



POUR
MA MOBILITÉ,
JE M'ACTIVE

Atelier

PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENTS DU BOULEVARD GRANDE ALLÉE

Quartier Laflèche, Longueuil



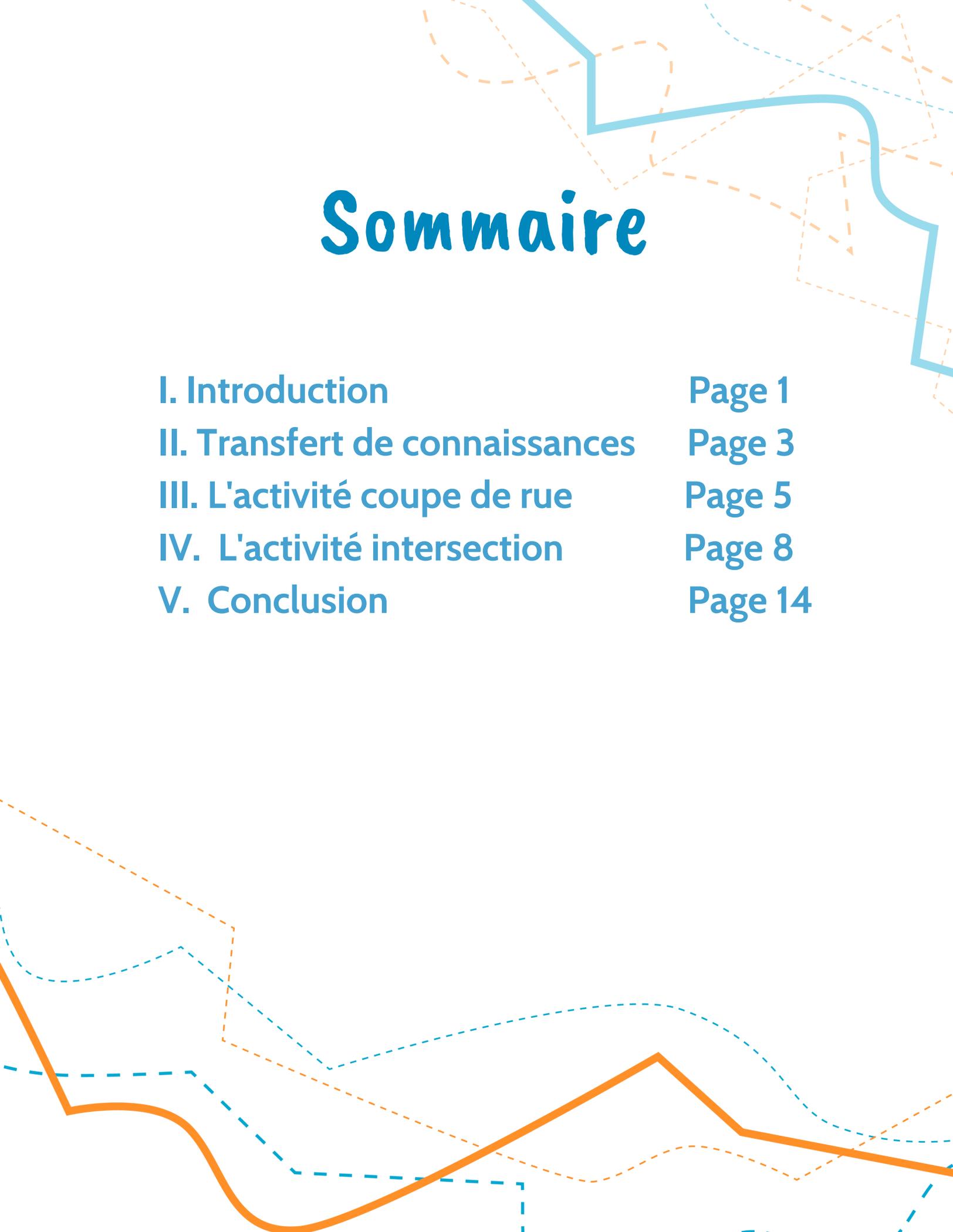
POUR MA MOBILITÉ, JE M'ACTIVE

Pour ma MOBILITÉ, je m'ACTIVE est un projet du Conseil régional de l'environnement de la Montérégie (CRE Montérégie). Le projet bénéficie d'une aide financière du gouvernement du Québec tirée du programme Action-Climat Québec et rejoint les objectifs du Plan pour une économie verte 2030.

Ce projet s'inscrit dans une volonté de lutter contre les changements climatiques et dans la promotion de collectivités inclusives et en santé.



