

Rapport d'événements

Deuxième activité participative

Atelier participatif
le 11 septembre 2024

Questionnaire en ligne
du 10 au 17 septembre 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
 - Présentation des modèles préliminaires
 - Formule de l'activité participative citoyenne
 - Formule du questionnaire en ligne
 - Communication et participation

3. Bilan de l'activité participative
 - Présentation des résultats et analyse de l'activité participative
 - Activité 1
 - Activité 2
 - 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 à 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 de standardiser la voirie tout en repensant 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 du deuxième atelier participatif organisé le 11 septembre 2024, ainsi que les résultats du questionnaire mis en ligne du 10 au 17 septembre 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 soulevées 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 et de mise aux normes. 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



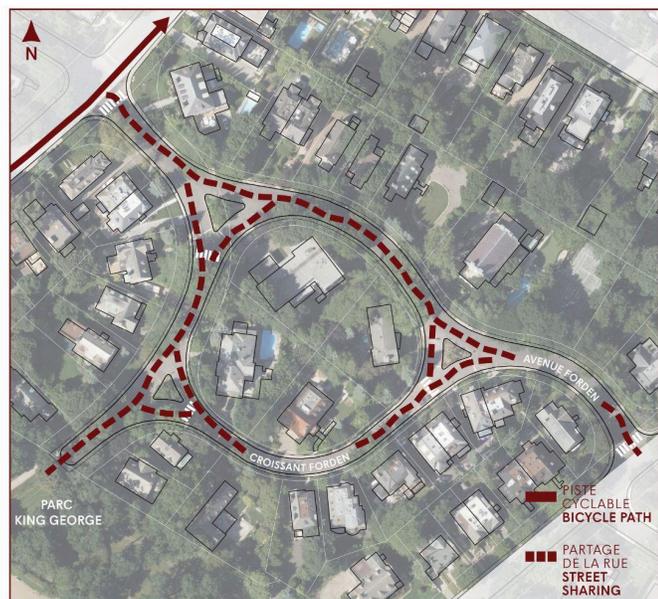
TRAJETS PIÉTONNIERS / PEDESTRIAN ROUTES
©Google Earth

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



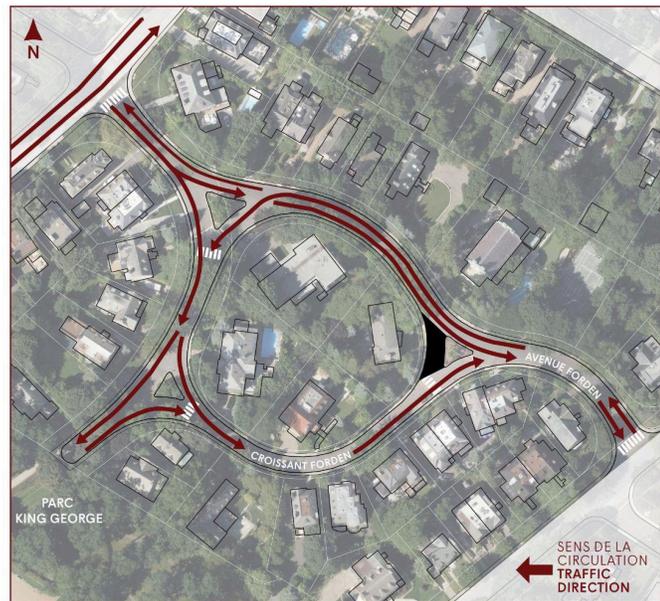
TRAJETS CYCLABLES / CYCLING ROUTES
©Google Earth

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



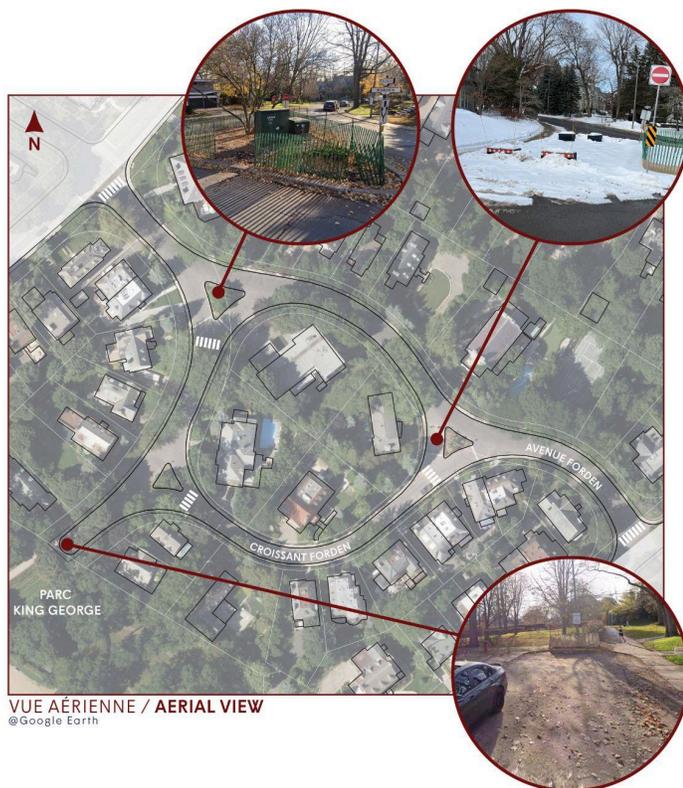
SENS DE LA CIRCULATION / TRAFFIC DIRECTION
©Google Earth

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 / AERIAL VIEW
©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 / CANOPY AND GREEN SPACES
©Google Earth

Objectifs 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 modèles d'aménagements préliminaires. La seconde période de consultation a ensuite été organisée afin de recueillir les avis de la population sur ces propositions. Enfin, un travail sera effectué afin d'aboutir à un modèle d'aménagement privilégié, qui sera dévoilé lors d'une séance d'information publique. Le schéma suivant illustre les grandes étapes de la démarche :

