

# Rapport d'événements

Deuxième activité participative

Atelier participatif  
le 25 septembre 2024

Questionnaire en ligne du  
25 septembre au 8 octobre 2024

## RÉAMÉNAGEMENT DE **L'AVENUE CLAREMONT** ET DE L'AVENUE LORRAINE

## RECONSTRUCTION OF **CLAREMONT AVENUE** AND OF LORRAINE AVENUE



**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

La Ville de Westmount planifie un projet de reconstruction complète de l'avenue Claremont, entre la rue Sherbrooke et l'avenue Notre-Dame-de-Grâce, ainsi que l'avenue Lorraine pour 2025. Les objectifs sont 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 ses opinions et ses préoccupations 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 participative. Les rencontres avec la population visent à collecter les informations portant sur la réalité du milieu et les enjeux vécus dans le secteur afin 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 25 septembre 2024, ainsi que les résultats du questionnaire mis en ligne du 25 septembre au 8 octobre 2024.

Ce document n'est pas un verbatim, mais plutôt un compte-rendu qui vise à rapporter le plus fidèlement possible les principaux éléments ressortis des échanges et du questionnaire en ligne. Son objectif est de refléter les commentaires, les suggestions et les préoccupations soulevées au cours de la démarche.

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 participatif 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.

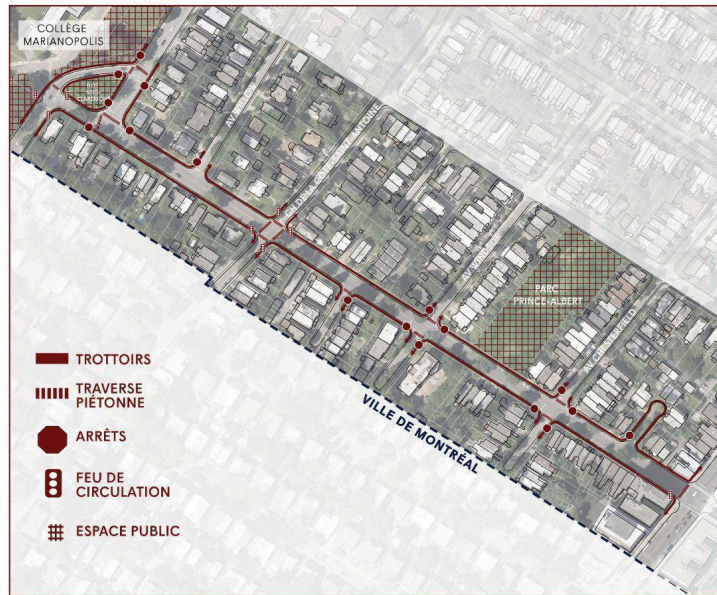
## II. Présentation générale de la démarche

### Contexte de la démarche

Afin de bien comprendre les éléments soulevés dans ce rapport, voici une brève mise en contexte sur l'état actuel du secteur.

#### AMÉNAGEMENTS PIÉTONNIERS

- Présence de 3 intersections avec des feux de circulation, dont 2 avec des feux piétons
- Présence de 7 intersections contrôlées avec des panneaux d'arrêts
- Présence de trottoirs de chaque côté de l'avenue, et ce, sur toute sa longueur
- Présence de 15 traverses piétonnes identifiées au sol



TRAJETS PIÉTONNIERS  
©Google Earth

#### AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

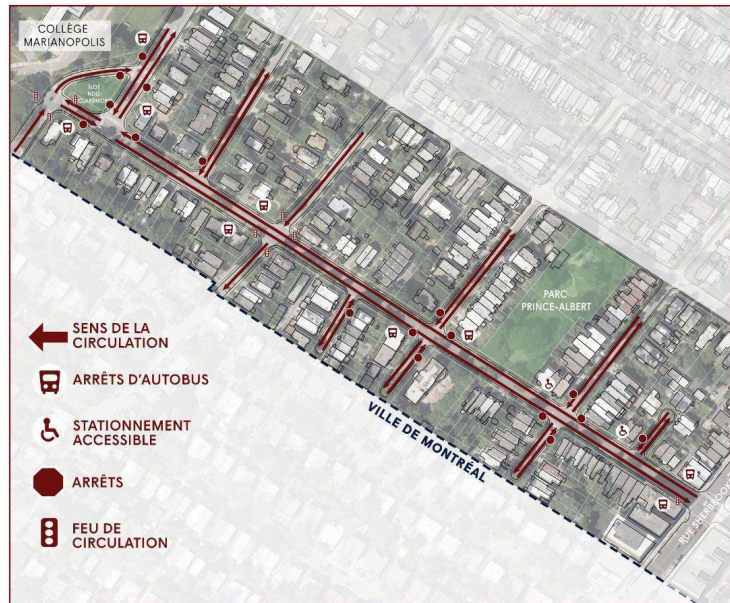
- Présence d'une bande cyclable sur l'avenue Westmount et sur le chemin de la Côte-Saint-Antoine
- Aucune piste ou bande cyclable existante sur l'avenue Claremont et l'avenue Lorraine
- Présence d'une station de bixi à proximité du Collège Marianopolis



TRAJETS CYCLABLES  
©Google Earth

## AMÉNAGEMENTS VÉHICULAIRES

- L'avenue Claremont comprend des voies bidirectionnelles tout comme l'avenue Lorraine
- L'avenue Lorraine se termine en cul-de-sac
- Le stationnement est permis de chaque côté de l'avenue Claremont
- L'avenue Claremont comprend des arrêts d'autobus pour les lignes 124 et 138
- L'avenue Claremont compte des stationnements pour personnes handicapées

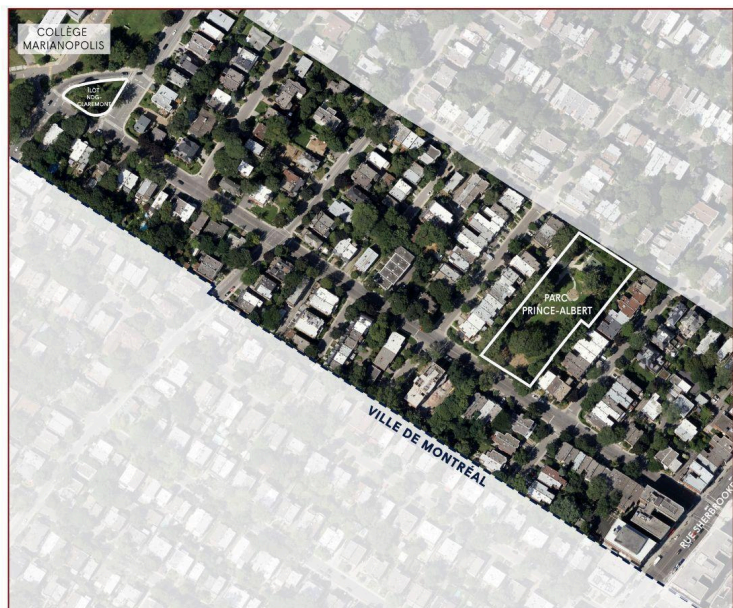


SENS DE LA CIRCULATION

@Google Earth

## MILIEU DE VIE

- Présence d'arbres matures tout au long de l'axe
- Présence d'un parc et d'un îlot vert
- Présence de bancs sur l'avenue Claremont près des arrêts d'autobus au coin de la rue Sherbrooke
- Les bâtiments sont principalement implantés avec une marge de recul
- Les lampadaires seront mis à niveau



CANOPÉE ET ESPACES VERTS

@Google Earth

## **Objectif de la démarche**

Les objectifs de la démarche participative sont de recueillir l'avis de la population sur l'état actuel du secteur, les enjeux perçus, ainsi que les solutions et les améliorations potentielles pour le secteur.

À travers la reconstruction, la Ville de Westmount souhaite mettre de l'avant les éléments de sa vision, notamment la résilience, la vision zéro et l'adaptabilité. Pour répondre efficacement à ces priorités, la Ville a établi plusieurs objectifs de projet 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 personnes résidentes 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 personnes résidentes 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 personnes usagères 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 participation publique se déroule en parallèle avec plusieurs études réalisées par une firme de génie-conseil, chargée d'élaborer trois propositions d'aménagement. La seconde période de consultation a ensuite été organisée afin de 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 :



