les personnes participantes reçoivent les consignes ainsi qu'une présentation des outils à utiliser pendant les activités.

5. Mise en contexte

Cette partie met de l'avant l'état actuel de la situation en présentant le contenu des panneaux informatifs.

6. Activité 1 : Portrait de mobilité

Cette activité débute par une introduction où les personnes participantes de chaque groupe se présentent en identifiant leur lien avec le secteur et en discutant des modes de déplacement utilisés dans celui-ci.

7. Activité 2 : Imaginer une meilleure avenue

La deuxième activité est divisée en deux parties, à savoir une discussion autour de quatre thématiques puis l'identification des problèmes et des améliorations possibles.

Tout d'abord, quatre thématiques sont définies pour structurer la conversation : les aménagements piétonniers, les aménagements cyclistes, les aménagements véhiculaires et le milieu de vie, incluant les aménagements verts et connexes ainsi que l'ambiance générale du secteur. Les personnes participantes sont ainsi invitées à réfléchir sur l'état actuel du secteur et leur niveau de satisfaction concernant ces aménagements.

Ensuite, les personnes participantes sont amenées à cibler les problèmes rencontrés à l'aide d'une carte du secteur et à proposer des améliorations potentielles.

Formule du questionnaire en ligne

Un questionnaire a été mis en ligne sur le site de la Ville du 27 mars au 16 avril 2024. Ce questionnaire a permis de recueillir l'opinion de la population sur l'état actuel des lieux ainsi que sur les différents enjeux vécus.

Communication et participation

Les deux ateliers étaient ouverts au grand public et leur organisation a été diffusée par la Ville de Westmount sur ses différentes plateformes, notamment son site web et Facebook. Le questionnaire en ligne était quant à lui accessible sur le site de la Ville.

Des feuillets d'invitation ont été distribués à la population de l'avenue Forden, du Croissant Forden, ainsi qu'à la population résidant dans un secteur plus éloigné s'étendant jusqu'à deux rues dans chaque direction.

Les activités participatives, animées par l'équipe de Conscience urbaine et Rayside Labossière, ont accueilli au total 26 personnes participantes. Les équipes de la Ville ainsi que la firme génie-conseil étaient présentes en tant qu'observateurs lors des activités.

En parallèle, le questionnaire en ligne a permis de récolter 7 réponses supplémentaires. Cependant, seules 4 personnes ont complété le sondage dans sa totalité.

III. Bilan des activités participatives

Activité 1 / Portrait de mobilité

La majorité des personnes participantes, soit 22 personnes sur 26, habitent sur l'avenue Forden ou sur le croissant Forden, entre les avenues Montrose et Westmount. Les quatre autres personnes participantes habitent sur l'avenue Montrose, au sud du secteur d'intervention.

Les réponses concernant les modes de transport utilisés dans le secteur permettent de faire certains constats :

La voiture, un mode de déplacement privilégié au quotidien.

Toutes les personnes participantes mentionnent la voiture comme mode de déplacement privilégié. Pour la plupart, il est impensable de se déplacer autrement pour de longues distances. La voiture est utilisée principalement pour se rendre au travail ou aux loisirs, pour faire des courses ou pour emmener les enfants à l'école.

La marche, un mode de déplacement très souvent utilisé pour se promener et rejoindre les destinations à proximité.

Toutes les personnes participantes ont évoqué la marche comme un mode de déplacement qu'elles utilisent très souvent, en particulier pour se promener dans le quartier et rejoindre le parc. Elle est également utilisée pour se rendre aux magasins situés à proximité, pour emmener les enfants à l'école, pour rendre visite à la famille à proximité, pour faire de l'exercice ou encore pour promener son chien.

Le vélo, un mode de déplacement peu utilisé.

Le vélo semble beaucoup moins utilisé par les personnes participantes, mais certaines l'emploient de manière ponctuelle pour faire de l'exercice dans le quartier. Une personne participante mentionne faire du vélo avec ses enfants, surtout sur le croissant Forden, tandis qu'une autre explique faire du vélo chaque jour, tout en précisant ne pas utiliser la bande cyclable sur l'avenue Westmount.

Les taxis et Uber, un mode de déplacement utilisé de manière occasionnelle.

Les personnes participantes expliquent utiliser un taxi ou un Uber de temps à autre pour se déplacer, mais cela reste un moyen de déplacement plutôt rare.

L'autobus, un mode de déplacement presque jamais employé.

Aucune personne participante n'utilise l'autobus sur ces axes puisqu'aucune ligne d'autobus n'est accessible depuis l'avenue Forden et le croissant Forden entre les avenues Montrose et Westmount.

Autres modes de déplacement

Parmi les 26 personnes participantes, une personne mentionne utiliser un autre mode de déplacement, à savoir une planche à roulettes (longboard), mais cela demeure très occasionnel.

Activité 2 / Imaginer une meilleure avenue (partie 1)

1. Compte-rendu de la satisfaction des personnes participantes à l'égard des aménagements piétonniers

1.1. Des traverses piétonnes sous-utilisées et mal positionnées

Une majorité des personnes participantes estime que les traverses piétonnes ne sont pas pratiques, car elles ne sont pas situées à des emplacements stratégiques. Ainsi, plusieurs personnes participantes affirment ne pas les utiliser, préférant emprunter le chemin le plus court. Certaines affirment même que les enfants ne les utilisent pas, bien qu'ils soient particulièrement vulnérables aux accidents. La sécurité des enfants lorsqu'ils traversent la rue est mentionnée comme une préoccupation pour certaines personnes habitant sur la rue. Plusieurs personnes résidentes mentionnent que les traverses piétonnes sont uniquement utilisées par les personnes n'habitant pas dans le secteur.

Enfin, les solutions proposées se sont avérées partagées. Alors que certaines personnes participantes estiment que les traverses piétonnes peuvent être positionnées à des emplacements plus stratégiques afin d'optimiser le temps et la fluidité des déplacements, la majorité pense plutôt qu'elles doivent simplement être retirées. Une personne est d'avis que les traverses piétonnes occupent un espace qui pourrait plutôt servir de case de stationnement.

Enfin, les saillies de trottoirs sont mentionnées comme pouvant être une solution pour réduire la distance à traverser aux intersections, mais certaines personnes s'y opposent en étant d'avis que cela retire des espaces de stationnement et diminue le rayon de courbure (virage à 90 degrés).

1.2. Des trottoirs en mauvais état et sous-utilisés

Selon les personnes participantes, l'état de dégradation des trottoirs encourage les personnes à marcher dans la rue, ce qui augmente les risques d'accident. De plus, plusieurs personnes affirment que l'état des trottoirs s'aggrave lorsqu'il pleut, en hiver et la nuit. En outre, les personnes résidentes notent que le trottoir faisant le pourtour du croissant est rarement utilisé, puisque seulement 4 maisons sont situées dans cette partie. Ainsi, ce trottoir n'est utilisé que par ces personnes résidentes, tandis que les gens marchent principalement du côté est de l'avenue Forden où le trottoir est continu.

Une grande partie des personnes participantes s'accordent sur le fait qu'ils ne souhaitent pas de trottoirs plus larges, car ils croisent très rarement d'autres personnes piétonnes et veulent conserver autant de largeur de chaussée que possible. Cependant, elles expriment leur grande insatisfaction quant aux conditions des trottoirs et jugent nécessaire de les restaurer dans leur état d'origine.