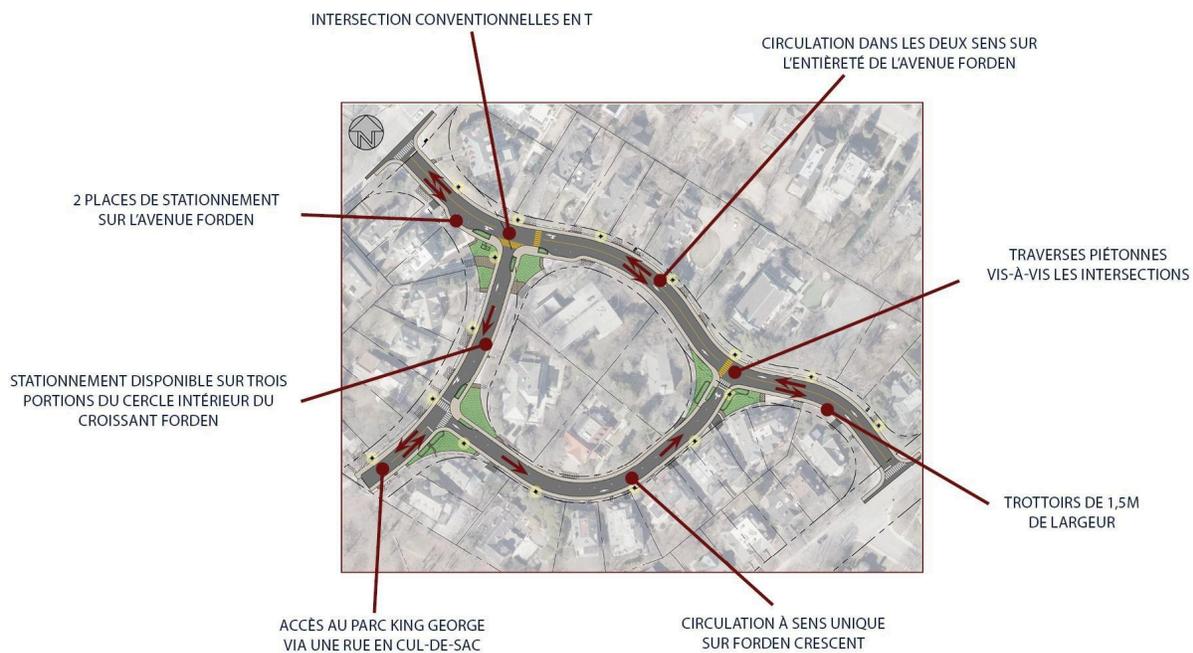


Présentation des modèles préliminaires

À la suite des premières activités participatives et des analyses de terrains, trois modèles préliminaires ont été produits afin de répondre aux enjeux de circulation, de sécurité piétonne, de verdissement ainsi qu'à d'autres défis identifiés dans le secteur de l'avenue Forden et du croissant Forden.

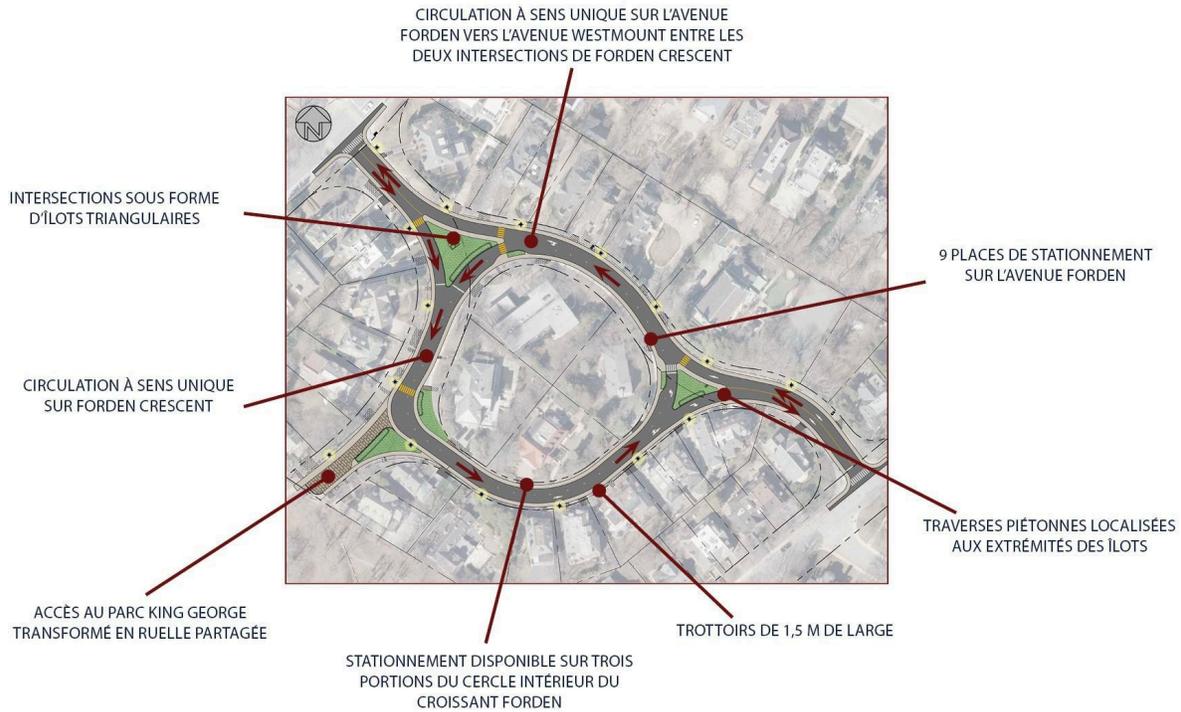
Il est important de noter que ces modèles sont encore à l'état préliminaires et servent d'intrants pour alimenter les discussions et orienter les décisions dans le but d'élaborer un modèle privilégié.

Modèle 1



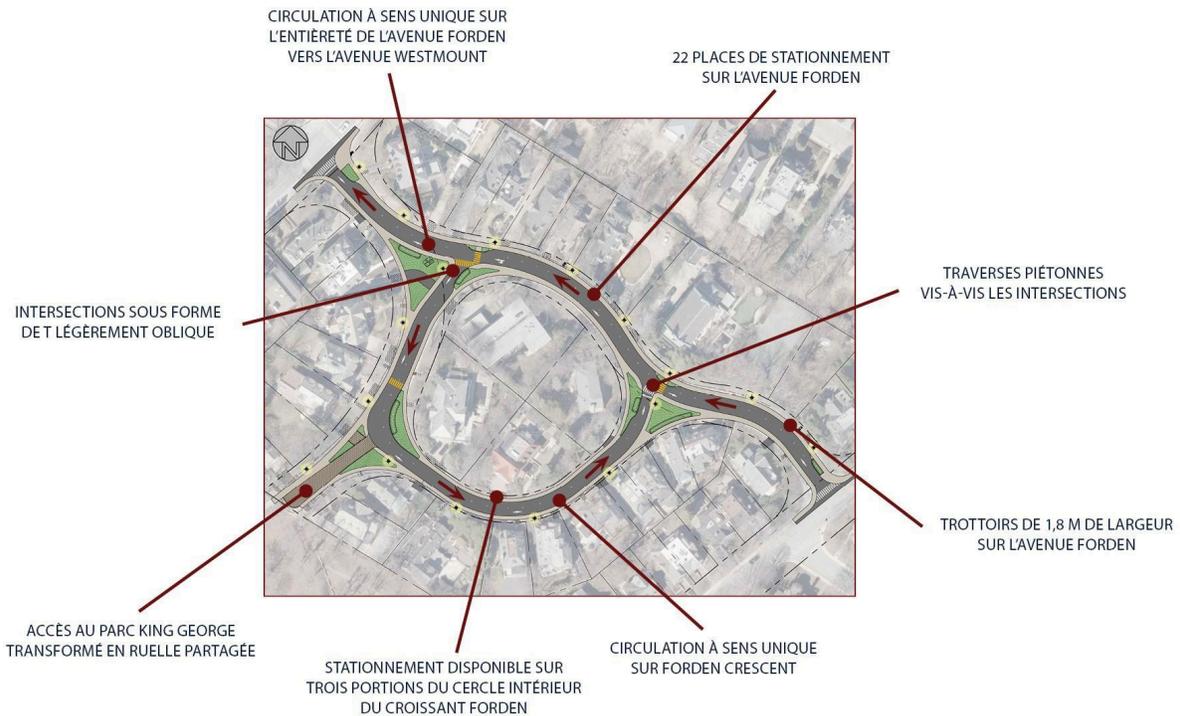
Le modèle 1 propose un double sens de circulation sur l'avenue Forden, tout en conservant un sens unique vers le sud sur le croissant Forden. Ce modèle privilégie des intersections conventionnelles en "T" pour assurer une lisibilité claire des trajets pour les conducteurs. Les traverses piétonnes sont situées aux intersections, assurant un chemin direct et sécuritaire pour les piétons. De plus, l'aménagement d'une rue en cul-de-sac permet un accès au parc King-George, facilitant l'accès automobile des lieux. En ce qui concerne le stationnement, deux places sont disponibles sur l'avenue Forden, avec des possibilités supplémentaires sur trois sections du croissant. Les trottoirs sont prévus sur toute la longueur de l'avenue et du croissant Forden avec une largeur standard de 1,5 m, offrant un espace de marche qui atteint la largeur minimale requise pour les piétons. Le verdissement est assuré par des bassins de rétention d'eau aux intersections et une couverture végétale diversifiée dans l'ensemble du secteur.