Québec 



Sommaire

I. Introduction	Page 1
II. Transfert de connaissances	Page 3
III. L'activité coupe de rue	Page 5
IV. L'activité intersection	Page 8
V. Conclusion	Page 14

I. Introduction

La démarche

La démarche Pour ma MOBILITÉ, je m'ACTIVE est une série de cinq ateliers qui a pour objectif d'impliquer les citoyen·ne·s et les partenaires locaux dans une démarche d'échanges et de discussions concernant les déplacements en mobilité active. Ce projet s'inscrit dans une volonté de lutter contre les changements climatiques et dans la promotion de collectivités inclusives et en santé.

La démarche se déroule dans neuf municipalités en Montérégie, dont la Ville de Longueuil. Les villes participantes deviennent des partenaires avec qui le CRE Montérégie collabore étroitement afin d'adapter la démarche à leur image et de mobiliser les parties prenantes.

La démarche se compose d'activités, organisées et développées par le CRE Montérégie, qui permettront de :

- Déterminer les enjeux de mobilité active dans leurs milieux de vie (consultation);
- **Explorer des pistes de solution à ces problèmes aux moyens de conférences, d'ateliers et marches de reconnaissance avec des partenaires experts en mobilité active (transfert de connaissances);**
- **Identifier des pistes de solutions avec les citoyen·ne·s et les partenaires (cocréation);**
- Définir les projets prioritaires pour favoriser le transport actif des citoyen·ne·s (concertation);
- Réaliser un projet citoyen et collectif en soutien à la mobilité active (mise en œuvre).

Partenariat

Le Comité Espaces Verts du Développement Social Saint-Hubert a approché le CRE Montérégie pour réaliser la démarche Pour ma MOBILITÉ je m'ACTIVE dans le quartier de Laflèche. Après les étapes d'identification des enjeux et de la marche exploratoire, le partenariat continue autour du boulevard Grande Allée. Les membres du Comité Espaces Verts actifs dans la démarche Pour ma MOBILITÉ, je m'ACTIVE sont :

- Olivier Lachapelle, coordonnateur, Développement social St-Hubert
- Karolyne Baril, agente de planification, de programmation et de recherche, CISSS de la Montérégie-Centre
- Diane Guay, agente de liaison, COFFRE Saint-Hubert
- Roxanne Lacasse, citoyenne engagée

La Ville de Longueuil s'est également impliquée dans le projet en participant à l'atelier, et en présentant sa proposition d'aménagement du boulevard Grande Allée.

Les activités

Le 13 décembre 2022, le CRE Montérégie a organisé un atelier comprenant trois étapes de la démarche, soit le transfert de connaissances, la cocréation de solutions et la priorisation de ces dernières.

- Présentation sur les rues conviviales par le Centre d'écologie urbaine de Montréal;
- L'activité «coupe de rue» en sous-groupe qui consistait à imaginer des solutions sur un lieu donné;
- L'activité concernant l'aménagement des intersections;
- L'activité de vote rapide en sous-groupe pour récolter des commentaires et surtout connaître les aménagements préférés des participant-e-s .

L'événement a eu lieu en présentiel à Saint-Hubert et a rassemblé 21 personnes provenant surtout d'organismes à but non lucratif à dévotion sociale oeuvrant à Laflèche.

Afin de donner l'opportunité aux personnes voulant participer à la démarche Pour ma MOBILITÉ je m'ACTIVE, mais ne pouvant se rendre en présentiel en matinée le 13 décembre, le CRE Montérégie a organisé un événement en ligne le 15 décembre sur l'heure du midi.

Durant cette activité, deux participantes étaient présentes. Elles ont pu donner leurs avis sur les coupes de rues réalisées le 13 décembre. Ensuite, elles ont proposé des aménagements de l'intersection décalée.

II. Transfert de connaissances

L'atelier a commencé avec une présentation du Centre d'écologie urbaine de Montréal qui consistait en un partage de connaissances et de bonnes pratiques en matière de rues conviviales. Les objectifs étaient de partager des éléments de design urbain afin de donner des idées de réaménagement de Grande Allée et de sensibiliser sur la notion d'échelle humaine.

Quelques exemples d'aménagements pour rues conviviales :

- Les aménagements cyclistes
- Le réaménagement des trottoirs
- Les espaces de rencontres/de repos
- La végétalisation
- L'apaisement de la circulation
- Les façades actives
- Le traitement des intersections : surélevées et resserrées, du pavé uni pour indiquer plus clairement l'intersection et faire ralentir la circulation, etc.