1.3. Une perception de sécurité altérée par la sinuosité de la rue et la vitesse des automobilistes et des cyclistes

Certains éléments sont identifiés par les personnes participantes comme des facteurs ayant un impact sur leur sentiment de sécurité lors de leurs déplacements à pied. Premièrement, une personne mentionne que la sinuosité de la rue rend parfois la visibilité plus difficile pour les personnes piétonnes.

Deuxièmement, la vitesse des automobilistes sur l'avenue Forden est soulignée par plusieurs personnes participantes comme un élément affectant le sentiment de sécurité lorsqu'ils y circulent. Bien que peu de personnes le mentionnent, certaines affirment que la vitesse des cyclistes est également un facteur. En outre, certaines personnes expliquent craindre de laisser leurs enfants marcher seuls sur cette route en raison de la vitesse des véhicules qui y passent. Cette perception n'est toutefois pas partagée par tout le monde, car plusieurs personnes participantes trouvent que la rue est calme lors des heures creuses, ce qui explique que les personnes piétonnes circulent sur la rue et utilisent peu les trottoirs.

2. Compte-rendu de la satisfaction des personnes participantes à l'égard des aménagements cyclables

2.1. Des déplacements cyclables limités sur la rue et une réticence à l'aménagement d'infrastructures cyclables

La plupart des personnes participantes s'entendent pour dire que l'avenue et le croissant Forden ne sont pas privilégiés par les cyclistes, ces derniers préférant emprunter d'autres routes telles que l'avenue Westmount. Il est d'ailleurs souligné que très peu d'enfants font du vélo dans ces rues. Pour certaines personnes, l'avenue Forden n'est pas propice aux déplacements cyclistes en raison de sa forte pente et du fait qu'il n'y a pas de connectivité à un réseau existant (en-dehors de la bande cyclable sur l'avenue Westmount). Ainsi, plusieurs personnes participantes jugent qu'il n'y a pas de conflit de cohabitation entre les cyclistes et les voitures. La majorité des personnes participantes ne juge pas nécessaire d'aménager des infrastructures cyclables sur la rue. Quelques personnes résidentes s'y opposent d'ailleurs vivement, et ce, même pour un aménagement minimal tel qu'un marquage au sol. Quelques personnes participantes mentionnent toutefois l'intérêt d'implanter des infrastructures permettant de limiter le débit et la vitesse automobiles afin d'augmenter le sentiment de sécurité des cyclistes.

Un accident mortel survenu ces dernières années a été mentionné par plusieurs personnes. La majorité des personnes participantes croit que cet accident n'est pas dû à l'absence d'infrastructures dédiées aux cyclistes, comme une piste ou une bande cyclable, mais plutôt à la configuration de la rue. Selon une personne, la courbe très serrée qui limite la visibilité et la présence de voies à double sens qui augmente les risques de collisions frontales sont des facteurs contributifs à l'accident.

2.2. Une inquiétude face à la vitesse de déplacement des cyclistes sur la rue

Malgré le fait que les personnes participantes s'entendent pour dire que les déplacements à vélos sont rares sur la rue, plusieurs jugent que la configuration de la rue encourage la vitesse dans la descente des cyclistes. De plus, des personnes résidentes dénoncent le fait que certains cyclistes circulent en ligne droite sur l'avenue Forden, naviguant parfois en sens contraire de la circulation afin de conserver une trajectoire rectiligne. Plusieurs personnes expliquent également que les cyclistes ne s'arrêtent pas aux panneaux d'arrêt à l'intersection de l'avenue Forden et Westmount.

3. Compte-rendu de la satisfaction des personnes participantes à l'égard des aménagements véhiculaires

3.1. La fluidité de la circulation routière contrainte par le débit automobile, la forme bâtie de la rue et le camionnage

Trois éléments sont mentionnés par certaines personnes participantes comme nuisant à la fluidité des déplacements véhiculaires sur l'avenue Forden. Tout d'abord, elles observent un trafic automobile important lors des heures de pointe. L'avenue Forden agit d'ailleurs comme raccourci emprunté par plusieurs automobilistes lors de ces périodes. Ensuite, la forme de la rue est mentionnée à plusieurs reprises comme un élément qui affecte la sécurité et la fluidité des déplacements véhiculaires. La sinuosité de la rue est soulignée à maintes reprises comme un élément pouvant compromettre la sécurité, encourageant la vitesse dans la descente tout en réduisant la visibilité des cyclistes et des automobilistes. Une personne mentionne également que la fluidité de la circulation automobile est limitée par le décalage des axes à l'intersection entre l'avenue Montrose et Forden, ce qui peut constituer une source de confusion dans la priorité de passage des véhicules. Enfin, plusieurs personnes participantes pensent que le camionnage commercial, tel que les transporteurs routiers, sur la rue, doit être limité car il complique la circulation en bloquant la rue lors du stationnement.

3.2. Un sens unique qui ne fait pas l'unanimité

Le sens unique de la circulation sur le croissant Forden vers le sud est largement discuté lors des échanges et son implantation ne fait pas consensus. Certaines personnes y voient comme une façon de prévenir les collisions au sud, alors que d'autres craignent qu'il crée des problèmes de sécurité en raison de la circulation à contresens. En effet, certaines personnes soulignent le fait que plusieurs personnes résidentes, de même que la plupart des camions de livraison, empruntent le sens unique du croissant Forden à contresens. Au sud du croissant, certains véhicules remontent la rue, ce qui n'est pas permis. Au nord, plusieurs véhicules se dirigeant vers le parc reviennent sur leurs pas plutôt que de poursuivre leur descente, ce qui n'est pas permis. Selon certaines personnes participantes, il ne s'agit pas d'un problème de signalisation mais bien de logistique de déplacement. À l'inverse, certaines personnes jugent que le sens unique doit demeurer en place parce que la largeur de la rue ne permet pas d'y aménager deux voies.

3.3. Des lacunes dans l'application des règlements

Toutes les personnes participantes s'entendent sur le fait que la limite de vitesse est idéale, mais certaines personnes déplorent le fait que plusieurs véhicules ne la respectent pas. Une personne rappelle d'ailleurs des incidents qui ont eu lieu sur la rue parce que les véhicules descendaient trop rapidement et ont heurté un arbre sur l'avenue Montrose. Dans le but de respecter la limite de vitesse, une personne suggère d'installer un radar. Les personnes participantes observent que d'autres règlements, tels que le respect des panneaux d'arrêts, ne sont pas respectés et que la présence policière est limitée pour assurer l'application de la réglementation.

3.4. Une satisfaction qui varie à l'égard des places de stationnement parmi les personnes résidentes

Quelques personnes participantes mentionnent que les dernières cases de stationnements au nord, soit à l'intersection Forden/Westmount, peuvent compromettre la visibilité et rendre les manœuvres plus compliquées lors des virages. Les personnes participantes mentionnent qu'au sud, il est difficile de trouver du stationnement sur la rue alors qu'une personne qui habite au nord mentionne l'inverse. Selon certaines personnes, il est plus difficile de trouver un stationnement qu'avant en raison de la suppression de certaines places, de l'ajout de traverses piétonnes et de la présence de plusieurs camions stationnés sur la rue.

4. Compte-rendu de la satisfaction des personnes participantes à l'égard des autres caractéristiques des milieux de vie

4.1. La canopée, un élément identitaire, mais qui limite parfois la visibilité

L'ensemble des personnes participantes sont d'accord pour dire que la canopée est un élément identitaire de la rue et participe à la convivialité de celle-ci. Elles tiennent ainsi à conserver le couvert végétal sur la rue et certaines pensent même qu'elle devrait être bonifiée, notamment aux endroits des îlots plantés. Quelques personnes commentent l'entretien des aménagements paysagers et l'uniformité des végétaux plantés en cohérence avec ceux retrouvés dans le quartier.