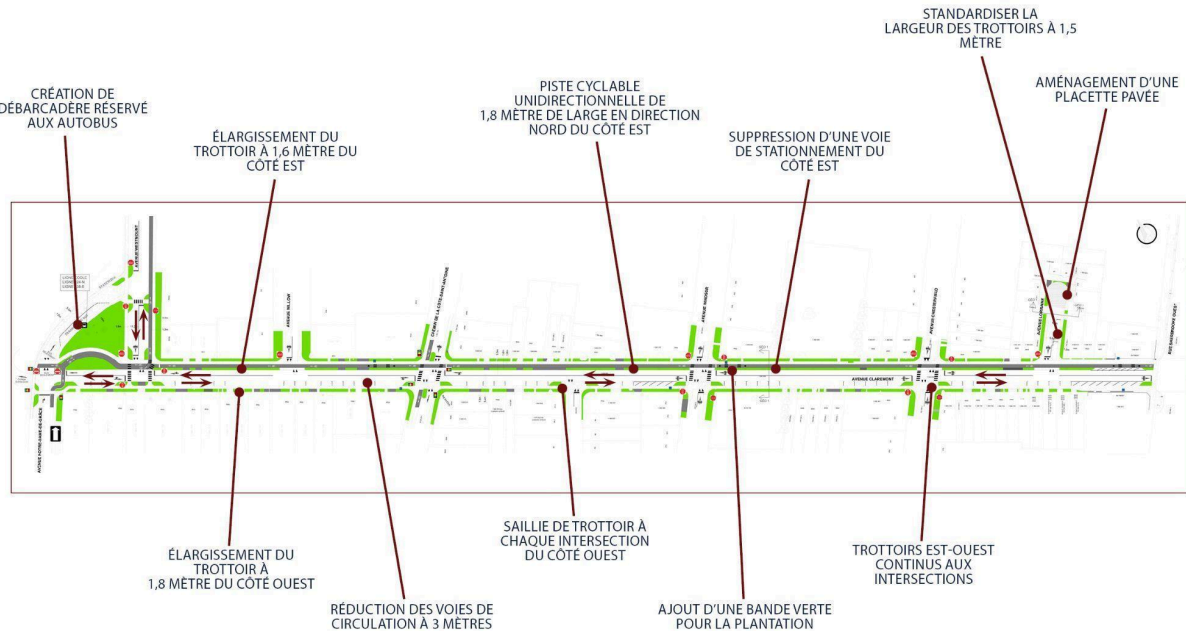
## Présentation des modèles préliminaires

Suite aux premières activités participatives et aux analyses, trois modèles préliminaires ont été élaborés pour répondre aux différents enjeux identifiés dans le secteur des avenues Claremont et Lorraine.

Il est important de préciser que ces esquisses sont encore à un stade préliminaire et qu'elles ont comme objectif d'alimenter les réflexions en vue de développer un modèle privilégié.



## Modèle 1



AVENUE LORRAINE



AVENUE CLAREMONT / NDG

Le modèle 1 propose une série d'aménagements équilibrés visant à améliorer la mobilité piétonne, cycliste et véhiculaire, tout en intégrant des espaces verts de manière modérée. Pour les trottoirs, il est proposé d'élargir à 1,8 mètre le côté ouest et à 1,6 mètre le côté est, ce qui permet de mieux accommoder les personnes piétonnes tout en conservant une circulation automobile fluide. Les intersections sont optimisées par l'ajout de saillies de trottoirs du côté ouest où le stationnement sur rue est conservé, réduisant la distance de traversée pour les piétons. Une piste unidirectionnelle vers le nord d'une largeur de 1,8 mètre est aménagée du côté est sur l'avenue Claremont. Une rangée de stationnements du côté est de l'avenue Claremont est supprimée pour libérer de l'espace et une bande plantée est aménagée entre le trottoir ouest et la rue, avec des saillies de trottoirs végétalisées. Ce modèle introduit également une zone de débarcadère dédiée aux autobus sur la bretelle NDG.

## Modèle 2



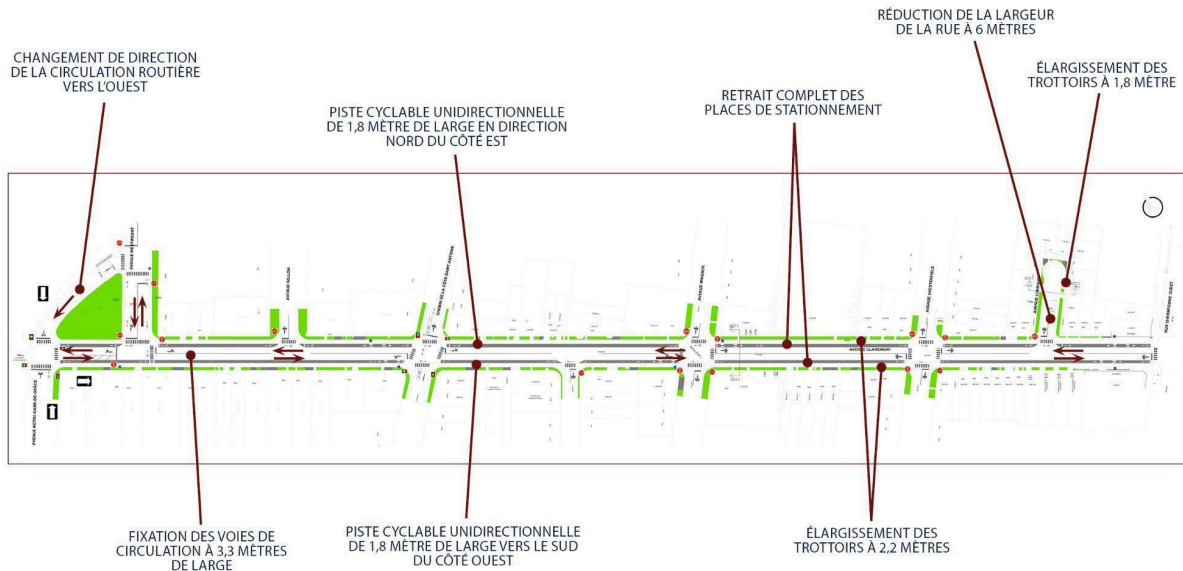
AVENUE LORRAINE



AVENUE CLAREMONT / NDG

Le modèle 2 se concentre sur l'amélioration de l'accessibilité tout en adoptant une approche plus écologique pour les aménagements urbains. Les trottoirs sont standardisés à 1,5 mètre de chaque côté de la rue. Les intersections sont également sécurisées avec des saillies de trottoir du côté est, réduisant la distance de traversée pour les personnes piétonnes et améliorant leur sécurité. Une piste bidirectionnelle de 3,35 mètres est aménagée du côté ouest de l'avenue Claremont, favorisant les déplacements cyclables sécurisés dans les deux sens. Une voie de stationnement du côté ouest est supprimée pour réaménager l'espace. Une zone de biorétention est prévue en face du parc Prince Albert ainsi que la transformation de la bretelle NDG en espace vert.

### Modèle 3



AVENUE LORRAINE



AVENUE CLAREMONT / NDG

Le modèle 3 présente une approche ambitieuse qui maximise l'utilisation de l'espace pour les déplacements actifs tout en réduisant l'emprise de la voiture. Les trottoirs sont élargis à 2,2 mètres de chaque côté, offrant ainsi plus d'espace pour les personnes piétonnes et des conditions favorables pour la marche. Ce modèle propose des traverses piétonnes en béton du côté est des intersections. Des bandes cyclables de 1,8 mètre respectif sont aménagées de chaque côté de l'avenue Claremont. Le modèle prévoit la suppression complète des stationnements sur l'avenue Claremont pour privilégier les autres modes de déplacement. La circulation sur la bretelle NDG est désormais orientée vers le nord. Finalement, aucun ajout d'espace vert n'est prévu le long de l'avenue Claremont dans ce modèle.

## **Formule des activités participatives citoyennes**

L'atelier participatif a été organisé le 25 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, Conrad Peart, conseiller du District 4 et commissaire à l'aménagement urbain, l'architecture (le génie et les infrastructures), ainsi que Christina Smith, mairesse de la Ville de Westmount, 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 personnes usagères 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 quatre

thématiques : les aménagements piétonniers, les aménagements cyclables, 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 25 septembre au 8 octobre 2024. Ce questionnaire a permis de recueillir l'opinion de la population sur les différentes composantes des trois modèles préliminaires.

#### **Communication et participation**

La population a été invitée à participer au deuxième atelier par la Ville de Westmount à travers diverses plateformes, incluant son site web et leur page Facebook. De plus, le questionnaire en ligne était accessible directement sur le site de la Ville.

L'activité participative, animées par l'équipe de Conscience urbaine et Rayside Labossière, ont accueilli au total **59 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 **57 avis** 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  |
|---|---|
| <b>Standardisation des trottoirs appréciée</b>  | La largeur des trottoirs pour les piétons est appréciée. L'élargissement des trottoirs est jugé acceptable par plusieurs personnes participantes, bien que certaines préfèrent les trottoirs plus larges uniquement si la piste cyclable est retirée.   |
| <b>Mesures d'apaisement de la circulation souhaitées</b>  | Certaines personnes proposent d'aménager des intersections surélevées partout afin de limiter la vitesse des cyclistes et des automobilistes. La portion de l'avenue Claremont, située entre l'avenue Westmount et le chemin de la Côte-Saint-Antoine, est particulièrement ciblée pour l'aménagement de mesures d'apaisement de la circulation, telles que des coussins, des dos d'âne ou des surélévations des intersections. |
| <b>Souhait de conserver la traverse piétonne près de l'avenue Notre-Dame-de-Grâce</b>                       | La conservation de la traverse piétonne au nord de Claremont près de l'avenue Notre-Dame-de-Grâce est souhaitée.<br>   |
| <b>Souhait des personnes participantes de retrouver la configuration originale d'avant le projet pilote</b> | Plusieurs personnes participantes souhaitent que l'îlot NDG-Claremont conserve la configuration originale comme elle l'était avant le projet pilote puisqu'elles la considèrent comme la plus sécuritaire.  |


|   |   |
|---|---|
| <p><b>Demande d'assurer une offre de stationnements pour les personnes résidentes</b></p> | <p>Les personnes participantes soulignent la nécessité de conserver des places de stationnement pour les personnes résidentes et d'interdire le stationnement non résidentiel sur les rues perpendiculaires, en particulier sur l'avenue Lorraine. Des demandes sont formulées pour réserver deux places de stationnement sur Lorraine aux personnes résidentes.</p> <p>De plus, certaines personnes participantes apprécient l'amélioration de la visibilité pour les véhicules sortant de Lorraine, grâce à l'absence de stationnement du côté est de l'avenue Claremont.</p> |
| <p><b>Souhait de maximiser la création d'espaces verts</b></p>                            | <p>En général, les personnes participantes souhaitent maximiser la création d'espaces verts.</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**