Les bénéfices d'une rue conviviale sur le quartier, sa communauté et ses commerces sont nombreux :

- La mobilité durable : capacité de déplacement et accessibilité améliorées.
- L'environnement : moins de pollution, moins d'îlots de chaleur, meilleure qualité de l'air grâce au verdissement.
- L'attractivité : espace public plus accessible et inclusif, participation accrue à la vie publique.
- Répercussions économiques : vitalité économique, hausse globale des ventes des commerçants locaux, plus d'emplois, etc.
- Convivialité : meilleure cohabitation, amélioration de l'environnement bâti, diversification des activités.

III. L'activité : coupe de rue

Le 13 décembre, Les participant·e·s étaient réparti·e·s en 4 groupes de 4 à 7 personnes. Chaque table a travaillé sur la même coupe de rue. Le CRE Montérégie a généré une coupe de rue via le site StreetMix et a fait en sorte de respecter les contraintes. En effet, l'emprise du boulevard Grande Allée est limitée à 15 mètres et il existe des poteaux d'Hydro-Québec qui ne peuvent pas être retirés. Les participant·e·s devaient alors, grâce aux coupes de rue et aux différents éléments en papier présents, aménager la rue selon leurs besoins et envies.

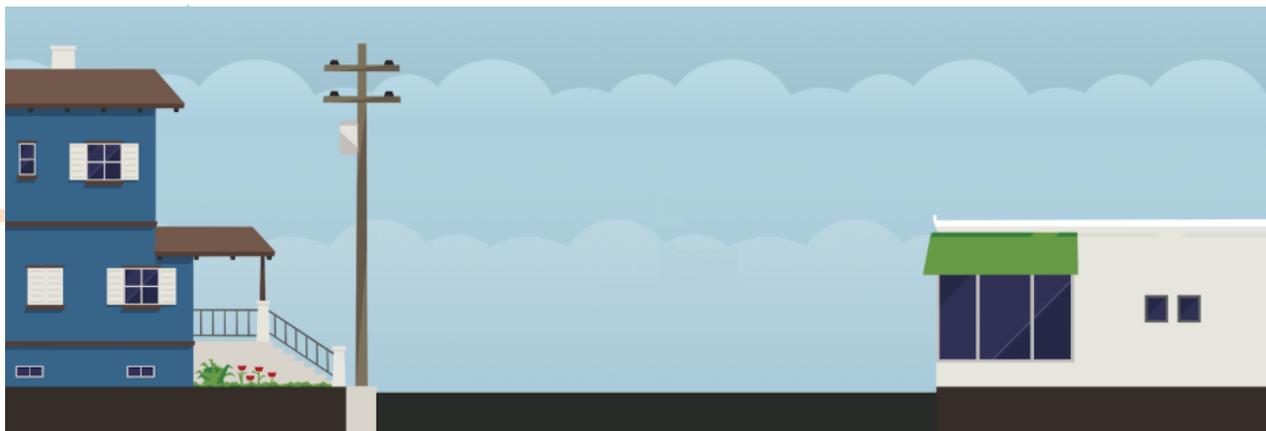


Figure 1 : coupe de rue sans aménagement



Source : CRE Montérégie



Illustration de l'activité

Groupe 1



Figure 2 : coupe de rue aménagée

Le premier groupe a repensé Grande Allée en termes d'accessibilité. On laisse moins de place au stationnement et on augmente les voies piétonnes avec d'un côté un petit trottoir et de l'autre une piste multifonctionnelle. L'ajout de verdissement pour séparer la piste de la chaussée et ainsi augmenter la sécurité des déplacements actifs. Enfin, sur la chaussée, une voie est dédiée au transport en commun dans un seul sens de circulation.

Les participantes de l'atelier en ligne ont apprécié la végétalisation et la piste multifonctionnelle, mais concernant la ligne de bus, elles pensent que l'acceptabilité ne sera pas forte de la part des habitants.

Groupe 2



Figure 3 : coupe de rue aménagée

Le deuxième groupe souhaite également réduire le stationnement sur rue de 50%. À droite, une alternance de verdissement, de stationnement et d'abribus. La desserte de transports en commun fait partie intégrante de ce nouvel aménagement. En ce qui concerne la trame active, on la retrouve sur les rues adjacentes : une piste cyclable sur la rue Windsor et Grand-Boulevard avec assez de places pour les piétons. Les intersections sont surélevées et en béton estampé pour assurer une zone de traverse plus sécuritaire. Ces rues doivent également être conviviales et urbanisées.

Les participantes de l'atelier en ligne ont apprécié le trottoir à la même hauteur que la rue.