À plusieurs reprises, les personnes participantes expliquent que la canopée peut toutefois diminuer l'efficacité des lampadaires, puisque ceux-ci sont parfois recouverts de végétation. Par conséquent, la visibilité, en soirée et la nuit, se voit diminuée par la canopée. Certaines personnes expliquent qu'il peut être intéressant d'installer des lampadaires sous le niveau de la canopée ou bien de prévoir un entretien de la canopée adéquat.

4.2. Des îlots plantés appréciés ; l'îlot sud remis en question

Globalement, les personnes participantes apprécient les îlots présents sur la rue puisqu'ils sont un élément distinctif et participent à l'esthétique générale du quartier. L'îlot au sud est remis en question dans sa forme actuelle puisque les personnes participantes questionnent sa pertinence et la logistique de circulation. Toutes les personnes sont aussi d'accord sur le fait que l'espace adjacent qui est inutilisé doit être supprimé. Une personne mentionne d'ailleurs que dans la configuration actuelle, il n'est pas possible pour elle de descendre le croissant pour remonter sur l'avenue, ce qui n'est pas optimal selon elle.

4.3. Une absence de mobilier urbain perçue positivement ; un éclairage de rue qui pourrait être amélioré

L'absence de mobilier urbain convient aux personnes participantes, qui ne souhaitent pas créer de placettes ou d'espaces de détente. Une personne pense que l'ajout de mobilier urbain peut avoir un impact négatif puisque cela incite la population à venir y flâner. Les personnes participantes disent aller se détendre au parc King-George. Par ailleurs, une autre personne pense que l'entrée du parc doit être améliorée.

L'éclairage est aussi discuté durant les ateliers. Selon plusieurs personnes, l'éclairage est actuellement incohérent avec le reste du quartier et doit être repensé. La plupart des rues avoisinantes ont des lampadaires de type Washington, ce qui n'est pas le cas de l'avenue Forden. La plupart des personnes participantes préfèrent une luminosité plus faible et dans lampadaires qui illuminent spécifiquement le sol. Une des personnes croie toutefois que l'espace au sud du croissant Forden, juste avant l'intersection avec l'avenue, est moins bien éclairé.

Parmi les autres éléments discutés, des opinions divergentes émergent parmi les personnes participantes. Certaines personnes au nord du secteur avouent ne pas avoir observé de problème quant à la gestion des eaux, tandis que d'autres plus au sud disent avoir été affectées par des inondations lors de grandes précipitations. Il est observé que l'eau s'écoule depuis l'avenue Westmount créant une accumulation d'eau sur les trottoirs et entre les maisons de l'avenue et du croissant Forden. Une personne résidente au sud du croissant Forden mentionne avoir été victime de dégâts d'eau dans sa maison en raison d'une accumulation d'eau.

Enfin, quelques personnes résidentes mentionnent leur insatisfaction à l'égard des installations temporaires proposées par la Ville pour bloquer la bretelle de l'îlot au sud. Selon elles, ces installations sont peu esthétiques et diminuent les places de stationnement disponibles.

Activité 2 / Imaginer une meilleure avenue (partie 2)

Lors de la deuxième activité, les personnes participantes identifient plusieurs problématiques. Des pistes de solutions proposées par les personnes participantes sont mentionnées pour chacune des problématiques. L'ordre des problématiques et des pistes de solutions est établi en fonction de leur degré d'adhésion auprès des personnes participantes.

Problématique 1 - La vitesse excessive des voitures

La majorité des personnes participantes considère que la vitesse des voitures constitue un enjeu de sécurité sur l'avenue Forden, étant donné que la limite de vitesse n'est souvent pas respectée par les automobilistes. Cependant, quelques personnes estiment que la vitesse des véhicules n'est un enjeu qu'aux heures de pointe.

Pistes de solutions citoyennes

Installer des panneaux de sensibilisation

Les personnes participantes proposent d'installer des panneaux pour sensibiliser les personnes qui se déplacent en automobile. Par exemple, elles proposent l'installation de panneaux portant les inscriptions « Enfants qui jouent » ou « Promenade de chiens ».

Installer des dos d'âne

Plusieurs personnes participantes estiment que les dos d'âne ont pour effet de ralentir considérablement la vitesse des véhicules qui circulent sur la rue. Certaines personnes mentionnent toutefois qu'ils ne sont pas adaptés pour le déneigement en hiver.

Installer un panneau indiquant la vitesse

Ce type de panneau est mentionné lors des deux ateliers. Cependant, certaines personnes se montrent réticentes à l'installation de panneaux de vitesse, puisqu'elles jugent qu'ils ne sont pas esthétiques. De plus, d'autres personnes se questionnent sur l'efficacité de cette solution puisqu'elle n'est pas coercitive.

Installer un panneau d'arrêt à mi-chemin



Suggérée par plusieurs personnes, l'installation d'un panneau d'arrêt ne rallie pas l'ensemble des personnes participantes. Elles soulignent que cette mesure vient limiter la fluidité de la circulation et peut causer certains problèmes pour les personnes résidentes qui sortent de leur stationnement.

Installer des coussins

Les personnes participantes jugent que cette solution permet de ralentir les voitures tout en laissant la voie libre aux véhicules d'urgence. Cet aménagement ne fait pas consensus parmi les personnes participantes qui mettent en doute son efficacité et son utilité.

Installer des bollards

Pour certaines personnes, l'installation de bollards au centre de l'avenue Forden, principalement dans les courbes, est une stratégie pour forcer les véhicules à ralentir avant le virage.

Problématique 2 - Enjeu de sécurité et insatisfaction face à la configuration de l'îlot planté au sud



Tel qu'exposé précédemment, plusieurs personnes participantes jugent que le sud de l'avenue Forden comporte des enjeux de sécurité. Ces enjeux sont d'abord liés à la configuration de la rue, qui alimentent les risques de collisions. De plus, la pente et l'angle de la rue contribuent, selon elles, à augmenter la vitesse des véhicules. Enfin, quelques personnes participantes jugent que l'îlot au sud comprend un espace adjacent qui s'avère sous-utilisé. La configuration actuelle ne permet pas de remonter l'avenue Forden, et cette disposition est une perte d'espace.

Au sud, les véhicules arrivent rapidement de l'avenue en montant vers le croissant, alors les personnes sur le croissant se trouvent dans l'obligation de ralentir pour voir la circulation en sens inverse. Le virage gauche pour sortir du croissant Forden est par ailleurs trop serré et même dangereux, car la visibilité y est limitée.

Pistes de solutions citoyennes

Installer un panneau d'arrêt



Les personnes participantes proposent d'installer un panneau d'arrêt sur l'avenue Forden dans l'éventualité où la circulation de croissant Forden redevient bidirectionnelle. L'objectif est de ralentir les automobilistes avant le virage.

Supprimer l'îlot et aménager une intersection en T



Une des solutions proposées est d'éliminer l'îlot au sud et de poursuivre le croissant en ligne droite, de sorte à créer une intersection ayant un angle s'approchant des 90 degrés. Cette option permet d'implanter un arrêt et de revoir le coin de cette intersection pour avoir un arc de cercle permettant de bien emprunter les deux directions (vers le nord ou le sud). Les personnes participantes proposent par le fait même d'agrandir l'espace gazonné de chaque côté de la rue. Cette solution offre une seule sortie et améliore la visibilité.