| <b>Positions</b>   | <b>Explications</b>  |
|--|--|
| <p><b>Opinions variées face à l'aménagement d'une placette sur l'avenue Lorraine</b></p> | <p>La réaction des personnes participantes est variée face à la proposition d'aménager une placette sur l'avenue Lorraine. Certaines saluent positivement cette initiative, tandis que d'autres pensent que la placette compliquera les déplacements sur l'avenue et s'interrogent sur sa pertinence. Les personnes participantes en accord avec l'aménagement de la placette insistent toutefois sur la nécessité que cet aménagement n'engendre pas d'accumulation d'eau puisque le secteur compte déjà certains problèmes liés à la gestion des eaux. De plus, ces mêmes personnes participantes souhaitent que la placette soit dotée d'un revêtement perméable et y voient l'opportunité d'y intégrer des arbres, du gazon et d'autres éléments verts, dans le but de réduire le ruissellement des eaux de pluie.</p> |
| <p><b>Configuration de l'îlot NDG-Claremont qui ne fait pas l'unanimité</b></p>          | <p>La proposition d'aménagement de l'îlot NDG-Claremont ne fait pas l'unanimité. Quelques personnes participantes apprécient la proposition d'aménagement de l'îlot, considérant qu'elle améliore la sécurité des personnes piétonnes. Plusieurs d'entre elles apprécient particulièrement le trottoir courbé proposé.</p> <p>Certaines personnes proposent de retirer le trottoir de l'îlot, jugeant que cette modification permettrait de conserver les deux voies de circulation : une pour les autobus et une pour les voitures, tout en maintenant le trottoir le long du terrain de Marianopolis.</p>  |

|   |  |
|---|--|
|   |  <p>En revanche, plusieurs personnes participantes souhaitent que l'îlot conserve sa configuration originale, la considérant comme la plus sécuritaire. De plus, des inquiétudes sont soulevées concernant le trafic engendré par les nouveaux sens de circulation autour de l'îlot. Certaines personnes remettent également en question la décision de limiter l'accès aux autobus.</p>  |
| <p><b>Propositions d'aménagements pour ralentir la vitesse des automobilistes</b></p> | <p>Certaines personnes estiment qu'il est important d'ajouter des saillies de trottoir et des dos d'âne pour ralentir la vitesse sur l'avenue Claremont, près de l'îlot NDG-Claremont. Elles suggèrent également d'envisager un arrêt à la place des feux de circulation au croisement des avenues Notre-Dame-de-Grâce et Claremont.</p>   |
| <p><b>Propositions d'aménagements pour l'accès au collège Marianopolis</b></p>        | <p>Les personnes participantes expriment le besoin de revoir l'aménagement des entrées automobiles du collège Marianopolis afin de favoriser l'entrée sur l'avenue Westmount. L'objectif est de réduire l'utilisation de l'accès au nord de Claremont. Elles souhaitent également l'aménagement d'une meilleure zone de débarcadère pour les élèves.</p>   |
| <p><b>Opinions divergentes sur l'aménagement de la piste cyclable proposée</b></p>    | <p>Plusieurs personnes participantes expriment une opinion positive sur la piste cyclable en direction nord, soulignant qu'elle est plus sécuritaire grâce à la réduction de la circulation. Cependant, certaines personnes participantes estiment qu'elle doit être aménagée pour permettre la circulation dans les deux directions.</p> <p>Malgré ces avis favorables, certaines personnes jugent que la piste cyclable à sens unique sur Claremont est jugée inadéquate en raison de l'absence d'infrastructures adaptées. Elles la considèrent même comme étant dangereuse et inutile, mentionnant que l'avenue est déjà étroite et potentiellement risquée pour les cyclistes.</p> <p>De plus, plusieurs personnes participantes s'opposent à la présence d'une piste cyclable dans ce secteur, invoquant des préoccupations liées à la circulation et à la sécurité. Quelques-unes notent que les sorties de stationnement sont difficiles et qu'une piste cyclable supplémentaire peut compliquer davantage la situation. Une personne participante propose de limiter l'accès à la piste cyclable pendant les heures de pointe. Enfin, il est suggéré de créer une piste cyclable supplémentaire sur Prince Albert ou Victoria afin de mieux répondre aux besoins des cyclistes.</p> |



|   |  |
|---|--|
| <p><b>Opinions divergentes concernant le patron de déplacements dans le secteur de l'îlot NDG-Claremont</b></p> | <p>Certaines personnes mentionnent qu'elles apprécient la configuration des rues qui limitent désormais la circulation venant de l'avenue Notre-Dame-de-Grâce. Cependant, d'autres personnes considèrent que les automobilistes sur l'avenue Notre-Dame-de-Grâce peuvent subir des effets négatifs liés à l'entonnoir créé. Elles suggèrent ainsi d'autoriser la circulation vers l'est au niveau de l'îlot NDG-Claremont pour alléger le trafic.</p>  |
| <p><b>Inquiétudes quant à la largeur des voies de circulations pour les véhicules d'urgence</b></p>             | <p>Certaines personnes expriment leurs inquiétudes concernant la capacité des véhicules d'urgence à circuler si les rues sont plus étroites. Elles estiment également que la diminution de la largeur des rues peut compromettre la sécurité générale du secteur.</p> <p>Une personne participante suggère d'élargir les rues pour améliorer la circulation et interdire les gros camions.</p>   |
| <p><b>Potentiels conflits anticipés entre les autobus et les autres personnes usagères</b></p>                  | <p>Certaines personnes participantes jugent que l'avenue Claremont, entre l'avenue Notre-Dame-de-Grâce et l'avenue Westmount, est trop étroite pour permettre la cohabitation d'un autobus et d'une voiture.</p>  <p>Le débarcadère d'autobus est perçu positivement par certaines personnes participantes, car il simplifie le transport en éliminant trois arrêts d'autobus existants.</p> <p>Certaines personnes soulignent toutefois que l'emplacement des arrêts d'autobus engendre un conflit avec la voie réservée aux cyclistes, et ce, à deux endroits.</p> |
| <p><b>Avis positifs sur la proposition de création d'espaces verts</b></p>                                      | <p>Les espaces verts proposés dans ce modèle sont bien accueillis par les personnes participantes. Elles insistent sur l'importance de préserver la végétation, notamment les arbres dans l'ensemble du secteur, en mettant un accent particulier sur la protection du tilleul de l'îlot NDG-Claremont et des arbres matures bordant les deux avenues.</p> <p>La bande végétalisée sur l'avenue Claremont est un élément largement apprécié parmi les personnes participantes, contribuant à une ambiance agréable et verdoyante dans le secteur tout en maximisant la sécurité des déplacements actifs et la gestion des eaux pluviales.</p>          |

|  |   |
|--|---|
| <b>Inquiétudes concernant le déneigement</b> | Certaines personnes participantes expriment des inquiétudes quant au déneigement des nouvelles infrastructures piétonnes et cyclables, notamment en ce qui concerne l'emplacement prévu pour l'accumulation de la neige. Selon elles, il est jugé essentiel que la piste cyclable et la bande verte soient déneigées afin de garantir l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. |
| <b>Opinions secondaires</b>                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>La synchronisation des feux de circulation est également mentionnée par les personnes participantes comme un point à améliorer.</li> </ul>   |