Modèle 2



Le modèle 2 propose un sens unique vers le nord sur la portion centrale de l'avenue Forden et un sens unique vers le sud sur le croissant Forden, optimisant ainsi la gestion de la circulation à l'image d'un rond-point, tout en facilitant les déplacements dans le secteur. Les traverses piétonnes sont placées aux extrémités des îlots et une ruelle partagée permet l'accès vers l'entrée du parc King George, améliorant ainsi l'accessibilité au parc. Les intersections prennent la forme d'îlots triangulaires en "Y", permettant de réduire la vitesse des véhicules tout en maximisant la sécurité des usagers. Ce modèle offre neuf places de stationnement sur l'avenue Forden, ainsi qu'un stationnement sur toute la portion du croissant Forden. Les trottoirs de 1,5 m sont présents tout au long de l'avenue et du croissant Forden. De plus, l'accès au parc King George est transformé en ruelle partagée, favorisant un espace convivial et sécurisé. Comme pour les autres modèles, des bassins de rétention d'eau et une végétation diversifiée sont intégrés à chaque intersection.

Modèle 3



Le modèle 3 mise sur une gestion de la circulation similaire au modèle 2, avec un sens unique vers le nord sur l'ensemble de l'avenue Forden et un sens unique vers le sud sur le croissant Forden. Ce modèle se distingue par la sécurité piétonne accrue grâce à la présence de traverses piétonnes aux intersections, ainsi qu'un passage vers le parc King George. Les intersections en "T" légèrement obliques offrent une meilleure visibilité pour les conducteurs tout en réduisant les points de conflits. Ce modèle propose également un maximum de stationnement, avec 22 places disponibles sur l'avenue Forden et du stationnement sur trois portions du croissant. Les trottoirs sont légèrement plus larges sur l'avenue, soit 1,8 m pour offrir un confort supplémentaire aux piétons, tandis que le croissant conserve des trottoirs standard de 1,5 m. L'accès au parc King George est transformé en ruelle partagée, favorisant un espace commun sécurisé et agréable. Enfin, comme pour les autres modèles, des bassins de rétention d'eau et une couverture végétale riche sont intégrés dans l'ensemble du secteur.

Formule des activités participatives citoyennes

L'atelier participatif a été organisé le 11 septembre 2024.

Déroulement des activités :

1. Arrivée des personnes participantes et discussions informelles

Dès leur arrivée, les personnes participantes ont pu circuler et discuter de manière informelle autour de plusieurs panneaux présentant la situation actuelle du secteur ainsi que les faits saillants du premier atelier participatif.

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

Lors de la rencontre, 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 ont 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. Retour sur la première consultation

Cette partie a permis de récapituler les faits saillants du premier atelier participatif et de faire le lien aux modèles préliminaires présentés lors de ce deuxième atelier.

4. Objectif de la consultation

Cette partie a permis d'exposer 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.

5. Consignes et outils pour les activités

En amont des activités, les personnes participantes ont reçu les consignes des deux activités.

6. Activité 1 : Présentation de chaque modèle et discussion

L'objectif de cette première activité était d'inviter les personnes participantes à identifier les éléments appréciés et ceux à améliorer parmi les trois modèles préliminaires.

Les trois modèles préliminaires ont été présentés successivement. Pour chaque modèle, les mêmes étapes ont été suivies. Tout d'abord, les compositions d'aménagement ont été exposées par la firme de génie-conseil. Cela a été suivi d'une discussion de quinze minutes en sous-groupes, permettant à chaque personne participante de s'exprimer selon trois

thématiques : les aménagements piétonniers, les aménagements véhiculaires et le milieu de vie.

Les personnes chargées de l'animation, le personnel de la Ville de Westmount et celui de la firme de génie-conseil étaient présents pour répondre aux questions des personnes participantes.

7. Activité 2 : Analyse comparative des trois modèles

À l'aide d'une fiche détaillée, les personnes participantes ont été invitées à examiner et à sélectionner le modèle qui correspondait le plus à leur aspiration, et ce, pour chaque composante.

Formule du questionnaire en ligne

Un questionnaire a été mis en ligne sur le site de la Ville "*Engage Westmount*" du 10 au 17 septembre 2024. Ce questionnaire a permis de recueillir l'opinion de la population sur les différentes composantes, soit les aménagements piétonniers, les aménagements véhiculaires et le milieu de vie des trois modèles préliminaires.

Communication et participation

L'atelier était ouvert 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.

L'atelier participatif, animé par l'équipe de Conscience urbaine et Rayside Labossière, a accueilli 20 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 9 réponses supplémentaires.

III. Bilan des activités participatives

La section suivante rapporte le plus fidèlement possible les propos des personnes participantes durant l'événement. Il est important de rappeler que ces propos ne sont pas des avis professionnels et que certaines suggestions pourraient être difficiles à mettre en place dans la mesure où elles ne respectent pas les normes actuelles ni les objectifs du projet.