Problématique 3 - Confusion des sens de directions des voies

Toutes les personnes participantes lors des deux consultations mentionnent qu'il y a une forte confusion chez les conducteurs quant à la direction qu'ils doivent prendre en arrivant à l'îlot sud. Bien qu'il y ait la présence d'un panneau pour indiquer le sens de la circulation à emprunter, les personnes participantes s'accordent pour dire que la direction des panneaux n'est pas respectée, volontairement ou involontairement.

Par ailleurs, les personnes participantes jugent que le sens unique actuel ne fonctionne pas. Les automobilistes circulent souvent dans les deux sens ce qui rend la circulation dangereuse pour ceux qui arrivent en sens inverse puisqu'ils ne s'attendent pas à voir un véhicule. Les personnes participantes mentionnent également que *Google Maps* n'indique pas le sens unique, ce qui peut contribuer au problème.

Certaines personnes mentionnent la problématique du sens unique sur le tronçon nord du croissant Forden, entre l'avenue Forden et le parc. En effet, les automobilistes l'empruntent dans le bon sens, mais reviennent sur leur pas à contresens.

Concernant l'îlot au nord, les personnes résidentes observent aussi une certaine confusion, puisque les automobilistes circulant à contresens se questionnent sur la possibilité de tourner vers le nord pour aller rejoindre l'avenue Westmount. En effet, selon les personnes participantes, cette intersection ne comprend qu'un seul panneau sens unique sur une des entrées de l'îlot du nord.

Pistes de solutions citoyennes

Proposer une rue à double sens au nord du croissant et à sens unique sur le croissant et l'avenue Forden



Cette solution est proposée à toutes les consultations et semble populaire auprès de la majorité des personnes participantes. Elles proposent une circulation à double sens sur le côté nord du croissant, en raison des allées et venues vers le parc et la zone de dépôt. Elles suggèrent aussi d'établir la circulation à sens unique sur le côté sud du croissant. Finalement, certaines personnes proposent que la circulation soit à sens unique sur l'avenue Forden vers le nord.

Transformer l'îlot ouest en rond-point



Cette installation permet de faciliter la circulation, notamment pour ceux qui viennent à la zone de dépôt.

Installation de pancartes indiquant le début et la fin de l'avenue et du croissant



Dans la mesure où les personnes participantes disent être confuses quant à la limite entre l'avenue et le croissant, cette solution est proposée, puisqu'elle permet de faciliter le déplacement des livreurs et des personnes qui circulent sur la rue.

Augmenter l'espace au bout du cul-de-sac



Un plus grand espace facilite les demi-tours au bout du cul-de-sac.

Problématique 4 - Sentiment d'insécurité des piétons

Comme mentionné précédemment, plusieurs personnes participantes affirment qu'il y a un enjeu lié à la sécurité des piétons sur la rue. Parmi les raisons énoncées, les personnes participantes pensent que cela peut être attribué au fait que les voitures circulent rapidement, que les trottoirs sont en mauvaise condition, que l'emplacement des traverses piétonnes n'est pas adapté et qu'il n'y a pas de panneau d'arrêt aux traverses piétonnes.

Pistes de solutions citoyennes

Supprimer le trottoir ouest et agrandir le trottoir est sur l'avenue Forden



Certaines personnes participantes proposent de conserver un trottoir très large à l'est de l'avenue Forden et de retirer celui de l'autre côté.

Des bollards peuvent aussi être ajoutés dans les angles pour ralentir la circulation.

Installer des passages piétons surélevés

Cette solution permet de ralentir la circulation, y compris sur Montrose. Pour cette option, les personnes participantes jugent qu'il est important de tenir compte de l'écoulement des eaux pluviales.

Problématique 5 - Configuration du croissant à réévaluer



La sinuosité et l'étroitesse de la rue est mentionnée à maintes reprises par les personnes participantes comme étant des facteurs impactant la sécurité de la rue. Certaines personnes mentionnent que l'angle prononcé du croissant Forden a causé plusieurs collisions dans le passé et certaines voitures ont frappé des véhicules stationnés. De plus, les gros véhicules circulent difficilement en raison du virage étroit.

Les personnes participantes jugent que la configuration des trottoirs est aussi à réévaluer, puisqu'il semble que les trottoirs intérieurs du croissant ne sont jamais utilisés par les piétons. Il s'agit d'un commentaire qui est réitéré à plusieurs reprises durant les consultations.

Pistes de solutions citoyennes

Supprimer le trottoir central et élargir le trottoir ouest.



La suppression du trottoir central (côté est) est une solution qui est soulevée à plusieurs reprises lors des consultations. Les personnes participantes proposent de déplacer le stationnement des voitures du côté est de la rue pour éviter les accidents et d'élargir le trottoir du côté ouest de la route. Cette option permet ainsi d'avoir un espace légèrement plus large pour les piétons, évitant ainsi les glissades en hiver, et augmentant l'espace pour les automobiles.

Corriger la courbe du croissant Forden



Cette solution permet de tourner plus facilement sur cette route, car il semble que le nivellement de la route est déficient à cet endroit. Les personnes participantes espèrent que cela réduira le risque de dérapage des voitures les unes contre les autres en hiver. Le dénivelé de la route peut également aider à améliorer l'écoulement de l'eau.

Problématique 6 - Amélioration de l'entrée du parc

Les personnes participantes jugent que l'entrée du parc peut être améliorée. En effet, plusieurs observent que la zone de dépôt ne semble pas être respectée par les voitures qui stationnent près du parc. De plus, certaines se plaignent de la propreté de la zone, attribuant principalement la faute aux nombreux camions qui y circulent. Les personnes résidentes près du parc se plaignent aussi du flux important des voitures à certains moments.

Pistes de solutions citoyennes

Installer un mobilier approprié et assurer un entretien régulier

Certaines personnes participantes mentionnent qu'une poubelle est présente à l'entrée du parc et qu'elle est régulièrement pleine. La possibilité de revoir le modèle pour un contenant plus grand et s'assurer d'un entretien régulier est mise en avant.

Structurer l'entrée avec un aménagement paysager

Les personnes participantes s'entendent pour dire qu'ils ne veulent pas de mobilier à l'entrée du parc. La possibilité d'un aménagement paysager dans le parc pour souligner l'entrée est soulevée.

Problématique 7 - Amélioration dans la gestion des eaux pluviales

Les personnes résidentes affirment avoir observé de graves inondations pendant des tempêtes et en avoir subi des conséquences matérielles. Certaines personnes tentent de trouver des solutions, en installant des murs de soutènement ou en surélevant leurs entrées, mais les inondations sont toujours un enjeu selon eux. L'eau circule rapidement depuis l'avenue Westmount jusqu'à l'avenue Forden et s'écoule des deux côtés de l'avenue et du croissant Forden pour s'accumuler entre les maisons situées au 40 et 42 croissant Forden. Les personnes participantes jugent qu'il est essentiel de trouver des solutions pour gérer correctement le ruissellement des eaux pluviales.

Pistes de solutions citoyennes

Modifier le drainage sur la rue

Les personnes participantes proposent de revoir le drainage sur la rue afin de s'assurer que l'eau n'inonde pas les terrains privés.

Installer des tranchées de capture

Cette solution située au nord de l'avenue Forden, permet d'interrompre l'excès d'eau provenant de l'avenue Westmount.

Capter l'eau sur l'avenue Montrose



Les personnes participantes souhaitent trouver un moyen de gérer correctement l'eau sur l'avenue Montrose avant qu'elle bloque les conduites publiques et qu'un incident survienne.