Groupe 3



Figure 4 : coupe de rue aménagée

En ce qui concerne le troisième groupe, il est question d'espace pour des abribus ainsi que du mobilier urbain. Sur la chaussée, une volonté de réduire le stationnement grâce à une alternance d'arbres, de bacs à fleurs ou jardins d'eau et de places de stationnement qui seront recouvertes de pavé alvéolé. De chaque côté de la rue on retrouve des trottoirs, un plus large du côté des commerces et un plus étroit où il n'y a pas de commerces. Sur la chaussée on retrouve une desserte de transport en commun et une voie pour les voitures.

Les participantes de l'atelier en ligne ont aimé l'idée de retrouver du mobilier urbain, mais tout en permettant une végétalisation.

Groupe 4



Figure 5 : coupe de rue aménagée

Finalement, le quatrième groupe ne s'est pas arrêté sur l'idée d'aménager une rue partagée. Selon le groupe, il faut des barrières physiques afin de sécuriser les piétons et les cyclistes. La piste cyclable est physiquement séparée de la chaussée. Étant donné qu'il y a beaucoup de transit et de circulation locale, il est plus sécuritaire de séparer les modes de déplacements.

Sur le trottoir gauche, les espaces entre les poteaux d'Hydro-Québec sont utilisés pour y mettre des plates-bandes et du mobilier urbain. Le groupe a également souligné la contrainte des usagers à mobilité réduite, il est question de leur laisser suffisamment de place sur les trottoirs, mais comme la rue est étroite (15m), il est difficile de faire cohabiter tous les usages en laissant de la place pour tout le monde. L'idée serait de racheter une partie des terrains privés devant les commerces ou habitations afin d'agrandir la rue et donc l'espace pour les piétons.

Enfin, un questionnement concernant l'identité du quartier a été évoqué. Ce quartier ayant une histoire et une vie communautaire, il serait intéressant d'intégrer des éléments qui rappellent cette identité dans la réfection de la rue.

Les participantes de l'atelier en ligne apprécient la voie dédiée aux vélos, mais trouvent soulignent le manque de végétalisation.

Proposition de la Ville de Longueuil



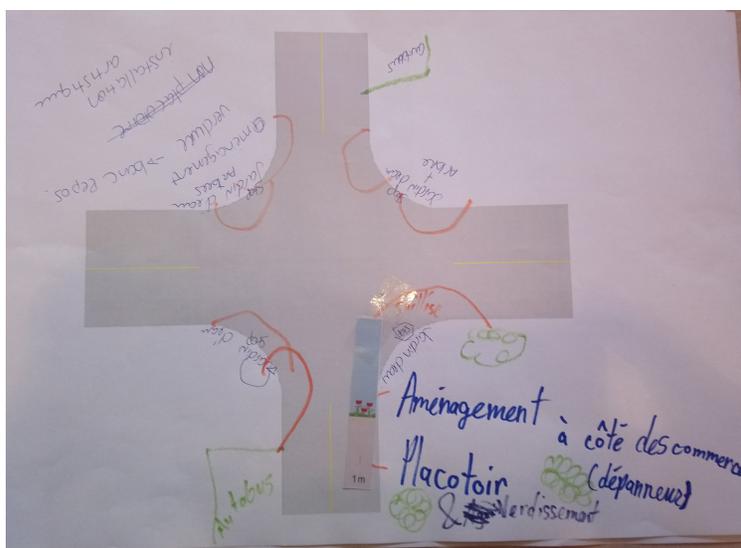
Figure 8 : coupe de rue aménagée

La Ville de Longueuil était présente à l'atelier pour présenter son aménagement de la coupe de rue de Grande Allée. Cet aménagement propose des trottoirs élargis et maintenus à niveau vis-à-vis des entrées charretières de part et d'autre de Grande Allée. Des banquettes seront installées le long de la rue en alternance dans le but d'apaiser la circulation. Quelques stationnements vont perdurer et seront positionnés en refuge pour les livraisons. La circulation s'effectuera sur une route deux fois une voie. Concernant les vélos, l'infrastructure sera relocalisée sur Grand-Boulevard.

Les participantes de l'atelier en ligne ont renouvelé commentaires sur l'importance et le caractère essentiel de la végétalisation.

IV. L'activité : intersection

L'activité suivante concerne les aménagements aux intersections. Trois types de croisement s'observent sur Grande Allée: les intersections décalées, en T et classiques. Chacune de ces intersections contient des enjeux de traversée sécuritaire, congestion, vitesse des véhicules. En petits groupes, les participant·e·s ont pu réfléchir et proposer un aménagement sur un type d'intersection.