Activité 1 / Discussion de chaque modèle préliminaire

Conclusions pour l'ensemble des modèles

Certaines conclusions significatives s'appliquent à tous les modèles:

Positions	Explications
Volonté généralisée de préserver la largeur actuelle des trottoirs	L'ensemble des personnes participantes souhaite que la largeur des trottoirs dans l'ensemble du secteur demeure inchangée. En effet, certaines personnes participantes craignent que l'élargissement des trottoirs compromette la fluidité des déplacements automobiles en raison du rétrécissement de la rue, ce qui augmenterait les risques de collisions. De plus, plusieurs personnes participantes désapprouvent cette idée, car elles ne veulent pas sacrifier des places de stationnement sur la rue. Dans le cas où il ne serait pas possible de conserver la largeur actuelle des trottoirs, certaines personnes participantes proposent de revoir leur disposition sur l'avenue Forden. Parmi ces suggestions, certaines personnes participantes recommandent de maintenir uniquement un trottoir sur l'avenue, tandis que d'autres envisagent de réduire la largeur du trottoir intérieur du croissant Forden ou même de l'enlever complètement.
Inquiétudes quant au rétrécissement de la voirie	Les personnes participantes remettent en question la réduction de la largeur de l'avenue Forden, soulignant que cette décision pourrait avoir des conséquences négatives. Certaines personnes estiment que ce réaménagement affecte la fluidité des déplacements, tandis que d'autres considèrent qu'il ne résoudra ni le problème de la vitesse automobile ni celui de la sécurité.
Aucun consensus sur la disposition des intersections	La disposition des intersections ne fait pas consensus. Deux tables sur trois pensent que les trois îlots de la rue doivent rester intacts puisqu'ils participent au caractère de la rue. Ces personnes ont ainsi un fort attachement à leur présence. Toutefois, l'une des tables affirme ne pas apprécier les îlots et préfère les intersections en T du modèle 1, car cette disposition permet d'ajouter des places de stationnement. Ces mêmes personnes n'apprécient pas les intersections en angle et préfèrent celles à angle droit, estimant qu'elles assurent une meilleure visibilité.

<p>Intérêt exprimé pour réaliser un projet pilote avant le réaménagement de la rue</p>	<p>Des personnes participantes souhaitent lancer un projet pilote visant à tester l'ajout d'un panneau sur l'avenue Westmount indiquant : « Interdiction de tourner à droite pendant les heures scolaires ». Elles estiment que ce projet permettrait d'évaluer l'efficacité de cette mesure avant que la ville n'engage de grands aménagements dans le secteur sans nécessité.</p>
---	---

Conclusions spécifiques pour chaque modèle

La présentation des différents modèles a suscité des opinions spécifiques chez les personnes participantes.

Opinions suscitées par le modèle 1

Positions	Explications
<p>Saillies de trottoirs jugées impertinentes et contraignantes</p>	<p>Les personnes participantes expriment des inquiétudes concernant les saillies de trottoir présentes aux intersections dans ce modèle. Selon elles, il n'y a pas suffisamment de piétons pour justifier leur installation dans le secteur. En effet, elles soulignent que, étant donné le faible achalandage piéton sur la rue, elles ne voient pas la pertinence de ces saillies qui occupent l'espace pouvant être réservé au stationnement.</p> <p>Par ailleurs, elles estiment que ces saillies engendrent des tournants trop étroits. Elles craignent notamment que le tournant au niveau du croissant Forden (voir figure) soit particulièrement problématique. Les participantes pensent que ces interventions pourraient compromettre la fluidité des déplacements automobiles, surtout pour celles et ceux qui doivent accéder à leurs entrées.</p>
<p>Disposition des intersections en "T" qui ne fait pas l'unanimité</p>	<p>La majorité des personnes participantes, soit deux tables sur trois, n'apprécient pas la proposition d'une intersection en « T » et souhaitent préserver l'esthétique des îlots triangulaires.</p>
<p>Mécontentement suscité par l'élargissement d'une entrée privée</p>	<p>Certaines personnes participantes désapprouvent la création de l'espace végétalisé à l'intersection nord de l'avenue Forden, car cela entraîne l'élargissement de l'entrée privée. Elles expriment également des inquiétudes concernant la cohérence des matériaux utilisés pour leurs entrées. De plus, elles estiment que ce réaménagement donne l'impression que la boîte d'Hydro Westmount est plus proche de leur terrain, créant ainsi une obstruction visuelle dérangeante.</p>

<p>Offre de stationnement insatisfaisante</p>	<p>Les personnes participantes expriment leur mécontentement concernant l'offre de stationnement dans ce modèle. En effet, elles jugent que l'offre actuelle est insuffisante et estiment que cette proposition ne fera qu'aggraver le problème. Certaines pensent que l'élargissement des trottoirs réduira le nombre de places de stationnement dans l'ensemble du secteur. De plus, certaines personnes affirment qu'il serait préférable de conserver le stationnement du côté ouest du croissant Forden.</p>
<p>Inquiétudes face aux espaces végétalisés</p>	<p>Des inquiétudes se manifestent concernant la responsabilité de l'entretien des espaces végétalisés.</p>
<p>Stratégie de rétention d'eau questionnée</p>	<p>Certaines personnes participantes affirment que les bassins de rétention d'eau et les espaces verts proposés dans ce modèle ne sont pas situés aux endroits appropriés pour maximiser la capture d'eau et prévenir les inondations. Elles suggèrent de placer un bassin sec au nord du secteur, avant que l'eau ne s'écoule le long de l'avenue Forden, et au sud du croissant Forden, là où l'eau a tendance à s'accumuler.</p> 

Opinions secondaires

- L'entrée à sens unique sur le croissant Forden est appréciée par une personne participante
- Une personne participante remet en question le choix d'éclairage et souligne l'importance d'illuminer le sol plutôt que le ciel, contrairement à l'éclairage des lumières de styles "Washington" proposé.
- Une personne participante exprime son appréciation pour l'augmentation du nombre de lampadaires, notamment pour améliorer la sécurité des déplacements nocturnes.

Opinions suscitées par le modèle 2

Positions	Explications
Traverses piétonnes jugées trop nombreuses	Certaines personnes participantes estiment qu'il y a trop de traverses piétonnes proposées dans ce modèle. Elles jugent que celles-ci sont particulièrement inutiles sur les îlots, tout comme la présence de trottoirs.
Réactions partagées face à la nouvelle configuration de la circulation sur l'avenue Forden	<p>Cette nouvelle configuration de la circulation suscite des réactions positives au sein d'une des tables. Les personnes participantes estiment que ce modèle rationalise les déplacements automobiles tout en améliorant la fluidité et la sécurité des déplacements piétonniers.</p> <p>Cependant, cette proposition ne fait pas l'unanimité. Des personnes participantes des autres tables s'inquiètent que le passage des véhicules par le croissant Forden transforme cette route calme en une rue très passante.</p> <p>La majorité des personnes participantes n'apprécient pas le sens de la circulation proposé, considérant que les distances pour se rendre à leur domicile seront désormais plus longues. Elles souhaitent conserver la rue à double sens tout au long de l'avenue Forden, avec une voie de stationnement. Enfin, elles n'apprécient pas que ce modèle rétrécisse encore davantage la rue.</p>
Propositions de mesures d'atténuation	<p>Plusieurs personnes pensent que l'ajout de dos d'âne doit être prévu pour ralentir la vitesse des automobiles dans le cas où ce modèle est retenu.</p> <p>Aucun emplacement spécifique n'a été désigné par les personnes participantes pour intégrer cette mesure d'atténuation.</p>
Offre de stationnement insatisfaisante	Plusieurs personnes participantes déplorent le retrait des cases de stationnement au nord de l'avenue Forden.
Opinions divergentes sur l'aménagement de l'entrée du parc	<p>À l'une des tables de la consultation, toutes les personnes participantes étaient d'accord sur l'aménagement de l'entrée du parc. Elles apprécient l'idée d'une rue partagée avec un changement de matériel, pensant que cela atténuerait la confusion à l'entrée du parc et améliorerait la fluidité de la circulation sur le croissant Forden.</p> <p>Cependant, la majorité des personnes participantes désapprouvent le concept de la rue partagée. Elles estiment que c'est un mauvais investissement et ne voient pas la valeur ajoutée en termes d'esthétique. De plus, elles pensent que la rue partagée compliquerait les déplacements automobiles, notamment pour les personnes ayant une entrée sur ce segment de rue, et qu'elle pourrait également présenter un danger pour les enfants.</p>