Les personnes participantes se questionnent aussi à savoir si le problème est dû à la pente descendante et à la remontée d'eau.

Installer des grilles linéaires



Cette solution permet de capter l'eau à des endroits stratégiques en créant des points de contrôle d'eau (point de départ et point d'accumulation de l'eau).

Problématique 8 - Enjeux en lien avec les places de stationnement

Le stationnement représente un enjeu pour certaines personnes. Selon elles, de nombreuses personnes se stationnent de manière inadéquate sur la rue, ce qui limite l'espace de la rue et du trottoir. De plus, elles sont d'avis que les traverses piétonnes enlèvent des places de stationnement aux personnes résidentes. Enfin, elles affirment que la présence de camions contribue au problème de stationnement, puisqu'ils limitent l'espace disponible.

Pistes de solutions citoyennes

Réserver certains tronçons de la route aux résidents uniquement

Certaines personnes résidentes jugent qu'il est pertinent d'avoir des places réservées sur la rue, en utilisant des vignettes et des passes pour les visiteurs par exemple.

Renforcement de la réglementation

D'autres personnes participantes souhaitent renforcer les règlements avec une augmentation des amendes pour les personnes mal stationnées.

Questionnaire en ligne

Suivant les ateliers du 27 mars et 2 avril, un questionnaire public a été mis en ligne sur le site Engage Westmount pour permettre aux résidents de partager davantage de rétroaction sur leur utilisation du territoire. Disponible en ligne du 27 mars au 16 avril 2024, le questionnaire en ligne a été consulté par 7 personnes et complété par seulement 4. Ceci peut être attribuable au fait que les participants au processus de consultation étaient majoritairement des résidents qui se sont présentés aux ateliers en personne.

1. Profils des personnes répondantes

1.1. Âge

Selon les résultats du questionnaire en ligne, il est important de noter que la tranche d'âge la plus représentée est celle des personnes âgées de **55 à 64 ans**, constituant **50%** des personnes répondantes, soit 2 personnes. Les tranches d'âge de **35 à 44 ans** et de **45 à 54 ans** représentent chacune **25%** des personnes répondantes, soit une personne chacune. Aucune personne répondante n'a été enregistrée dans les autres tranches d'âge.

1.2. Genre

Les résultats du genre des personnes répondantes révèlent une répartition équilibrée entre les personnes s'identifiant comme **femme ou homme**, chaque réponse représentant **50%** des personnes répondantes. Aucune réponse n'a été donnée par des personnes s'identifiant comme non-binaire ou autre.

1.3. Situation de handicap ou à mobilité réduite

Les résultats indiquent que toutes les personnes participantes ayant répondu à la question sur la situation de handicap ou ayant une mobilité réduite ont affirmé ne pas se considérer comme telles, représentant ainsi **100%** des réponses.

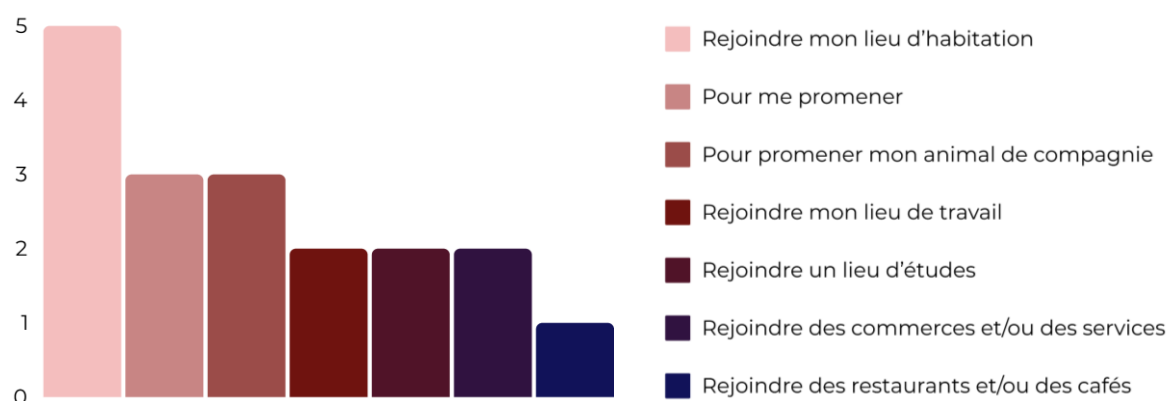
2. Résultats du questionnaire en ligne

Partie 1 - Portrait des déplacements

Question 1 : Habitez-vous sur l'avenue Forden et le croissant Forden entre les avenues Montrose et Westmount ?

La totalité des personnes répondantes, soit **100%**, déclare **résider sur l'avenue Forden ou le croissant Forden entre les avenues Montrose et Westmount.**

Question 2 : Pour quelles raisons fréquentez-vous l'avenue Forden et le croissant Forden entre les avenues Montrose et Westmount ?



Les résultats montrent que les déplacements le long de l'avenue Forden et du croissant Forden, entre les avenues Montrose et Westmount, sont motivés par diverses raisons. La majorité des personnes répondantes, représentant 5 votes, révèlent que l'un des buts de leurs déplacements est de rejoindre leur lieu de résidence. Deux votes sont également accordés aux déplacements pour se rendre à un lieu de travail ou un lieu d'étude, tandis que le même nombre de personnes déclarent se déplacer sur les avenues pour visiter des commerces ou des services. Trois personnes déclarent se déplacer sur l'avenue pour se promener, tandis que deux autres personnes révèlent s'y rendre pour promener leur animal de compagnie. Enfin, une proportion plus petite d'un vote précise que leur destination est un restaurant ou un café.

Question 3 : Trier par ordre du plus utilisé au moins utilisé le mode de transport que vous utilisez POUR REJOINDRE l'avenue Forden et le croissant Forden entre les avenues Montrose et Westmount ?

- 1er** Marche
- 1er** Voiture
- 2ème** Vélo
- 2ème** Taxi et/ou Uber
- 3ème** Autobus

Les modes de transport les plus fréquemment utilisés pour se rendre à l'avenue Forden et le croissant Forden entre les avenues Montrose et Westmount sont la marche et la voiture, tous deux se classant en premier rang. En revanche, le vélo et les services de taxi et/ou Uber sont moins privilégiés, se classant en deuxième rang. Enfin, l'autobus est le mode de transport le moins utilisé, se classant en dernier rang. Ces résultats mettent en évidence la préférence des personnes répondantes pour les modes de transport individuels lors de leurs déplacements le long de ces voies, tandis que les options de transport en commun sont moins privilégiées.

Question 4 : Trier par ordre du plus utilisé au moins le mode de transport que vous utilisez SUR l'avenue Forden et le croissant Forden entre les avenues Montrose et Westmount ?

1er	Marche	La marche est le mode de déplacement le plus couramment utilisé sur l'avenue Forden et le croissant Forden entre les avenues Montrose et Westmount, se classant en premier rang. Ensuite, la voiture arrive en deuxième position. Les options de transport alternatives telles que le vélo et les services de taxi et/ou Uber sont moins populaires, chacune se classant au troisième rang. Enfin, l'autobus est le mode de transport le moins utilisé sur ces routes, se plaçant en dernier rang.
2ème	Voiture	
3ème	Vélo	
3ème	Taxi et/ou Uber	
4ème	Autobus	

Question 5 : À quelle fréquence effectuez-vous des déplacements sur l'avenue Forden et le croissant Forden entre les avenues Montrose et Westmount ?