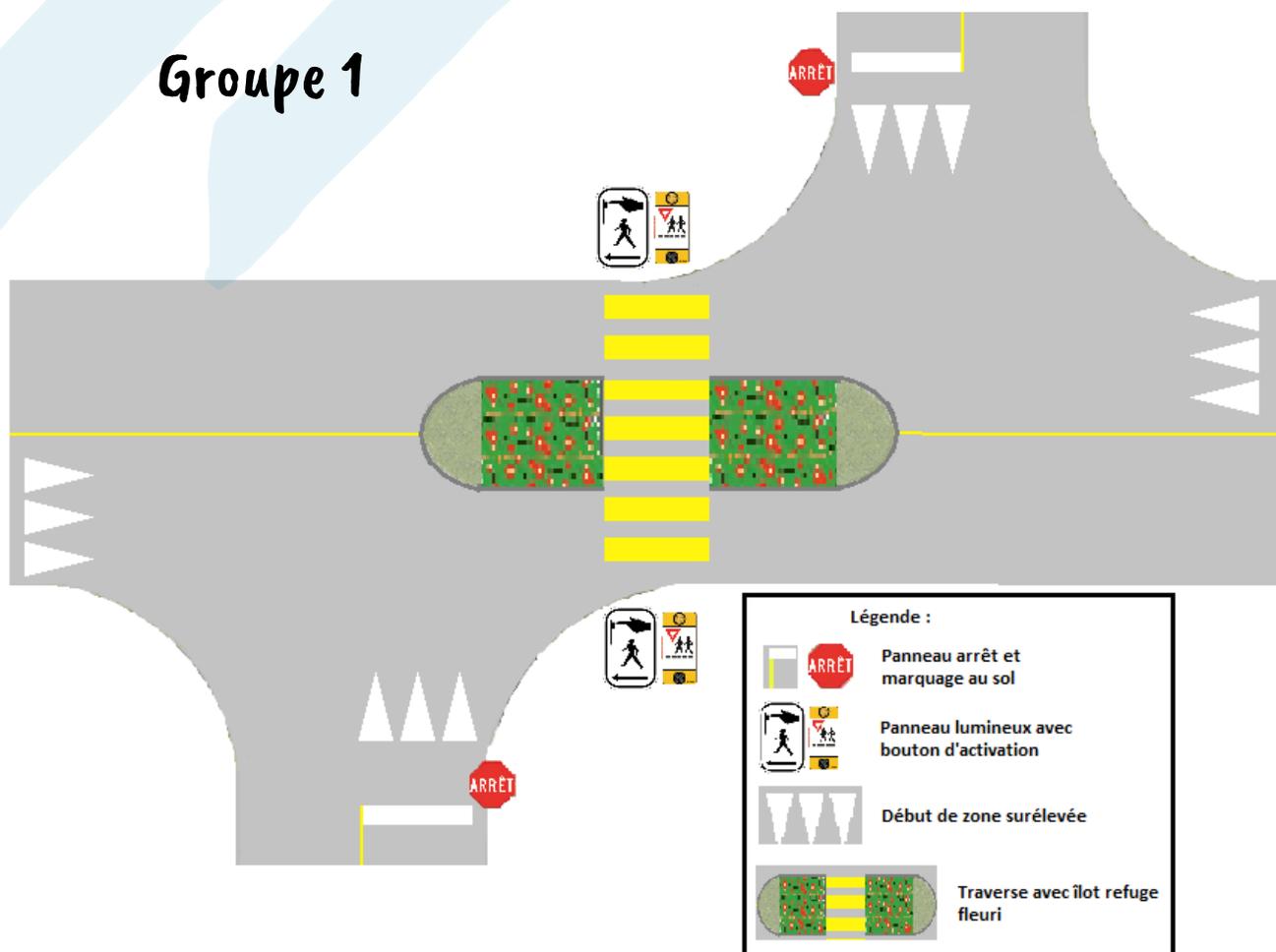
Illustrations de l'activité



Source : CRE Montérégie

Intersections décalées

Groupe 1

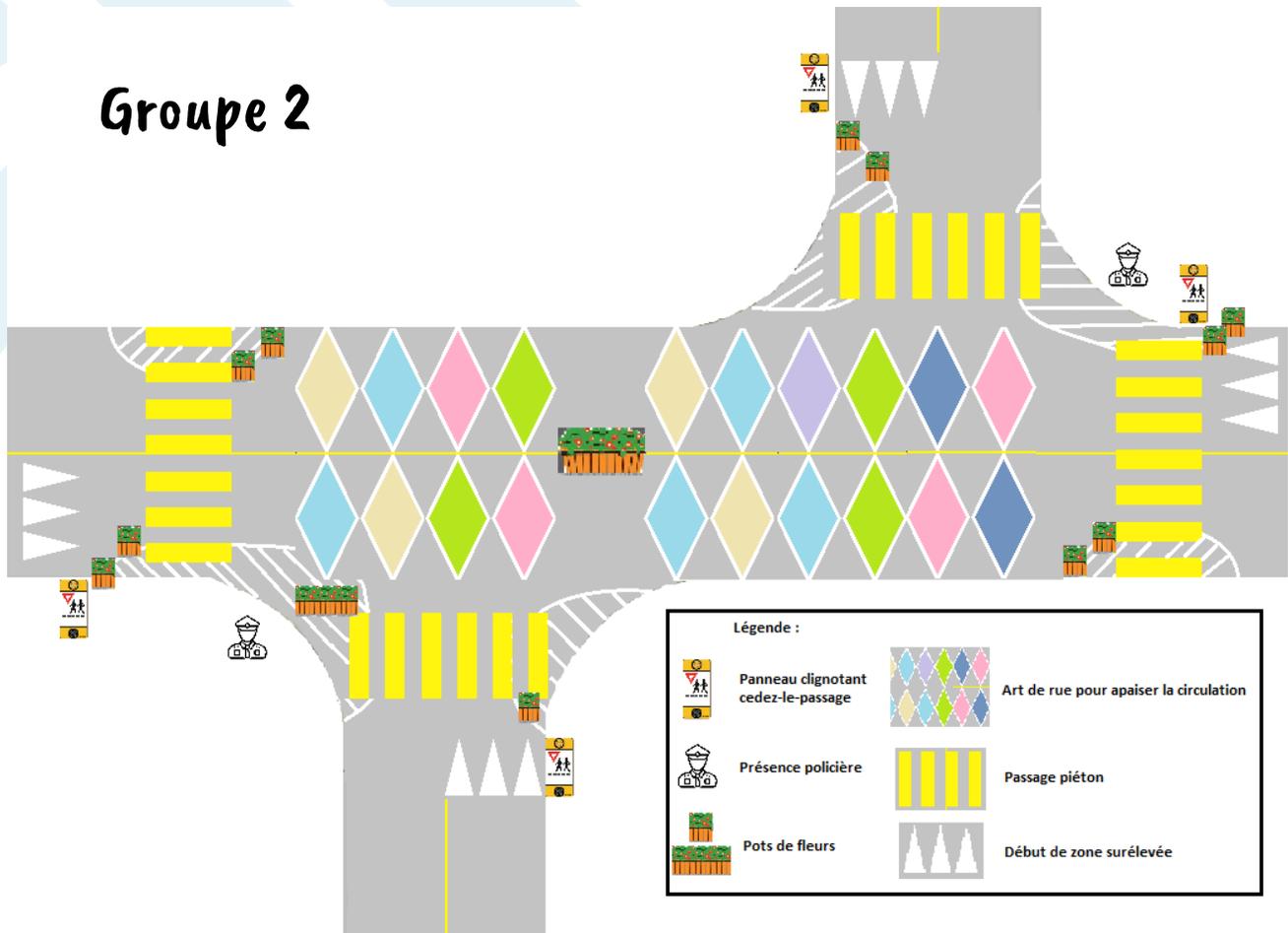


Le principal problème de Grande Allée se situe au niveau des intersections. Elles sont décalées comme on peut le voir sur l'illustration. Dans ce type d'intersection moins habituel, les utilisateur·rice·s ne savent pas comment se comporter, que ce soit en voiture (utilisation du clignotant quand on roule sur la rue décalée et qu'on souhaite traverser Grande Allée). Pour certain·e·s participant·e·s, des interrogations se posent sur l'analyse du problème, devrait-on la traiter comme deux intersections ou une seule ?

La solution serait de choisir un aménagement afin d'uniformiser le plus possible ces intersections. Le premier groupe a choisi de surélever la partie de Grande Allée et de centraliser la traverse piétonne. Cette dernière serait encadrée de panneaux lumineux à activer par les piétons lorsqu'ils désirent traverser. Enfin, la traverse serait dotée d'un terre-plein au centre de la chaussée dans le but de ralentir la circulation et permettre aux personnes à mobilité réduite de se reposer en traversant la route en deux temps.

Du côté de la signalisation, on retrouve des panneaux d'arrêts au niveau des rues qui rejoignent Grande Allée. Le groupe s'est également questionné sur le fait de rajouter des feux de circulation et une interdiction de tourner à droite durant les heures de pointe.