Appréciation de la stratégie de rétention d'eau

Dans ce modèle, certaines personnes participantes estiment que le choix de localisation des bassins de rétention d'eau est meilleur que dans le premier. Cependant, elles soulignent que les bassins ne sont toujours pas placés aux endroits appropriés pour maximiser la capture d'eau et prévenir les inondations. Les personnes participantes suggèrent de placer un bassin sec au nord du secteur, avant que l'eau ne s'écoule le long de l'avenue Forden, ainsi qu'au sud du croissant Forden, là où l'eau a tendance à s'accumuler.



Opinions suscitées par le modèle 3

Positions	Explications
<p>Insatisfaction unanime de la largeur des trottoirs</p>	<p>Toutes les personnes participantes étaient d'accord que la largeur des trottoirs était trop importante dans ce modèle. Elles considèrent qu'une largeur de trottoirs de 1,5 mètre est bien suffisante pour répondre aux besoins pour ce secteur résidentiel. Par ailleurs, les personnes participantes pensent que l'élargissement des trottoirs à 1,8 mètre affecterait la fluidité des déplacements véhiculaires en plus de compromettre l'espace disponible pour les places de stationnement.</p>
<p>Opinions divergentes sur le sens des voies de circulation</p>	<p>Plusieurs personnes participantes s'opposent à cette nouvelle disposition des sens de circulation, craignant que cette configuration complique encore davantage les déplacements en automobile et l'accès au secteur pour les personnes résidentes. Elles redoutent également que la présence d'un sens unique sur l'avenue Forden n'encourage une augmentation de la vitesse automobile.</p> <p>Cependant, d'autres personnes participantes ne sont pas dérangées par le sens unique vers le nord dans ce modèle. Elles souhaitent toutefois modifier le sens unique du croissant Forden pour qu'il soit orienté vers le nord et ajuster le positionnement du triangle de l'autre côté de la rue. Cela permettrait d'éviter des déplacements prolongés pour les personnes habitant sur le croissant.</p> 
<p>Appréciation de l'offre de stationnement et préoccupations sur sa disposition</p>	<p>Une grande majorité des personnes participantes affirment que la disposition du stationnement et le nombre de places sont la meilleure option parmi les trois modèles. Elles apprécient la répartition équitable des places de stationnement sur l'avenue Forden pour les résidentes et les résidents.</p> <p>Cependant, ce point de vue n'est pas unanime puisque certaines personnes considèrent que la disposition des places de stationnement sur Forden est dangereuse. En effet, elles jugent que la présence de places de stationnement à l'est de la rue pourrait engendrer des angles morts lorsque les personnes sortent de leur emplacement. Par ailleurs, une personne exprime son désaccord concernant la priorité accordée aux places de stationnement, qui nuit à la fluidité des déplacements automobiles en réduisant la largeur des voies de circulation.</p>

<p>Mécontentement suscité par l'élargissement d'une entrée privée</p>	<p>Tout comme le premier modèle, certaines personnes participantes désapprouvent la création de l'espace végétalisé à l'intersection nord de l'avenue Forden, car cela entraîne l'élargissement de l'entrée privée. Elles expriment également des inquiétudes concernant la cohérence des matériaux utilisés pour leurs entrées. De plus, elles estiment que ce réaménagement donne l'impression que la boîte d'Hydro Westmount est plus proche de leur terrain, créant ainsi une obstruction visuelle dérangeante.</p>
<p>Bonification des espaces végétalisés appréciée</p>	<p>Bien que les personnes présentes à la table souhaitent prioriser les espaces de stationnement, la fluidité des déplacements et la présence des îlots, certaines personnes apprécient également la bonification des espaces végétalisés dans ce modèle.</p>
<p>Opinions divergentes sur l'aménagement de l'entrée du parc</p>	<p>Tout comme le deuxième modèle, certaines personnes participantes étaient d'accord sur l'aménagement de l'entrée du parc. Elles apprécient l'idée d'une rue partagée avec un changement de matériel, pensant que cela atténuerait la confusion à l'entrée du parc et améliorerait la fluidité de la circulation sur le croissant Forden.</p> <p>Cependant, la majorité des personnes participantes désapprouvent le concept de la rue partagée. Elles estiment que c'est un mauvais investissement et ne voient pas la valeur ajoutée en termes d'esthétique. De plus, elles pensent que la rue partagée compliquerait les déplacements automobiles, notamment pour les personnes ayant une entrée sur ce segment de rue, et qu'elle pourrait également présenter un danger pour les enfants.</p>
<p>Opinions secondaires</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une personne participante apprécie la saillie de trottoir au sud de l'avenue Forden pour favoriser la sécurité piétonne 	

Activité 2 / Analyse comparative des trois modèles

1. Emplacement des traverses piétonnes

Aucun des groupes de discussion n'a jugé pertinent de se positionner sur ce sujet, considérant que ce point n'était pas prioritaire par rapport à d'autres enjeux discutés.

2. Positionnement et largeur des trottoirs

De manière générale, les personnes participantes ont exprimé une réticence à l'élargissement des trottoirs, bien qu'ils ne soient pas conformes aux normes, préférant les modèles 1 et 2 où cet élargissement est réduit au minimum.

MODÈLE 1 et 2 : Les personnes participantes ont montré un accord à la standardisation des trottoirs à 1,5 mètre, tout en exprimant une préférence pour réduire cette largeur si possible. Un intérêt a également été soulevé pour enlever le trottoir central du croissant Forden afin d'élargir la voie véhiculaire, en réponse à l'élargissement du trottoir extérieur.

MODÈLE 3 : L'élargissement des trottoirs à 1,8 mètre a été fortement critiqué, et les personnes participantes ont écarté ce modèle pour cette raison.

3. Accès au parc King-George

Les réponses des personnes participantes révèlent des divergences significatives quant à l'accès au parc King-George et l'aménagement de la rue partagée.

MODÈLE 1 : Un rejet clair du concept de rue partagée semble être un point de convergence fort au sein de certaines tables de discussion préférant la conservation de l'îlot végétalisé à cette intersection.