L'ensemble des personnes répondantes, soit **100%**, indiquent se déplacer sur l'avenue Forden et le croissant Forden entre les avenues Montrose et Westmount **plus de quatre fois par semaine**. Aucune personne répondante n'a déclaré se déplacer moins fréquemment ou a indiqué que cette question ne s'appliquait pas à eux. Ces données reflètent l'importance de ces avenues dans le déplacement quotidien des personnes répondantes.

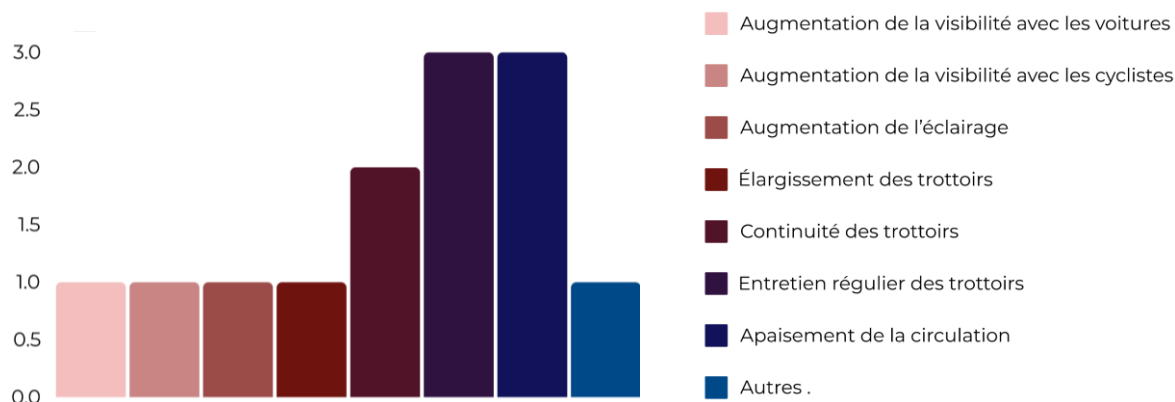
Partie 2 - Expériences et enjeux vécus par les usagers

Mobilité active

Question 6 : Quel est votre niveau de satisfaction vis-à-vis des aménagements piétonniers présents ? (Ex. largeur des trottoirs, éclairage, traverses, etc...) ?

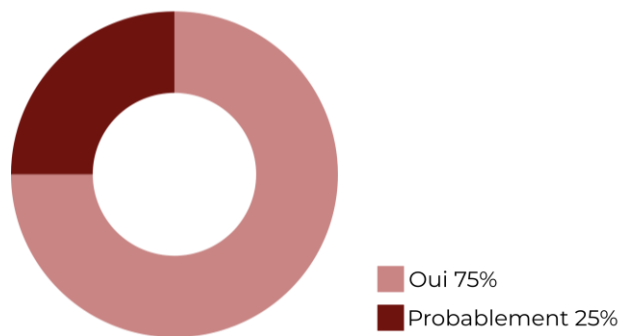
La totalité des personnes répondantes, soit **100%**, expriment un niveau d'**insatisfaction** à l'égard des aménagements piétonniers existants. Aucune personne répondante n'a déclaré être satisfaite, très satisfaite ou même peu satisfaite de ces aménagements. Ces résultats soulignent un fort sentiment d'insatisfaction parmi les personnes résidentes concernant les aménagements piétonniers actuels, ce qui peut indiquer un besoin d'améliorations.

Question 7 : Quelles sont les améliorations qui pourraient être apportées à l'expérience piétonne ?



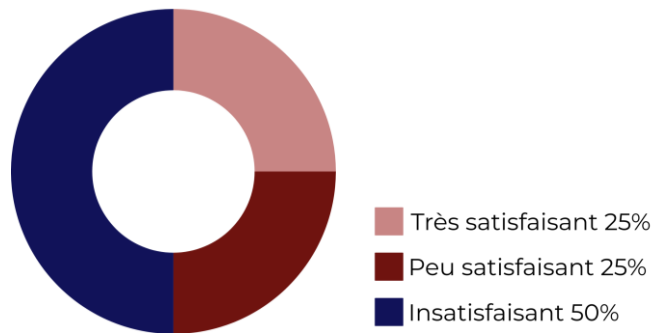
Les personnes répondantes ont exprimé diverses suggestions pour améliorer l'expérience piétonnes. Tout d'abord, avec 3 votes, elles soulignent l'importance de l'entretien régulier des trottoirs. De même, 3 votes proposent la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation. Par la suite, 2 votes illustrent la nécessité d'assurer la continuité des trottoirs le long de cette route. D'autres suggestions moins fréquentes incluent l'amélioration de la visibilité avec les véhicules et les cyclistes, l'augmentation de l'éclairage et l'élargissement des trottoirs, chacune avec un vote. Enfin, une réponse "autres" souligne le besoin de réduire le nombre excessif de panneaux de signalisation sur le croissant Forden.

Question 8 : Si des améliorations étaient réalisées pour les déplacements piétonniers, utiliserez-vous plus souvent ce mode de déplacement ?



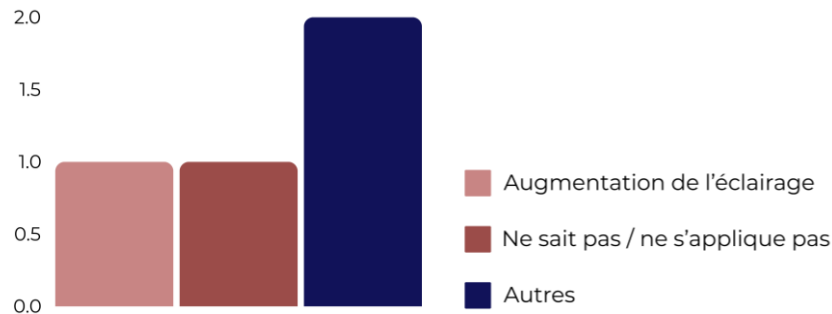
Une majorité de 75% des personnes répondantes répondent "Oui", exprimant ainsi leur volonté de choisir plus fréquemment la marche comme mode de déplacement si les conditions sont améliorées. De plus, un quart des personnes participantes répondent "Probablement", ce qui souligne un potentiel changement d'habitude. Ces réponses suggèrent un réel intérêt pour la promotion de la mobilité piétonne et mettent en évidence le lien étroit entre la qualité de l'expérience piétonne et la volonté des individus d'opter pour ce mode de déplacement.

Question 9 : Quel est votre niveau de satisfaction vis-à-vis des aménagements cyclistes présents ?



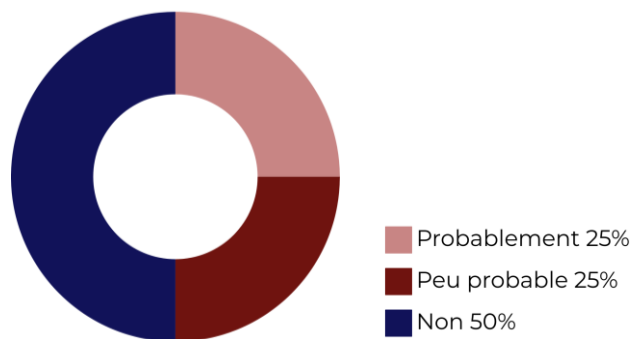
Bien que 25% des personnes répondantes se disent “Très satisfaits”, un nombre égal de personnes expriment une satisfaction plus modérée en se décrivant comme “Peu satisfait”. Cependant, le constat le plus marquant est que la moitié des personnes participantes, soit 50%, met en évidence une insatisfaction face aux aménagements cyclistes présents.