## Opinions suscitées par le modèle 2

| <b>Positions</b>   | <b>Explications</b>  |
|--|--|
| <b>Préférence pour la placette proposée au modèle 1 sur Lorraine</b>   | Certaines personnes suggèrent de réintroduire la placette du modèle 1 située sur l'avenue Lorraine. La présence d'une placette est perçue comme un moyen efficace de ralentir les véhicules et de réduire le flux de circulation.  |
| <b>Questionnements soulevés concernant la fermeture de la bretelle</b> | Certaines personnes apprécient que la bretelle d'accès de l'îlot NDG-Claremont soit fermée. Cependant, bien qu'il s'agisse d'une mesure visant à décourager le transit automobile dans le secteur, plusieurs personnes remettent en question son efficacité et craignent que cette intervention augmente le trafic dans le secteur de l'îlot NDG-Claremont. En effet, elles soulignent qu'il s'agit d'un secteur avec un flux automobile important aux heures de pointe, et que la fermeture de la bretelle complique les déplacements vers l'est.<br>Par ailleurs, certaines personnes suggèrent de fermer l'avenue Claremont devant l'îlot NDG-Claremont et de prolonger l'avenue Notre-Dame-de-Grâce dans la bretelle pour la connecter à l'avenue Westmount. |
| <b>Demande d'aménagements particuliers pour l'îlot NDG-Claremont</b>   | Les personnes participantes souhaitent que la canopée soit augmentée dans l'îlot NDG-Claremont et que l'aménagement proposé favorise la gestion des eaux. Elles souhaitent également qu'une attention particulière soit portée à l'aménagement dans le but de favoriser son appropriation par les personnes résidentes et la population étudiante.   |
| <b>Proposition de déplacement de l'entrée de Marianopolis</b>          | Plusieurs personnes souhaitent que l'entrée de Marianopolis, située au bout de l'avenue Claremont, soit déplacée afin de permettre le retrait de la voie de circulation vers le nord entre l'avenue Westmount et Notre-Dame-de-Grâce. Elles proposent de revoir l'aménagement de l'entrée est du collège Marianopolis dans le but de décongestionner l'intersection adjacente à l'îlot.  |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Inquiétudes quant à la sécurité piétonne au nord du secteur et aux intersections n'ayant pas de feu de circulation</b></p>         | <p>L'absence de feux piétons et de traverses sur l'avenue Notre-Dame-de-Grâce en direction de l'îlot soulève des préoccupations quant à la sécurité des déplacements actifs.</p> <p>Par ailleurs, les déplacements piétonniers d'est en ouest aux intersections dépourvues de feux de circulation, notamment aux avenues Chesterfield, Windsor et Westmount, sont jugés dangereux par certaines personnes participantes. Ces trajets nécessitent de traverser une piste cyclable bidirectionnelle en sachant que les cyclistes ne respectent pas toujours les panneaux d'arrêt. Pour remédier à cette situation, certaines personnes suggèrent de remplacer les panneaux d'arrêt par des feux de circulation.</p>   |
| <p><b>Avis divergents sur la proposition de pistes cyclables bidirectionnelles et propositions d'amélioration du réseau cyclable</b></p> | <p>Certaines personnes approuvent la présence de voies cyclables sur l'axe, mais s'interrogent sur la nécessité d'avoir deux pistes plutôt qu'une. D'autres préfèrent une piste bidirectionnelle pour assurer une meilleure fluidité des déplacements cyclables, tirant parti de la grande largeur de l'avenue Claremont.</p> <p>Cependant, plusieurs personnes soulignent que la présence d'une piste cyclable bidirectionnelle d'un côté de la rue entraîne des conflits avec les arrêts d'autobus, le stationnement et les multiples entrées charretières. De plus, cette configuration soulève des questions concernant la gestion de la circulation provenant des stationnements privés, comme celui du projet au 500 avenue Claremont, qui comprend un stationnement pour plusieurs véhicules donnant sur la piste cyclable.</p> <p>Une personne mentionne la présence d'une voie cyclable en direction sud sur l'avenue Lansdowne et se questionne sur la nécessité d'avoir une voie bidirectionnelle. Elle juge que la transition entre la piste cyclable sur l'avenue Claremont et la bande cyclable sur l'avenue Westmount n'est pas optimale et constitue un danger pour les personnes usagères.</p> <p>Il est également proposé de déplacer la bande cyclable sur l'avenue Notre-Dame-de-Grâce au nord de la rue pour qu'elle soit adjacente au terrain du collège Marianopolis afin d'être continue vers l'avenue Westmount.</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Inquiétudes exprimées quant aux conflits potentiels avec les cyclistes et autobus</b></p>   | <p>L'aménagement des arrêts d'autobus soulève des préoccupations puisque les automobiles dépassent les autobus immobiles aux arrêts, ce qui est dangereux pour les autres personnes usagères. Les personnes participantes croient qu'il est nécessaire de repenser cet aménagement afin de prévoir des espaces spécifiques pour l'immobilisation des autobus sans restreindre la visibilité des autres personnes usagères.</p> <p>De plus, l'emplacement et l'aménagement des arrêts d'autobus du côté ouest de l'avenue Claremont sont contestés, car aucun dispositif spécifique ne semble prendre en compte les conflits potentiels avec les cyclistes. Les personnes s'interrogent particulièrement sur l'aménagement prévu aux arrêts d'autobus à la hauteur de la rue Sherbrooke puisque certains véhicules se stationnent sur la rue, rendant les manœuvres des autobus difficiles. Enfin, certaines personnes préfèrent que les arrêts d'autobus n'aient pas d'abri.</p> |
| <p><b>Inquiétudes quant au retrait de case de stationnements</b></p>  | <p>Le retrait de plusieurs cases de stationnement suscite des inquiétudes parmi les personnes participantes, qui craignent que l'offre présentée dans ce modèle ne soit pas suffisante pour répondre à la demande. Le retrait de cases de stationnement dans le sud de l'avenue Claremont soulève des doutes quant à la viabilité de l'aménagement. En effet, cette zone connaît une forte demande de la part des personnes résidentes ainsi que des personnes usagères des commerces situés sur la rue Sherbrooke.</p> <p>Enfin, certaines personnes déplorent le retrait des cases de stationnement entre l'avenue Westmount et l'avenue Willow au profit de saillies végétalisées.</p>  |
| <p><b>Opinions divergentes sur la saillie végétalisée proposée au sud de l'avenue Claremont</b></p>   | <p>Certaines personnes apprécient la saillie végétalisée proposée entre l'avenue Lorraine et la rue Sherbrooke. Cependant, d'autres ne sont pas favorables à cet aménagement, estimant qu'il n'y a pas suffisamment d'espace pour que les automobiles puissent s'arrêter devant les immeubles ne disposant pas de stationnement privé.</p>   |
| <p><b>Réception positive à l'égard de l'infrastructure de biorétention</b></p>  | <p>L'ajout d'un espace végétalisé pour la biorétention est bien accueilli par un grand nombre de personnes participantes.</p>  |
| <p><b>Demande pour davantage de surfaces végétalisées</b></p>   | <p>L'aménagement d'une superficie d'espace vert réduite par rapport au modèle 1 est soulevé par les personnes participantes, exprimant leur souhait d'augmenter les superficies végétalisées dans le secteur.</p>  |
| <p><b>Opinions secondaires</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'absence de SAS vélo permettant aux cyclistes de s'arrêter sécuritairement afin de tourner aux intersections est soulevée, notamment à l'intersection entre l'avenue Claremont et l'avenue Westmount.</li> </ul> |  |

### Opinions suscitées par le modèle 3

| Positions   | Explications  |
|---|---|
| <p><b>Préférence pour la placette proposée au modèle 1 sur Lorraine</b></p>   | <p>Certaines personnes suggèrent de réintroduire la placette du modèle 1 située sur l'avenue Lorraine. Elles préfèrent le premier modèle, car il décourage le trafic et favorise une meilleure gestion des eaux pluviales.</p>  |
| <p><b>Opinions défavorables à l'accès proposé pour l'entrée de Marianopolis</b></p>                                   | <p>Certaines personnes suggèrent de prioriser l'accès au collège Marianopolis via l'avenue Westmount pour améliorer le flux de circulation sur l'avenue Claremont, plutôt que de privilégier l'accès aux terrains de soccer situés à l'ouest de Marianopolis.</p>   |
| <p><b>Disposition des bandes cyclables qui ne fait pas l'unanimité</b></p>  | <p>Les deux bandes cyclables unidirectionnelles proposées dans ce modèle ne font pas consensus parmi l'ensemble des personnes participantes.</p> <p>Pour certaines, ces bandes sont considérées comme une bonne idée, mais d'autres craignent que des véhicules s'y stationnent dû à l'absence de cases de stationnement. Par ailleurs, certaines personnes participantes s'opposent à l'idée de bandes cyclables bidirectionnelles sur Claremont, surtout vers le sud, les jugeant trop dangereuses.</p> <p>D'autres préfèrent la piste cyclable bidirectionnelle du modèle 2, situées du côté ouest, et estiment qu'il est préférable d'avoir un axe cyclable d'un seul côté, idéalement du côté ouest, car cela éviterait les conflits entre les cyclistes et les personnes qui se rendent au parc.</p> <p>Enfin, les personnes participantes n'apprécient pas que les bandes cyclables ne soient pas protégées.</p> |
| <p><b>Préoccupations exprimées face au sens de la circulation proposé dans le secteur de l'îlot NDG-Claremont</b></p> | <p>Les personnes participantes souhaitent la réouverture de la bretelle en direction est, de l'avenue Notre-Dame-de-Grâce vers l'avenue Westmount, et jugent cette intervention comme étant nécessaire pour améliorer le flux de circulation. Plusieurs personnes participantes souhaitent conserver deux voies au nord de l'avenue Claremont et réclament deux voies de virage sur l'avenue Notre-Dame-de-Grâce. Elles soulignent que la majorité du trafic se dirige de l'avenue Notre-Dame-de-Grâce vers l'avenue Westmount, rendant illogique la circulation en sens inverse proposée.</p> <p>Par ailleurs, des préoccupations sont exprimées sur le danger potentiel provenant du virage à gauche sur la diagonale de l'avenue Westmount vers l'avenue Notre-Dame-de-Grâce.</p>  |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Potentiels conflits anticipés entre les cyclistes et autobus</b></p>      | <p>Les personnes participantes jugent qu'il est dangereux pour les personnes à pied de devoir traverser les bandes cyclables pour accéder aux arrêts d'autobus. Ainsi, une personne suggère de déplacer les arrêts d'autobus sur les avenues Notre-Dame-de-Grâce et Westmount.</p>   |
| <p><b>Désapprobation de retirer l'ensemble des places de stationnements</b></p> | <p>La suppression totale du stationnement est jugée exagérée par plusieurs personnes participantes, qui préfèrent une réduction tout en conservant une offre nécessaire. En effet, plusieurs résidents ne possèdent pas de stationnements privés. Des questionnements émergent concernant la gestion des livraisons en l'absence de stationnement.</p> |
| <p><b>Inquiétudes face au manque d'espaces verts proposés</b></p>               | <p>Le manque d'espace vert dans ce modèle est une préoccupation soulevée par plusieurs personnes participantes.</p>  |
| <p><b>Gestion des eaux jugée inadéquate</b></p>                                 | <p>Des questions sont soulevées concernant la gestion des eaux de ruissellement dans ce modèle. L'absence d'espace vert additionnel est perçue négativement par certaines personnes participantes.</p>   |

## **Activité 2 / Analyse comparative des trois modèles**

Il est important de souligner que plus de la moitié des personnes participantes ont quitté l'atelier suite à l'activité 1 et la présentation de tous les modèles préliminaires. Par conséquent, les résultats de la deuxième activité ne reflètent pas nécessairement l'opinion de l'ensemble des personnes participantes.