Groupe 2

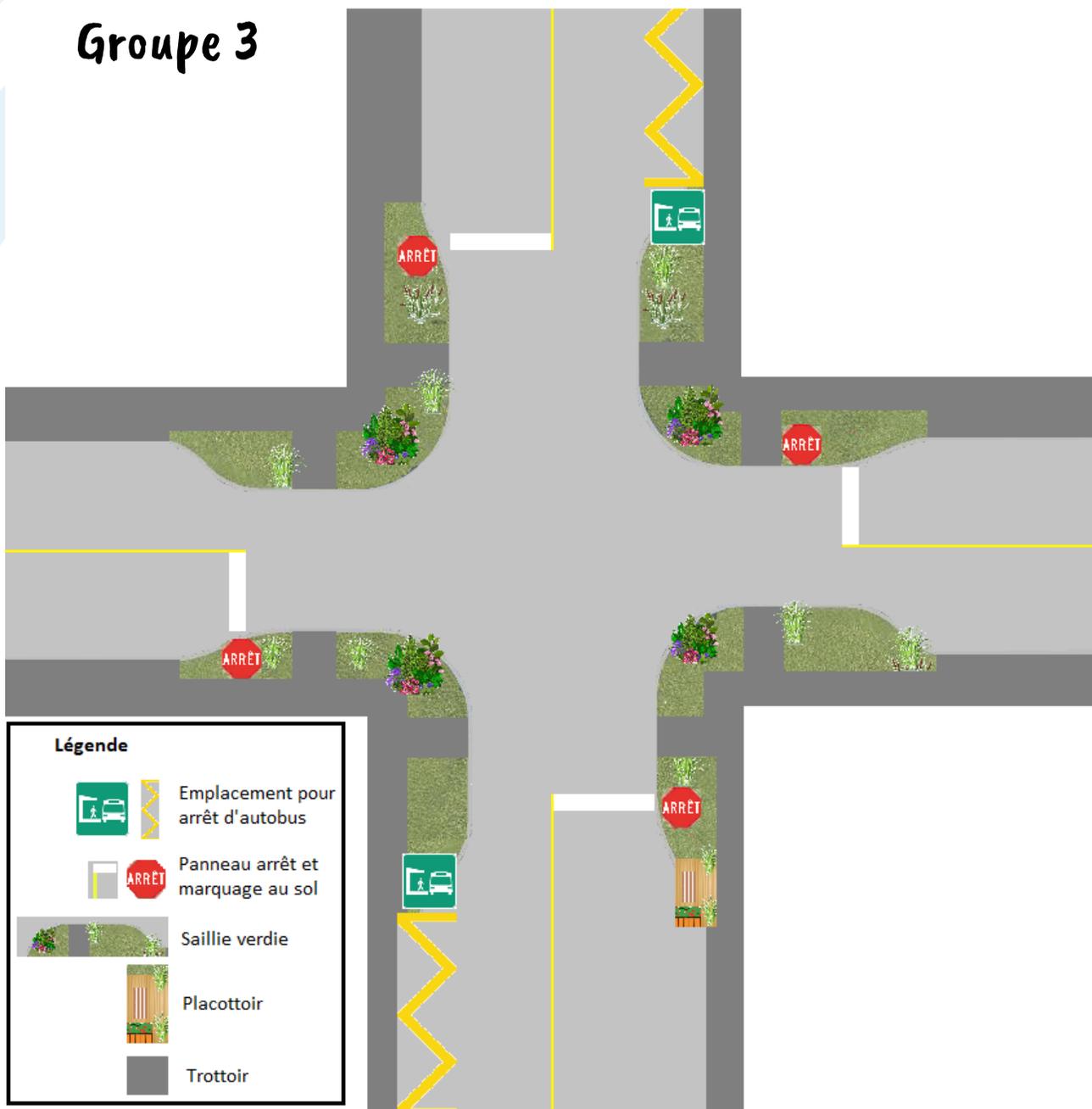


Ce groupe travaillait aussi sur les intersections décalées qu'on retrouve sur Grande Allée. L'idée avancée serait de placer des traverses aux quatre coins comme indiqué sur l'illustration. La partie sur Grande Allée serait surélevée et de l'art urbain ainsi que des bacs à fleurs seraient utilisés pour démarquer les traverses peintes en jaunes afin qu'elles soient plus visibles. Des panneaux clignotants seront installés pour rappeler aux automobilistes de céder le passage. Enfin, une surveillance policière serait requise afin de veiller au respect du passage piéton prioritaire.

Le groupe se posait la question d'interdire aux voitures de tourner à gauche lors des heures de pointe ou lors du début et de la fin de l'école.