Question 10 : Quelles sont les améliorations qui pourraient être apportées aux déplacements en vélo ?



Bien qu'un seul vote soit enregistré en faveur d'une augmentation de l'éclairage pour les cyclistes, aucun vote n'est exprimé en faveur de l'installation de supports à vélos, de l'augmentation de la visibilité avec les voitures ou des piétons, ni de la connexion à des pistes cyclables adjacentes. Cependant, deux répondants spécifient d'autres améliorations souhaitées, dont la nécessité de réparer les rues, ainsi que la mise en place de mesures d'apaisement pour les cyclistes, puisqu'ils sont parmi “les pires” en ce qui concerne le respect des règles de la route.

Question 11 : Si des améliorations étaient réalisées à l'expérience cycliste, utiliserez-vous plus souvent ce mode de déplacement ?



Alors qu'une personne répond "Probablement", exprimant une certaine ouverture à utiliser plus fréquemment le vélo si des améliorations étaient apportées, une autre personne indique "Peu probable", suggérant une réticence à adopter cette pratique même en cas d'amélioration. Deux répondants répondent "Non", signalant un manque d'intérêt ou d'engagement envers le cyclisme, même en présence d'améliorations.

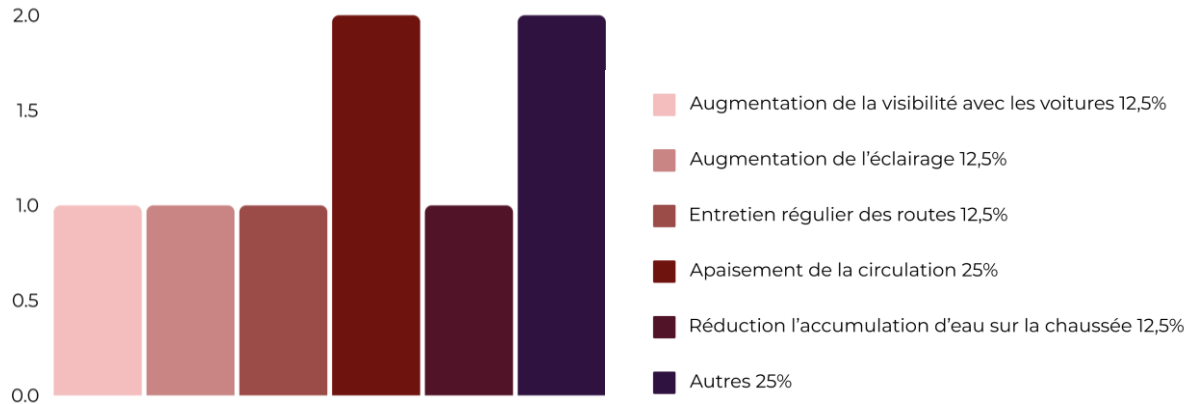
Question 12 : Par quelles options de mobilité alternative seriez-vous intéressé ?

Les personnes répondantes expriment un désintérêt général pour les propositions de mobilité alternative. En effet, aucune des personnes sondées n'est en faveur de l'installation d'une station Communauto, Bixi ou de recharge. La moitié des personnes répondantes, soit 50%, indique que ces options ne s'appliquent pas à leur situation. Les deux autres personnes répondantes expriment des préoccupations spécifiques quant à l'aménagement de mobilité alternative.

Une première personne s'oppose à l'installation d'une station Bixi ou d'un aménagement similaire dans le quartier, tandis qu'une autre exprime le souhait de ne pas encombrer davantage les rues avec du mobilier urbain et des panneaux. Cette opinion privilégie l'esthétique et la fonctionnalité, tout en écartant les options de mobilité alternative.

Déplacements véhiculaires

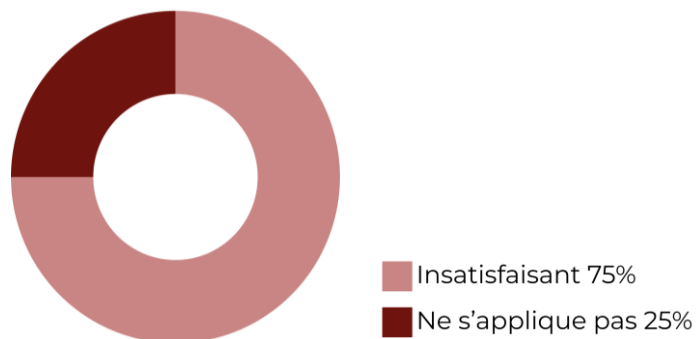
Question 13 : Quelles sont les améliorations qui pourraient être apportées dans vos déplacements véhiculaires ?



Une seule réponse met en évidence le désir d'une meilleure visibilité avec les autres voitures sur la route. De plus, deux personnes participantes spécifient le besoin de mesures d'apaisement de la circulation. La réduction de l'accumulation d'eau sur la chaussée et l'augmentation de l'entretien routier sont également citées comme des priorités. Enfin, deux personnes répondantes mentionnent d'autres améliorations spécifiques. Le premier recommande fortement de transformer l'avenue Forden en sens unique (vers le nord) entre les avenues Montrose et Westmount, tout en soulignant la nécessité de trouver une solution pour l'intersection des avenues Montrose et Forden. Ces axes sont réputés comme étant dangereux en raison du non-respect fréquent des panneaux d'arrêt par les conducteurs et les cyclistes. La deuxième personne répondante souligne l'efficacité d'une signalisation adéquate, tout en faisant valoir que parfois, la réduction du nombre de panneaux peut être bénéfique. L'exemple du croissant Forden est cité, où l'ajout d'une vingtaine de panneaux par la ville a comme effet de rendre la circulation complexe et a conduit à un non-respect généralisé des règles de circulation, y compris les sens uniques.

Accessibilité universelle

Question 14 : Quel est votre niveau de satisfaction en matière d'accessibilité universelle (ex : fauteuil roulant / déambulateur / poussette / déficience visuelle)?



Les résultats du sondage révèlent une insatisfaction généralisée en ce qui concerne l'accessibilité universelle, avec trois votes, exprimant clairement une insatisfaction. Aucune personne participante indique être satisfaite ou très satisfaite de l'accessibilité universelle, et aucune n'a déclaré être peu satisfaite. Finalement, une personne répondante mentionne que la question ne s'appliquait pas à sa situation.

Question 15 : Quelles sont les améliorations qui pourraient être apportées dans vos déplacements en matière d'accessibilité ?

Selon les résultats sur les améliorations en matière d'accessibilité universelle, les préoccupations des personnes répondantes sont orientées vers des problèmes concrets d'infrastructure urbaine. Aucun vote n'est enregistré en faveur des options traditionnelles telles que les pavés tactiles, les rampes abaissées ou les espaces de stationnement réservés. Au contraire, les réponses soulignent un besoin urgent de réparations et d'améliorations des trottoirs existants. Trois personnes participantes expriment cette préoccupation spécifique, mettant de l'avant le besoin de trottoirs plus lisses et mieux entretenus, avec des rampes abaissées pour faciliter la mobilité. Ils soulignent également que la topographie de certaines zones, comme celle de l'avenue Forden, rend peu probable la présence de poussettes ou de fauteuils roulants, mais insistent sur l'importance d'avoir des trottoirs en bon état pour la population. En somme, les personnes répondantes demandent des améliorations tangibles et pratiques qui répondent aux besoins immédiats de la communauté en matière d'accessibilité.