### **1. Emplacement des traverses piétonnes**

Une partie significative des personnes participantes a choisi de ne pas se prononcer sur ce sujet.

MODÈLE 1: Ce modèle recueille un certain soutien, bien que certaines personnes expriment le souhait de retirer les saillies situées à la hauteur du chemin de la Côte-Saint-Antoine.

MODÈLE 2 et 3: Aucune donnée spécifique n'a été recueillie pour ces modèles.

### **2. Positionnement et largeur des trottoirs**

La majorité des personnes participantes expriment une préférence pour les trottoirs plus étroits, proposés dans les modèles 1 et 2. Toutefois, comme pour les traverses piétonnes, un grand nombre choisissent de ne pas se prononcer.

MODÈLE 1 et 2: Ces modèles sont appréciés par certaines personnes participantes et bénéficient d'un soutien notable, bien qu'ils ne fassent pas l'unanimité.

MODÈLE 3: Aucune donnée spécifique n'a été recueillie pour ce modèle.

### **3. Choix et positionnement des infrastructures cyclables**

Les avis sur les modèles d'infrastructures cyclables sont partagés.

MODÈLE 1: Ce modèle reçoit des avis positifs, bien que des préoccupations soient soulevées quant à la compatibilité de la piste cyclable avec les arrêts d'autobus.

MODÈLE 2 et 3: Les réponses ne dégagent pas de consensus clair. Certaines personnes apprécient ces modèles, tandis que d'autres sont fortement opposés aux pistes cyclables bidirectionnelles.

### **4. Traitement des intersections**

La plupart des personnes participantes ont choisi de ne pas se prononcer.

MODÈLE 1: Certaines personnes expriment une préférence pour ce modèle, bien que les avis restent limités.

MODÈLE 2 et 3: Aucune donnée spécifique n'a été recueillie concernant ces modèles.

## **5. Sens de la circulation**

Tous les avis concernant la gestion du sens de la circulation se concentrent sur la bretelle NDG, reflétant essentiellement un souhait commun des personnes participantes de revenir à l'état d'origine.

MODÈLE 1 et 2: Les personnes participantes souhaitent que la bretelle de l'îlot soit à nouveau accessible aux automobiles, bien que certains choisissent de ne pas se prononcer.

MODÈLE 3: Les personnes participantes souhaitent inverser le sens de circulation de la bretelle de l'îlot.

## **6. Emplacement et offre de stationnements**

La plupart des personnes participantes privilégient généralement les modèles offrant le plus de places.

MODÈLE 1 et 2: Bien que l'offre de stationnement soit réduite considérablement, ces modèles reçoivent le plus de soutien de la part des personnes participantes.

MODÈLE 3: Aucune personne participante n'a soutenu cette option, jugée illogique en raison de l'absence totale de stationnement.

## **7. Aménagement des arrêts d'autobus**

Bien qu'il y ait une légère préférence pour le modèle 1, aucun consensus clair n'a été établi, car de nombreuses personnes participantes choisissent de ne pas se prononcer.

## **8. Aménagement de l'avenue Lorraine**

La plupart des personnes n'ont pas d'opinion sur les aménagements proposés, ce qui amène certains à suggérer que seules les personnes résidentes de Lorraine doivent se prononcer sur ces aménagements.

MODÈLE 1 et 2: Plusieurs personnes participantes apprécient ces modèles dans la mesure où le revêtement au sol est perméable et que l'aménagement n'entrave pas le stationnement des personnes résidentes.

MODÈLE 3: Aucune donnée spécifique n'a été recueillie pour ce modèle.

## **9. Aménagement de l'îlot nord**

Un consensus s'est dégagé parmi toutes les personnes participantes pour maintenir l'état actuel de l'îlot nord et de sa bretelle, rejetant ainsi tous les aménagements proposés.



## **10. Création d'espaces verts**

Les opinions sur la création d'espaces verts varient, bien que de nombreuses personnes participantes choisissent de ne pas se prononcer.

MODÈLE 1 et 2 : Les personnes participantes semblent préférer ces modèles.

MODÈLE 3 : Aucune donnée spécifique n'a été recueillie pour ce modèle.

## **11. Aménagements paysagers**

La plupart des personnes participantes choisissent de ne pas se prononcer.

MODÈLE 1 : Ce modèle est préféré par certaines personnes participantes.

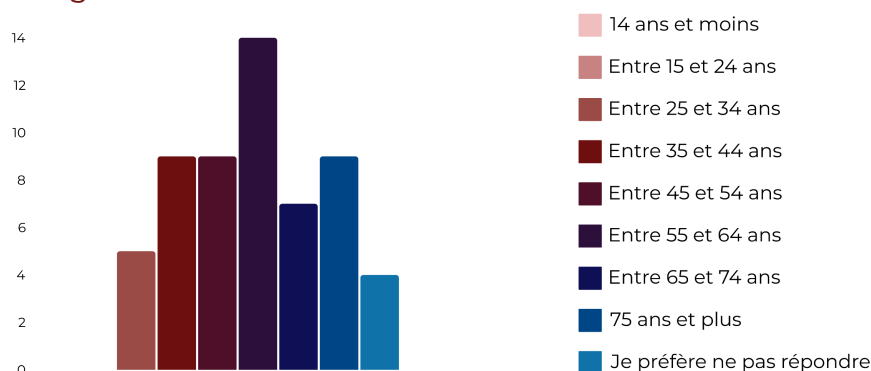
MODÈLE 2 et 3 : Aucune donnée n'a été recueillie pour ces modèles.

## Questionnaire en ligne

Suivant l'atelier du 25 septembre 2024, un questionnaire public a été mis en ligne sur le site «Engage Westmount» pour permettre aux personnes concernées de partager davantage de commentaires et préférences concernant les trois modèles préliminaires présentés. Disponible en ligne du 25 septembre au 8 octobre 2024, le questionnaire en ligne a été consulté par **67 personnes** et complété par un total de **57 personnes** répondantes.

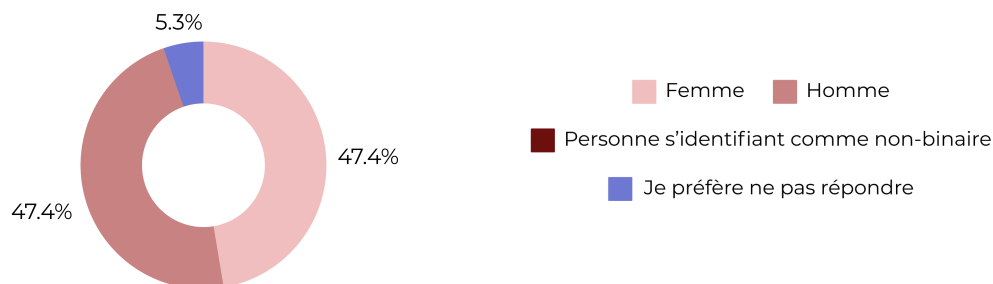
### 1. Profils des personnes répondantes

#### 1.1. Âge



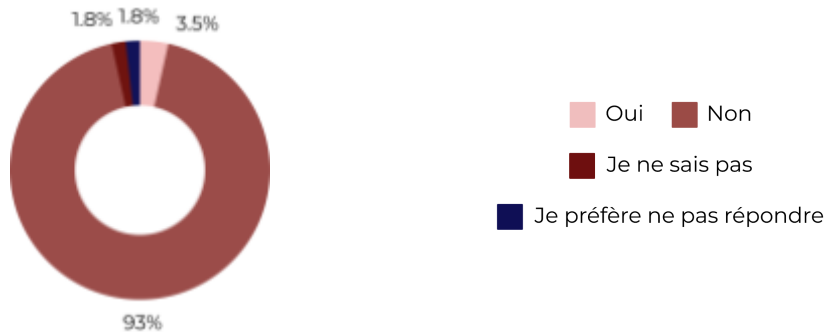
La **majorité** étant dans la tranche d'âge de **55 à 64 ans** avec **14 personnes répondantes** (24,6%). Les tranches d'âge de **35 à 44 ans**, de **45 à 54 ans**, ainsi que les **85 ans et plus**, regroupent respectivement **9 personnes répondantes**, soit 15,8% pour chaque catégorie. La tranche des **65 à 74 ans** est représentée par **7 réponses** (12,3%). En revanche, les jeunes sont moins représentés, avec seulement **5 personnes répondantes** de **25 à 34 ans** (8,8%) et aucune participation des personnes de **24 ans et moins**.

#### 1.2. Genre



Sur l'ensemble des personnes répondantes, le même nombre de personnes s'identifie comme **femme** ou **hommes**, à savoir **27 personnes répondantes** pour chaque catégorie. Aucune personne participante ne s'identifie comme étant non binaire, et 3 personnes participantes (5,3%) préfèrent ne pas répondre à la question.