MODÈLE 2 et 3 : Une table de discussion a exprimé une appréciation pour la rue partagée et le changement de matériel qu'amène celui-ci. L'enlèvement de l'îlot triangulaire a également été jugé pertinent pour la fluidité de la circulation, avec une préférence pour l'ajout d'un cul-de-sac près du parc.

4. Création d'espaces végétalisés

Les options de rétention d'eau ont été jugées insuffisantes dans tous les modèles, avec une recommandation pour l'ajout d'un système de capture des eaux pluviales au nord du secteur, sur l'avenue Westmount, afin de diminuer le ruissellement dans le secteur. Pour certaines tables de discussion, aucun consensus clair n'a été atteint.

MODÈLE 2 : Les options de rétention d'eau sont jugées meilleures dans ce modèle, cependant l'ajout d'un système complémentaire au nord reste toujours recommandé.

5. Sens de la circulation

Les discussions ont révélé des divergences d'opinions sur les options proposées pour le sens de circulation, avec des préférences variées pour les aménagements en double sens, le sens unique et les ajustements des îlots.

MODÈLE 1: Plusieurs personnes participantes préfèrent ce modèle avec une circulation en double sens tout en souhaitant préserver les îlots proposés dans le modèle 2. D'autres proposent des restrictions de virage, notamment une interdiction de tourner sur la rue Forden aux heures de pointe, pour réguler le trafic tout en conservant une circulation bidirectionnelle.

MODÈLE 2 : Généralement, les personnes participantes souhaitent préserver les îlots végétalisés de ce modèle, mais expriment une désapprobation du sens de circulation en "rond-point".

MODÈLE 3 : Quelques personnes participantes ont préféré le sens unique de ce modèle, à condition que la circulation sur le croissant Forden soit inversée en direction nord. Selon les personnes participantes, ce modèle organise le flux de circulation tout en maintenant "l'idée" des îlots avec des triangles aménagés aux intersections. D'autres apprécient également l'idée d'un sens unique de ce modèle, souhaitant privilégier les cases de stationnement plutôt qu'un double sens.

6. Emplacement et offre de stationnements

Aucun consensus clair n'a émergé aux tables de discussion, les personnes participantes ont exprimé leur mécontentement concernant l'offre de stationnement proposée dans les trois modèles. Toutefois, le modèle 3, qui maximise le nombre de places de stationnement dans le secteur, est préférable si un choix doit être fait.

7. Traitement de l'intersection nord et sud

Les opinions sur le traitement des intersections nord et sud varient, mettant en lumière des préférences distinctes pour la visibilité, le stationnement et la préservation des îlots.

MODÈLE 1 : Un groupe de discussion préfère une intersection à angle droit, estimant que cela améliore la visibilité et permet l'ajout de places de stationnement plutôt que de privilégier des espaces verts.

MODÈLE 2 : Les personnes participantes montrent un fort attachement aux trois îlots triangulaires, les considérant comme une valeur esthétique et identitaire significative de la rue.

MODÈLE 3 : Certaines personnes participantes souhaitent conserver les îlots triangulaires, mais sont ouvertes à des options permettant de maintenir l'apparence ou l'idée des îlots. Elles expriment que ce modèle permet de maintenir l'aspect distinctif des îlots tout en apportant des ajustements fonctionnels aux infrastructures.

Questionnaire en ligne

Suivant l'atelier du 11 septembre 2024, un questionnaire public a été mis en ligne sur le site "Engage Westmount" pour permettre aux résidents de partager davantage de commentaires, suggestions et préférences concernant les trois modèles préliminaires présentés. Disponible en ligne du 10 au 17 septembre 2024, le questionnaire en ligne a été complété par 9 personnes. Ceci peut être attribuable au fait que les personnes participantes 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, la tranche d'âge la plus représentée est celle des personnes âgées de **45 à 54 ans**, avec 4 personnes répondantes, soit **44,4%** du total. Les personnes âgées de **35 à 44 ans** et de **55 à 64 ans** sont également bien représentées, chacune comptant 2 personnes répondantes, soit **22,2% chacune**. La tranche d'âge des **15 à 24 ans** est également présente avec 1 personne répondante, représentant **11.1%** du total. Aucune réponse n'a été enregistrée pour les autres tranches d'âge, 14 ans et moins, 25 à 34 ans, 65 à 74 ans, et 75 ans et plus.

1.2. Genre

Les résultats concernant le genre montrent une majorité de **femmes** parmi les personnes répondantes, représentant **55.6%** des réponses. Les **hommes** suivent avec **33.3%**, soit 3 répondants. Une personne, représentant **11.1%** des personnes répondantes, s'identifie comme **non binaire**. Il n'y a eu aucune réponse dans la catégorie "Autre" et aucune personne n'a choisi de ne pas répondre à cette question.

1.3. Situation de handicap ou à mobilité réduite

En ce qui concerne la situation de handicap ou à mobilité réduite, les résultats montrent que la majorité des personnes répondantes, soit 8 personnes (**88,9%**), ont indiqué **ne pas se considérer comme ayant un handicap ou une mobilité réduite**. Une personne a préféré ne pas répondre à cette question.

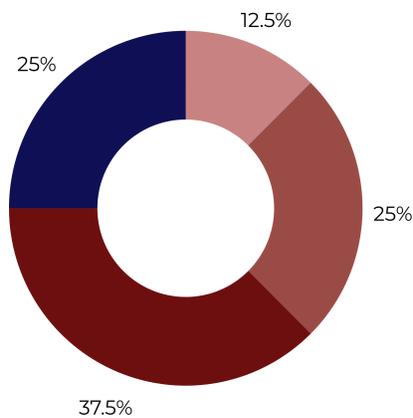
2. Résultats du questionnaire en ligne

La circulation

Question 1 : Parmi les trois propositions concernant le sens de la circulation, laquelle préférez-vous?



- Modèle 1 : Double sens de circulation sur av. Forden, et sens unique vers le sud sur le croisissant Forden
- Modèle 2 : Sens unique dans la direction nord sur av. Forden entre les croisissants de Forden, et sens unique vers le sud sur le croisissant Forden
- Modèle 3 : Sens unique dans la direction nord sur av. Forden et sens unique vers le sud sur le croisissant Forden
- Aucune de ces réponses



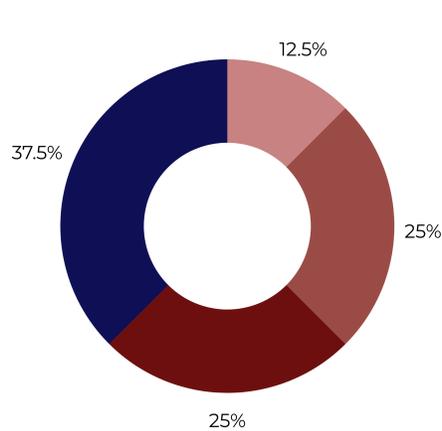
Les résultats du questionnaire en ligne révèlent une préférence pour le **modèle 3**, avec le plus grand nombre de votes, soit **37,5%**. Ce modèle propose un sens unique vers le nord sur l'avenue Forden et un sens unique vers le sud sur le croisissant Forden. Le **modèle 2**, qui suggère un sens unique vers le nord sur l'avenue Forden entre les croisissants et un sens unique vers le sud sur le croisissant, arrive en deuxième position avec **25%** des votes, à égalité avec l'option « Aucune de ces réponses ». Enfin, le **modèle 1**, qui propose un double sens de circulation sur l'avenue Forden et un sens unique vers le sud sur le croisissant Forden, obtient le moins de votes, soit **12,5%**.