Partie 3 - Aménagements à conserver

Question 16 : Quels aménagements ou infrastructures existants appréciez-vous particulièrement et souhaitez-vous conserver ? (Ex. patrimoine naturel ou bâti / repère important)

Les réponses à la question ouverte du sondage révèlent un mélange de déceptions et de désirs de préservation. Alors que certaines personnes répondantes expriment un sentiment de mécontentement envers les aménagements urbains actuels, tels que les parterres de fleurs autour du croissant qui ne sont pas entretenus depuis des années, d'autres mettent de l'avant des éléments spécifiques qu'ils veulent préserver. Parmi ces éléments figurent les magnolias et la verdure qui ajoutent une touche de beauté à l'environnement urbain. Cependant, ces appréciations sont nuancées par des préoccupations concernant la sécurité et la qualité de vie. Certaines personnes souhaitent un climat de calme pour le secteur, regrettant les changements qui ont transformé ces quartiers en axes de circulation rapides et dangereux. D'autres appellent à une révision des aménagements urbains pour rétablir la tranquillité et la sécurité des lieux. En résumé, bien que certains aspects de l'aménagement urbain soient appréciés, il est clair que les personnes répondantes s'attendent à un équilibre entre la préservation de la beauté naturelle du secteur et un aménagement urbain favorisant la sécurité ainsi qu'une qualité de vie optimale.

“The flower beds around the crescent (which have not been maintained in years) and the magnolia trees”

“We'd like a return to Forden Ave and Crescent to more residential streets. On the crescent the city has assumed such peril to life we have three brightly orange marked and signed crosswalks that nobody uses. By comparison, the very busy corner of NDC ave and Westmount avenue where hundreds of students pass has simple white stripes and no signs. The street used to be quiet and pretty. Now it's ugly. Forden Avenue used to be low traffic. Now it's a fast moving commuter route with cars ignoring stop signs on their way to and from work or school. I've had to jump back when cars and cyclists ignore road rules. It's dangerous and we already had a death thanks to this situation on Forden Ave. We need the city to focus on fixing the dangers they created when they removed traffic calming years ago.”

“Magnolia trees, greenery. But that needs to be balanced with good visibility especially in the winter.”

IV. Faits saillants des activités

Portrait des personnes participantes

- Les raisons des déplacements incluent le retour à domicile, le travail ou les études, les visites de commerces ou de services, la promenade personnelle ou avec des animaux de compagnie, et les visites dans des restaurants ou cafés.
- La marche et la voiture sont les modes de transport les plus courants, tandis que le vélo et les transports en commun sont moins privilégiés.

Aménagements piétons

- Les traverses piétonnes sont sous-utilisées et mal positionnées
- Les trottoirs sont en mauvais état et sous-utilisés
- Une perception de sécurité altérée par la sinuosité de la rue et la vitesse des automobilistes et cyclistes
- L'insatisfaction prédomine parmi les personnes résidentes concernant les aménagements piétonniers existants, avec des suggestions pour l'entretien régulier des trottoirs et des mesures d'apaisement de la circulation.
- La majorité est prête à marcher plus fréquemment si les conditions s'améliorent.

Aménagements cyclables

- Des déplacements cyclables limités sur la rue et une réticence à l'ajout d'infrastructures cyclables
- Une inquiétude face à la vitesse de déplacement des cyclistes sur la rue
- L'insatisfaction est élevée par rapport à l'usage des cyclistes de la rue, avec des suggestions de réparation des routes et des mesures d'apaisement spécifiques pour les cyclistes.

Aménagements véhiculaires

- La fluidité de la circulation automobile contrainte par le trafic, la forme bâtie de la rue et le camionnage
- Le sens unique du croissant Forden ne fait pas l'unanimité
- Certaines personnes proposent un sens unique vers le nord sur l'avenue Forden
- Des lacunes dans l'application des règlements
- Une satisfaction qui varie à l'égard des places de stationnement parmi les personnes résidentes
- Les suggestions d'améliorations pour les déplacements en voiture incluent une meilleure visibilité et des mesures d'apaisement de la circulation.

Milieu de vie

- La canopée, un élément identitaire, mais qui limite parfois la visibilité
- Des îlots plantés appréciés tandis que l'îlot sud est remis en question
- L'absence de mobilier urbain convenant aux personnes résidentes tandis qu'ils pensent que l'éclairage de la rue pourrait être amélioré
- L'accessibilité universelle est largement critiquée, avec un besoin urgent de réparations et d'améliorations des trottoirs pour faciliter les personnes à mobilité réduite.
- Peu d'intérêt est exprimé pour les options de mobilité alternative telles que Communauto ou Bixi.
- Un besoin est exprimé pour une meilleure gestion des eaux de ruissellement.

Tableau récapitulatif des problématiques et solutions proposées par les personnes participantes

<p>1 La vitesse excessive des voitures</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Installer des panneaux de sensibilisation ● Installer des dos d'âne ● Installer un panneau indiquant la vitesse ● Installer un panneau d'arrêt à mi-chemin ● Installer des coussins ralentisseurs
<p>2 Enjeu de sécurité et insatisfaction face à la configuration de la rue au sud de l'avenue Forden</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Installer des bollards ● Installer un panneau d'arrêt ● Supprimer l'îlot et aménager une intersection en T
<p>3 Confusion des sens de directions des voies</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Proposer une rue à double sens au nord du croissant et à sens unique sur le croissant et l'avenue Forden ● Installation de pancartes indiquant le début et la fin de l'avenue et du croissant ● Transformer ouest du croissant Forden en rond-point ● Augmenter l'espace au bout du cul-de-sac
<p>4 Sentiment d'insécurité des piétons</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Installer des passages piétons surélevés ● Revoir l'emplacement des traverses ● Supprimer le trottoir ouest et agrandir le trottoir est sur l'avenue Forden
<p>5 Configuration du croissant à réévaluer</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Supprimer le trottoir central et élargir le trottoir ouest. ● Corriger la courbe de la route
<p>6 Amélioration de l'entrée du parc</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Installer un mobilier approprié et assurer un entretien régulier ● Structurer l'entrée avec un aménagement paysager
<p>7 Amélioration dans la gestion des eaux pluviales</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Surélever les infrastructures et les routes ● Modifier le drainage sur la rue ● Installer des tranchées de capture ● Capturer l'eau sur l'avenue Montrose ● Installer des grilles linéaires
<p>8 Enjeux en lien avec les places de stationnement</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Réserver certains tronçons de la route aux résidents uniquement ● Renforcer la réglementation

V. Conclusion

Les activités participatives et le questionnaire en ligne ont permis de recueillir l'opinion de la population quant à l'état actuel du secteur en termes de mobilité. Plus précisément, les personnes participantes ont pu se prononcer sur les infrastructures actuelles, les différentes problématiques et les améliorations potentielles de l'avenue et du croissant Forden. Ce rapport met en évidence les éléments soulevés pendant les activités participatives et le questionnaire en ligne, tout en illustrant les faits saillants généraux de la démarche regroupés sous cinq thématiques structurantes. De plus, les problématiques spécifiques au secteur ainsi que les améliorations potentielles sont rassemblées dans un tableau synthèse permettant de comprendre la dynamique du secteur en matière de mobilité.

Ces intrants permettent une meilleure compréhension de l'environnement à travers la perspective citoyenne et pourront être pris en considération lors du développement des scénarios d'aménagements.

Au niveau de la démarche globale, ce rapport s'inscrit en amont des propositions d'aménagement. Une fois que les propositions auront été développées, une consultation publique aura lieu afin de consulter de nouveau la population. Par la suite, un concept privilégié sera développé et présenté lors d'une séance d'information publique.