### 1.3. Situation de handicap ou à mobilité réduite

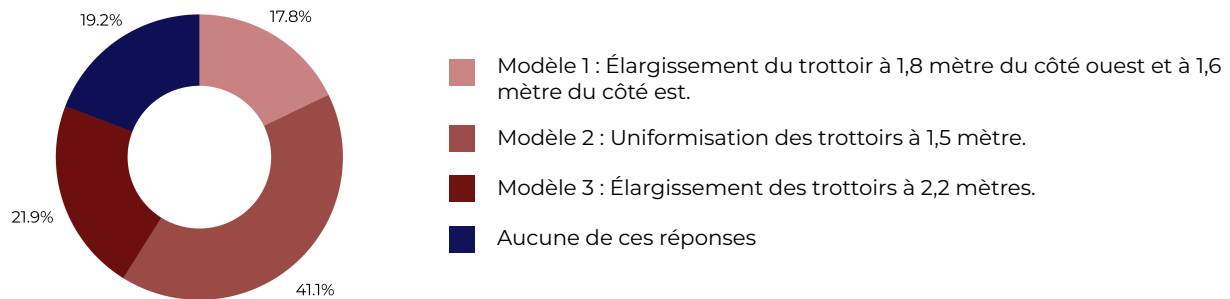
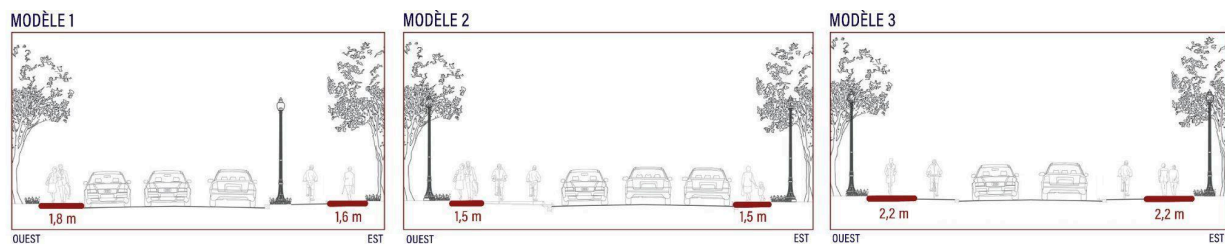


Parmi l'ensemble des personnes répondantes, la grande majorité, soit **53 personnes répondantes** (93%), **ne s'identifie pas** comme étant **en situation de handicap ou à mobilité réduite**. Néanmoins, **2 personnes répondantes** (3,5%) **s'identifient** comme telles.

## 2. Résultats du questionnaire en ligne

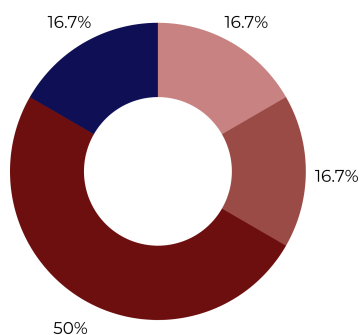
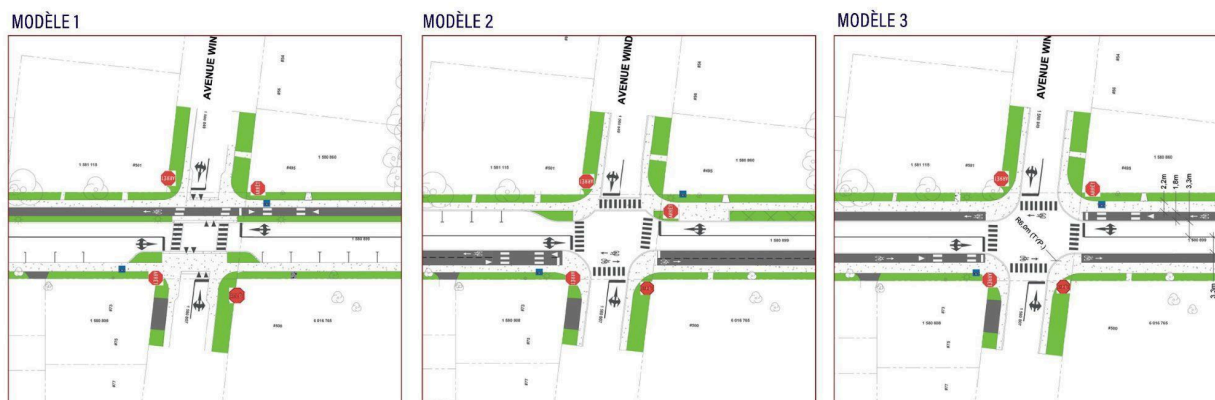
### Aménagement piétonnier

Question 1 : Parmi les trois propositions de trottoir, laquelle préférez-vous ?



Parmi les réponses, on observe une **préférence pour le modèle 2** d'uniformisation des trottoirs à 1,5 mètre, recueillant 30 votes (41,1%). Le modèle 3, qui propose un élargissement des trottoirs à 2,2 mètres, a comptabilisé 16 votes (21,9%), tandis que le modèle 1 n'a convaincu que 13 personnes participantes (17,8%). Enfin, 14 personnes répondantes, soit 19,2% n'ont retenu aucune des options.

Question 2: Parmi les trois propositions d'intersection «typique», laquelle préférez-vous?

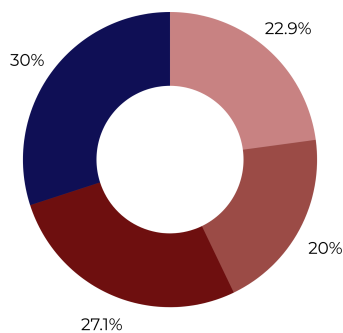
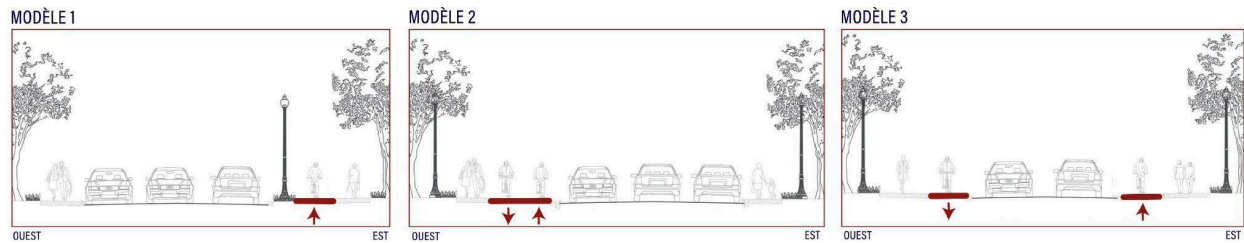


- Modèle 1 : Réduction de la distance de traversée par l'ajout de saillie de trottoir à chaque intersection du côté ouest.
- Modèle 2 : Réduction de la distance de traversée par l'ajout de saillie de trottoir à chaque intersection du côté est.
- Modèle 3 : Traverses traditionnelles.
- Aucune de ces réponses

La tendance dominante en ce qui concerne les propositions d'intersection « typique » montre une nette **préférence pour le modèle 3**, qui propose des traverses traditionnelles, avec 36 votes (50%). Les modèles 1 et 2, visant à réduire la distance de traversée par l'ajout de saillies de trottoir, respectivement du côté ouest et du côté est, ont chacun recueilli 12 votes (16,7% chaque). Par ailleurs, 12 personnes participantes (16,7%) ont indiqué ne préférer aucune des options proposées.

## Aménagement cyclable

Question 3: Parmi les trois propositions des infrastructures cyclables, laquelle préférez-vous?

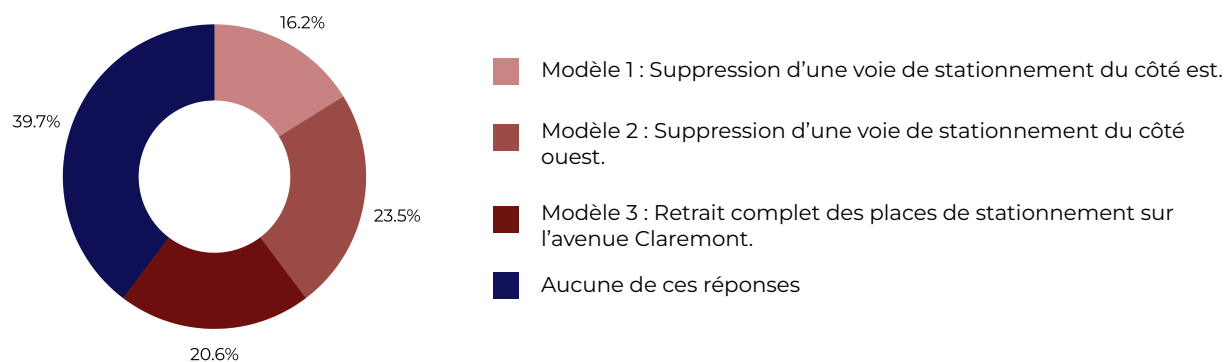
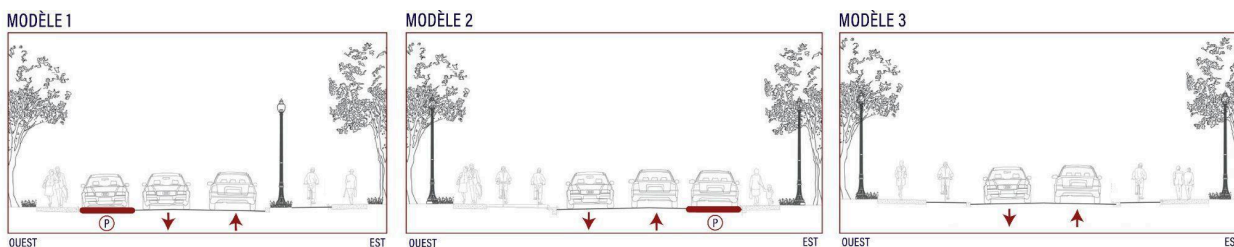


- Modèle 1 : Ajout d'une piste cyclable unidirectionnelle de 1,8 mètre de large en direction nord du côté est de l'avenue Claremont.
- Modèle 2 : Ajout d'une piste cyclable bidirectionnelle de 3,35 mètres du côté ouest de l'avenue Claremont.
- Modèle 3 : Ajout d'une bande cyclable de 1,8 mètre par direction.
- Aucune de ces réponses

Concernant les propositions d'aménagements cyclables, les résultats sont **plutôt partagés entre l'ensemble des modèles**, avec une légère préférence pour le modèle 3, qui consiste à ajouter une bande cyclable de 1,8 mètre par direction, recueillant 19 votes, soit 27,1%. Le modèle 1, qui propose l'ajout d'une piste cyclable unidirectionnelle de 1,8 mètre de large en direction nord du côté est de l'avenue Claremont, a été soutenu par 16 personnes répondantes (22,9%). Le modèle 2, qui envisage une piste cyclable bidirectionnelle de 3,35 mètres du côté ouest de l'avenue Claremont, a obtenu 14 votes (20%). Enfin, une proportion significative de 21 personnes répondantes (30%) a choisi l'option « Aucune de ces réponses ».