Les traverses piétonnes

Question 2 : Parmi les trois propositions de traverses piétonnes, laquelle préférez-vous?



- Modèle 1 : Traverses piétonnes vis-à-vis les intersections
- Modèle 2 : Traverses piétonnes localisées aux extrémités des îlots avec un passage supplémentaire vers l'entrée du parc King George.
- Modèle 3 : Traverses piétonnes vis-à-vis les intersections avec un passage supplémentaire vers l'entrée du parc King George.
- Aucune de ces réponses



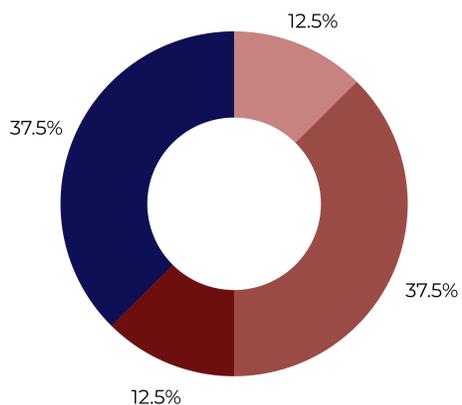
Selon les personnes répondantes, l'option "**Aucune de ces réponses**", est la plus choisie, avec **37,5%** des votes. Les **modèles 2 et 3**, chacun ayant reçu deux votes, représentent **25 %** des voix chacun. Le modèle 2 prévoit des traverses piétonnes situées aux extrémités des îlots, avec un passage supplémentaire menant à l'entrée du parc King George. Le modèle 3 propose des traverses piétonnes alignées avec les intersections, également avec un passage supplémentaire vers l'entrée du parc King George. En comparaison, le **modèle 1**, qui envisage des traverses piétonnes uniquement alignées avec les intersections, a recueilli qu'un seul vote, soit **12,5 %**.

Les intersections

Question 3 : Parmi les trois propositions des intersections nord/sud de l'avenue Forden , laquelle préférez-vous?

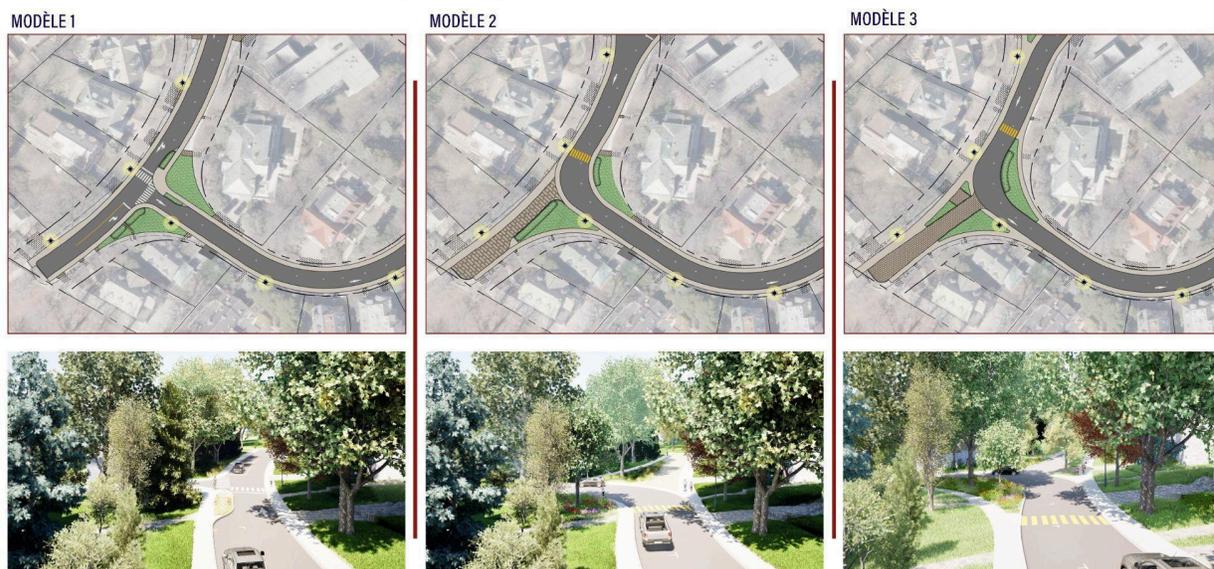


- Modèle 1 : Intersections conventionnelles en «T»
- Modèle 2 : Intersections sous forme d'îlots triangulaires en «Y»
- Modèle 3 : Intersections sous forme de «T» légèrement oblique
- Aucune de ces réponses

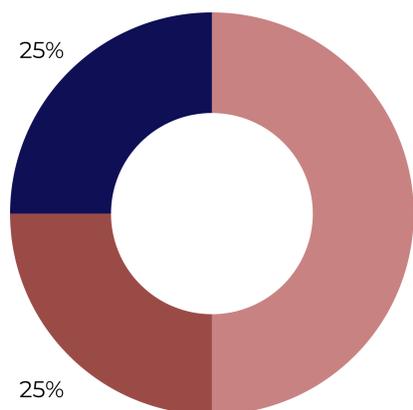


Parmi les trois propositions pour les intersections nord/sud de l'avenue Forden, les préférences des personnes répondantes varient considérablement. Les options les plus populaires sont les **intersections sous forme d'îlots triangulaires en « Y »** et **aucune de ces réponses**, chacune recueillant trois votes, soit **37,5%**. Les **intersections conventionnelles en « T »** et les **intersections sous forme de « T » légèrement obliques** ont reçu un soutien plus limité, avec un vote chacun, soit **12,5%**.

Question 4 : Parmi les trois propositions concernant l'intersection du croissant Forden et l'accès au parc King George, laquelle préférez-vous?