## Aménagement véhiculaire

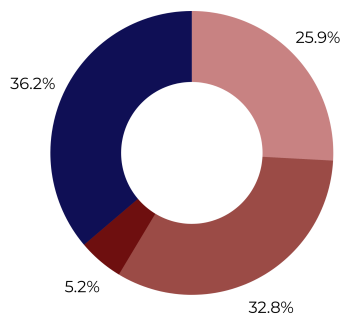
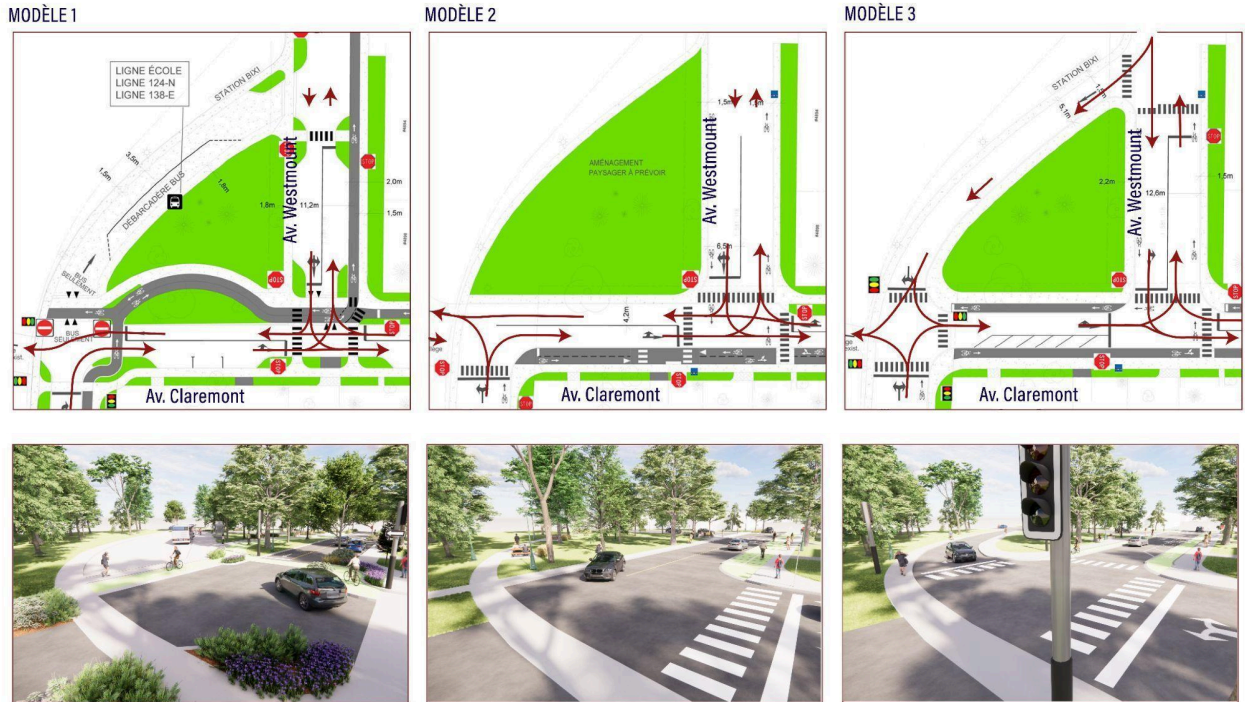
Question 4 : Parmi les trois propositions de stationnement, laquelle préférez-vous ?



Il est à noter que parmi les personnes répondantes, la **majorité a choisi l'option « Aucune de ces réponses »**, soit 27 personnes (39,7%). Parmi les options présentées, le modèle 2, qui suggère la suppression d'une voie de stationnement du côté ouest, a recueilli le plus de soutien avec 16 votes (23,5%). Le modèle 3, qui préconise le retrait complet des places de stationnement sur l'avenue Claremont, a obtenu le support de 14 personnes répondantes, soit 20,6 %, tandis que le modèle 1, qui propose la suppression d'une voie de stationnement du côté est, a reçu 11 votes (16,2%).

## Milieu de vie

Question 5 : Parmi les trois propositions de l'aménagement de l'îlot nord, laquelle préférez-vous ?



- Modèle 1 : Création d'une zone de débarcadère dédiée exclusivement aux autobus aménagée sur la bretelle de NDG.
- Modèle 2 : Aménagement d'un espace vert pour remplacer la bretelle NDG.
- Modèle 3 : Changement de direction de la circulation routière sur la bretelle NDG désormais orientée vers l'ouest.
- Aucune de ces réponses

La **majorité** des personnes répondantes ont **opté pour l'option « Aucune de ces réponses »**, soit 21 personnes (36,2%). En ce qui concerne l'aménagement de l'îlot nord, les résultats révèlent que le modèle 2, qui propose d'aménager un espace vert pour remplacer la bretelle NDG, est le plus apprécié, recueillant 19 votes (32,8%). Le modèle 1, qui prévoit la création d'une zone de débarcadère dédiée exclusivement aux autobus sur la bretelle de NDG, a obtenu 15 votes (25,9%). En revanche, le modèle 3, suggérant un changement de direction de la circulation routière sur la bretelle NDG, n'a reçu le support que de 3 personnes répondantes (5,2%).

Question 6 : Parmi les trois propositions de l'aménagement de l'avenue Lorraine, laquelle préférez-vous

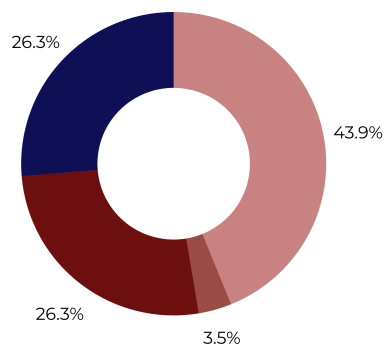
MODÈLE 1



MODÈLE 2



MODÈLE 3

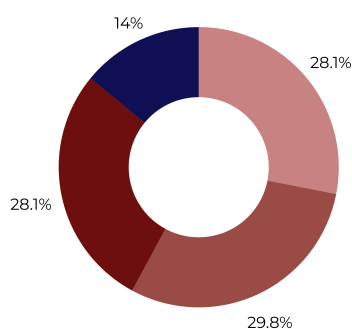
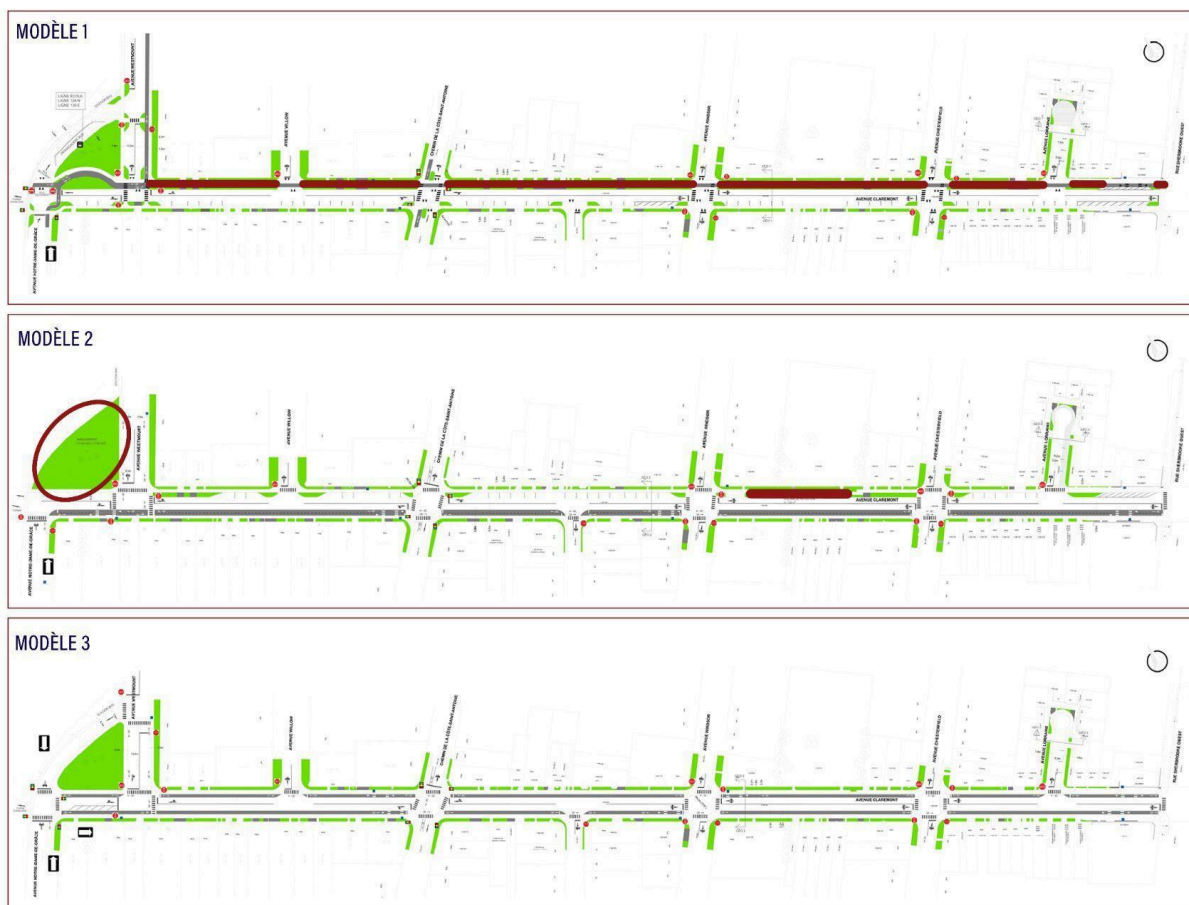


- Modèle 1 : Standardiser la largeur des trottoirs à 1,5 mètre et réduction de la largeur des voies de circulation de 3,5 mètres à 3,3 mètres, aménagement d'une placette pavée à l'est.
- Modèle 2 : Suppression des trottoirs du côté nord, aménagement d'une placette pavée au sud.
- Modèle 3 : Standardiser la largeur des trottoirs à 1,8 mètre et réduction de la largeur des voies de circulation de 3,5 mètres à 3 mètres.
- Aucune de ces réponses

Concernant l'aménagement de l'avenue Lorraine, le **modèle 1 est le plus populaire** avec le soutien de 25 personnes répondantes (43,9%), proposant de standardiser la largeur des trottoirs à 1,5 mètre et l'aménagement d'une placette pavée à l'est. Le modèle 3, qui prévoit une largeur de trottoir de 1,8 mètre et une réduction des voies de circulation, et l'option « Aucune de ces réponses » ont respectivement obtenu 15 votes, soit 26,3%. Par ailleurs, le modèle 2, qui propose la suppression des trottoirs du côté nord et l'aménagement d'une placette pavée au sud a reçu 2 votes (3,5%).



Question 7 : Parmi les trois propositions d'aménagements verts (couvert végétal, bassin de rétention d'eau), laquelle préférez-vous?



- Modèle 1 : Aménagement d'une bande verte séparant le trottoir ouest de la rue pour la plantation et saillies de trottoir planté du côté ouest de l'avenue Claremont.
- Modèle 2 : Ajout d'une zone de biorétention en face du parc Prince-Albert et aménagement d'un espace vert pour remplacer la bretelle NDG et saillies de trottoirs plantées du côté est de l'avenue Claremont.
- Modèle 3 : Aucun ajout d'espace vert.
- Aucune de ces réponses

Parmi les réponses pour les aménagements verts, **les trois modèles sont pratiquement égaux en termes de popularité avec une légère préférence pour le modèle 2**, qui prévoit l'ajout d'une zone de biorétention en face du parc Prince-Albert et un espace vert en remplacement de la bretelle NDG. Les modèles 1 et 3, qui proposent respectivement l'aménagement d'une bande verte ou aucun ajout d'espace vert, ont chacun obtenu 16 votes (28,1%). L'option « Aucune de ces réponses » a été choisie par 8 personnes participantes, soit 14%.

## IV. Faits saillants des activités

### Activité 1 / Discussion de chaque modèle préliminaire


| Application                          | Positions  |
|--------------------------------------|--|
| <p><b>Pour les trois modèles</b></p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Standardisation des trottoirs appréciée</li> <li>● Mesures d'apaisement de la circulation souhaitées</li> <li>● Souhait de conserver la traverse piétonne près de l'avenue Notre-Dame-de-Grâce</li> <li>● Souhait des personnes participantes de retrouver la configuration originale d'avant le projet pilote</li> <li>● Demande d'assurer une offre de stationnements pour les personnes résidentes</li> <li>● Souhait de maximiser la création d'espaces verts</li> </ul>  |
| <p><b>Modèle 1</b></p>               | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Opinions variées face à l'aménagement d'une placette sur l'avenue Lorraine</li> <li>● Configuration de l'îlot NDG-Claremont qui ne fait pas l'unanimité</li> <li>● Propositions d'aménagements pour ralentir la vitesse des automobilistes</li> <li>● Propositions d'aménagements pour l'accès au collège Marianopolis</li> <li>● Opinions divergentes sur l'aménagement de la piste cyclable proposée</li> <li>● Opinions divergentes concernant le patron de déplacements dans le secteur de l'îlot NDG-Claremont</li> <li>● Inquiétudes quant à la largeur des voies de circulation pour les véhicules d'urgence</li> <li>● Potentiels conflits anticipés entre les autobus et les autres personnes usagères</li> <li>● Avis positifs sur la proposition de création d'espaces verts</li> <li>● Inquiétudes concernant le déneigement</li> </ul> |
| <p><b>Modèle 2</b></p>               | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Préférence pour la placette proposée au modèle 1 sur Lorraine</li> <li>● Questionnements soulevés concernant la fermeture de la bretelle</li> <li>● Demande d'aménagements particuliers pour l'îlot NDG-Claremont</li> <li>● Proposition de déplacement de l'entrée de Marianopolis</li> <li>● Inquiétudes quant à la sécurité piétonne au nord du secteur et aux intersections n'ayant pas de feu de circulation</li> </ul>  |

|                         |  |
|-------------------------|--|
| <b>Modèle 2 (suite)</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Avis divergents sur la proposition de piste cyclable bidirectionnelle et propositions d'amélioration du réseau cyclable</li> <li>● Inquiétudes exprimées quant aux conflits potentiels avec les cyclistes et autobus</li> <li>● Inquiétudes quant au retrait de cases de stationnements</li> <li>● Opinions divergentes sur la saillie végétalisée proposée au sud de l'avenue Claremont</li> <li>● Réception positive à l'égard de l'infrastructure de biorétention</li> <li>● Demande pour davantage de surfaces végétalisées</li> </ul>  |
| <b>Modèle 3</b>         | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Préférence pour la placette proposée au modèle 1 sur Lorraine</li> <li>● Opinions défavorables à l'accès proposé pour l'entrée de Marianopolis</li> <li>● Disposition des bandes cyclables qui ne fait pas l'unanimité</li> <li>● Préoccupations exprimées face au sens de la circulation proposé dans le secteur de l'îlot NDG-Claremont</li> <li>● Potentiels conflits anticipés entre les cyclistes et autobus</li> <li>● Désapprobation de retirer l'ensemble des places de stationnements</li> <li>● Inquiétudes face au manque d'espaces verts proposés</li> <li>● Gestion des eaux jugée inadéquate</li> </ul> |

### Activité 2 / Analyse comparative des trois modèles et questionnaire en ligne

De manière générale, les personnes participantes expriment une réticence envers les modèles proposés. Cependant, les résultats de l'activité participative et du questionnaire en ligne mettent de l'avant certaines options plus appréciées que d'autres. Le tableau suivant illustre les préférences des personnes participantes.

Il est à noter que plusieurs composantes ont été abordées dans le cadre de l'atelier participatif et du questionnaire en ligne, tandis que d'autres, plus spécifiques, ont été traitées uniquement lors de l'atelier.

| <b>Légende du tableau</b>  |   |
|--|---|
| Résultats de l'atelier participatif  |  |
| Résultats du questionnaire en ligne et pourcentage de la réponse la plus populaire | <b>XX %</b>   |

| Application   | Modèle 1 | Modèle 2 | Modèle 3 | Aucun consensus |
|---|----------|----------|----------|-----------------|
| <b>Résultats de l'atelier participatif et du questionnaire en ligne</b> |          |          |          |                 |
| Positionnement et largeur des trottoirs                                 |          | 41,1 %   |          |                 |
| Choix et positionnement des infrastructures cyclables                   |          |          |          | 30 %            |
| Traitement des intersections  |          |          | 50 %     |                 |
| Emplacement et offre de stationnements                                  |          |          |          | 39,7 %          |
| Aménagement de l'avenue Lorraine  | 43,9 %   |          |          |                 |
| Aménagement de l'îlot nord  |          |          |          | 36,2 %          |
| Création d'espaces verts  |          | 29,8 %   |          |                 |
| <b>Résultats de l'atelier participatif uniquement</b>                   |          |          |          |                 |
| Emplacement des traverses piétonnes                                     |          |          |          |                 |
| Sens de la circulation  |          |          |          |                 |
| Aménagement des arrêts d'autobus  |          |          |          |                 |
| Aménagements paysagers  |          |          |          |                 |

## **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 cyclables, aux infrastructures routières et au milieu de vie des trois modèles proposés. Ce rapport présente les éléments soulevés lors des activités participatives et à travers le questionnaire, tout terminant en soulevant 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.