- Modèle 1 : Intersections conventionnelles en "T" et accès au parc King George via une rue en cul-de-sac.
- Modèle 2 : Intersections conventionnelles en "T" et accès au parc King George transformé en ruelle partagée.
- Modèle 3 : Intersections sous forme de "T" légèrement oblique et accès au parc King George transformé en ruelle partagée.
- Aucune de ces réponses



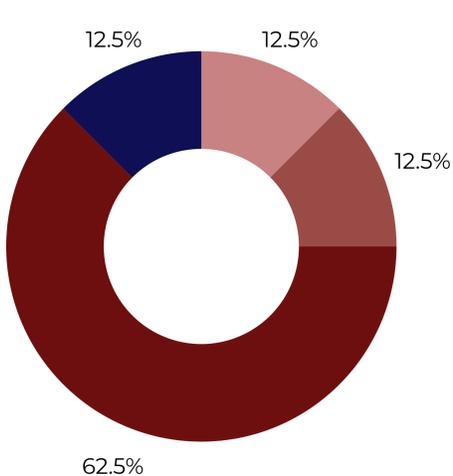
Les résultats montrent une préférence pour le **modèle 1**, qui a reçu **50%** des votes. Ce modèle propose des intersections conventionnelles en « T » avec un accès au parc via une rue en cul-de-sac et a reçu 4 votes. Le **modèle 2**, qui envisage des intersections en « T » avec un accès au parc transformé en ruelle partagée, a obtenu 2 votes, représentant **25%** des personnes répondantes. Quant au **modèle 3**, qui propose des intersections en « T » légèrement obliques et un accès au parc sous forme de ruelle partagée, il n'a suscité **aucun soutien**. Enfin, 2 personnes répondantes ont opté pour l'option « **aucune de ces réponses** », correspondant également à **25%** des votes.

Le stationnement

Question 5 : Parmi les trois propositions de stationnement, laquelle préférez-vous?



- Modèle 1 : 2 places de stationnement sur l'avenue Forden ; Stationnement disponible sur trois portions du cercle intérieur du croissant Forden.
- Modèle 2 : 9 places de stationnement sur l'avenue Forden ; Stationnement disponible sur toute la portion du cercle intérieur du croissant Forden.
- Modèle 3 : 22 places de stationnement sur l'avenue Forden ; Stationnement disponible sur trois portions du cercle intérieur du croissant Forden.
- Aucune de ces réponses



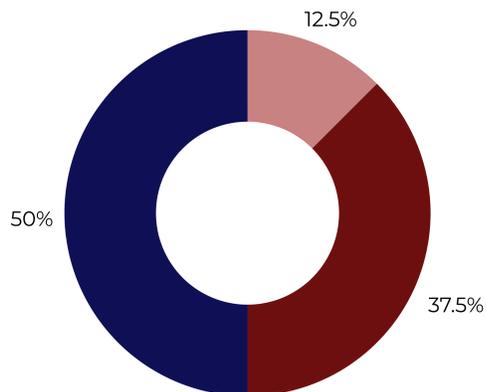
Une préférence claire se dégage pour le **modèle 3**, avec 5 votes, soit **62,5%** des réponses. Ce modèle propose 22 places de stationnement sur l'avenue Forden et un stationnement disponible sur trois portions du cercle intérieur du croissant Forden. Le **modèle 2**, offrant 9 places de stationnement sur l'avenue Forden et un stationnement disponible sur toute la portion du cercle intérieur du croissant Forden, a obtenu 1 vote, représentant **12,5%** des votes. Le **modèle 1**, qui prévoit seulement 2 places de stationnement sur l'avenue Forden et un stationnement limité à une portion du cercle intérieur du croissant Forden, a également recueilli 1 vote, soit **12,5%**. Enfin, une personne participante a choisi l'option « **aucune de ces réponses** », représentant également **12,5%**.

Les trottoirs

Question 6 : Parmi les trois propositions de trottoir, laquelle préférez-vous?



- Modèle 1 : Trottoirs de 1,5 m de largeur tout au long de l'avenue et du croissant Forden.
- Modèle 2 : Trottoirs de 1,5 m de largeur tout au long de l'avenue et du croissant Forden.
- Modèle 3 : Trottoirs de 1,8 m de largeur sur l'avenue Forden et de 1,5 m de largeur tout au long du croissant Forden.
- Aucune de ces réponses



Les résultats montrent une répartition diversifiée des préférences parmi les propositions de trottoirs. Le **modèle 3**, qui propose des trottoirs de 1,8 m de largeur sur l'avenue Forden et de 1,5 m tout au long du croissant Forden, a reçu 3 votes, soit **37,5%** des réponses. Le **modèle 1**, qui prévoit des trottoirs de 1,5 m de largeur sur l'ensemble de l'avenue et du croissant Ford, a reçu 1 vote, représentant **12,5%** des personnes répondantes. **Aucun vote** n'a été recueilli pour le **modèle 2**. Enfin, 4 personnes répondantes, soit **50%** des votes, ont choisi l'option « **aucune de ces réponses** ».

IV. Faits saillants des activités

Activité 1 / Discussion de chaque modèle préliminaire

Application	Positions
Générale	<ul style="list-style-type: none"> • Volonté généralisée de préserver la largeur actuelle des trottoirs • Inquiétudes quant au rétrécissement de la voirie • Aucun consensus sur la disposition des intersections • Intérêt exprimé pour réaliser un projet pilote avant le réaménagement de la rue
Modèle 1	<ul style="list-style-type: none"> • Saillies de trottoirs jugées impertinentes et contraignantes • Disposition des intersections en "T" qui ne fait pas l'unanimité • Mécontentement suscité par l'élargissement d'une entrée privée • Offre de stationnement insatisfaisante • Inquiétudes face aux espaces végétalisés • Stratégie de rétention d'eau questionnée
Modèle 2	<ul style="list-style-type: none"> • Traverses piétonnes jugées trop nombreuses • Réactions partagées face à la nouvelle configuration de la circulation sur l'avenue Forden • Propositions de mesures d'atténuation de vitesse • Offre de stationnement insatisfaisante • Opinions divergentes sur l'aménagement de l'entrée du parc • Appréciation de la stratégie de rétention d'eau
Modèle 3	<ul style="list-style-type: none"> • Opinions divergentes sur la largeur des trottoirs • Opinions divergentes sur le sens des voies de circulation • Appréciation de l'offre de stationnement et préoccupations sur sa disposition • Mécontentement suscité par l'élargissement d'une entrée privée • Bonification des espaces végétalisés appréciée • Opinions divergentes sur l'aménagement de l'entrée du parc

Activité 2 / Analyse comparative des trois modèles

Application	Modèle 1	Modèle 2	Modèle 3	Aucun consensus
Emplacement des traverses piétonnes				
Positionnement et largeur des trottoirs				
Accès au parc King-George				
Création d'espaces végétalisés				
Sens de la circulation				
Emplacement et offre de stationnements				
Traitement de l'intersection nord et sud				

V. Conclusion

L'activité participative et le questionnaire en ligne ont permis de recueillir l'opinion de la population concernant les propositions d'aménagement pour le secteur. Plus précisément, les personnes répondantes ont pu se prononcer sur les aspects spécifiques liés aux infrastructures piétonnières, aux infrastructures routières et au milieu de vie. Ce rapport met en lumière les éléments soulevés lors des activités participatives et à travers le questionnaire, tout en présentant les faits saillants de cette démarche.

Dans le cadre de cette approche globale, ce rapport constitue une étape préalable à la proposition finale de réaménagement du secteur. Une fois cette proposition élaborée, une séance d'information sera organisée afin de présenter le scénario privilégié.