Groupe 3

Boulevard Grande Allée

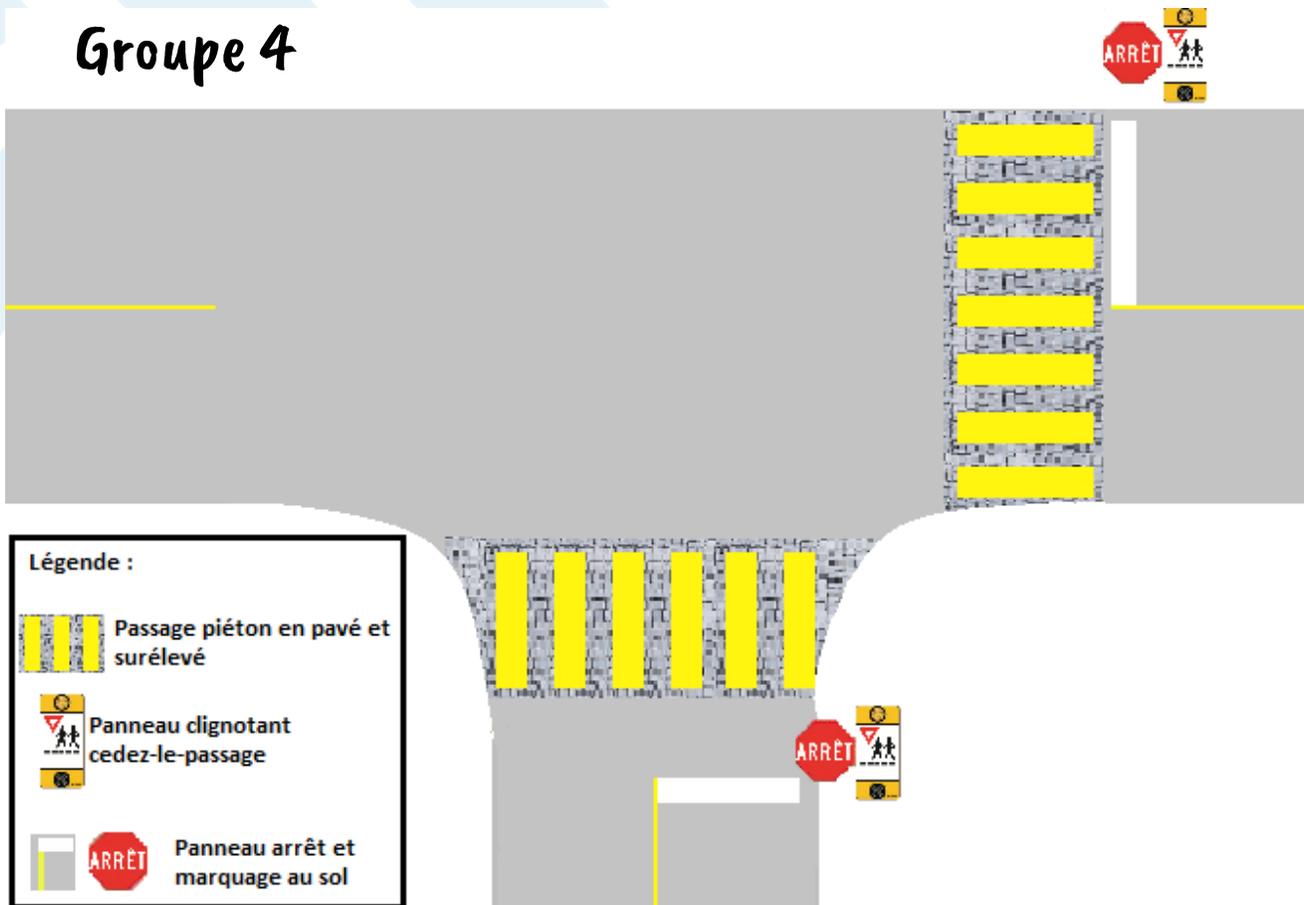


Pour ce genre d'intersection qui est plutôt ordinaire mais très peu sécuritaire actuellement, il s'agirait d'installer des avancées de trottoirs (saillies verdies ou aménagées avec de l'art urbain) aux coins afin de rapetisser la traverse et ainsi inciter les voitures à ralentir. Les arrêts d'autobus seraient situés en refuge derrière les saillies, de cette façon les voitures n'attendront pas à l'arrêt après les autobus.

Il y a un dépanneur au coin d'une intersection similaire. Une collecté de fonds pour organiser un placottoir [1] pour les jeunes ou les familles qui souhaitent prendre le temps de manger une crème glacée pourrait être organisé. Cet aménagement aurait également pour rôle d'apaiser la circulation.

[1] placottoir : espace de détente installé en bord de trottoir Dictionnaire la langue française, <https://www.lalanguefrancaise.com/dictionnaire/definition/placottoir>

Groupe 4



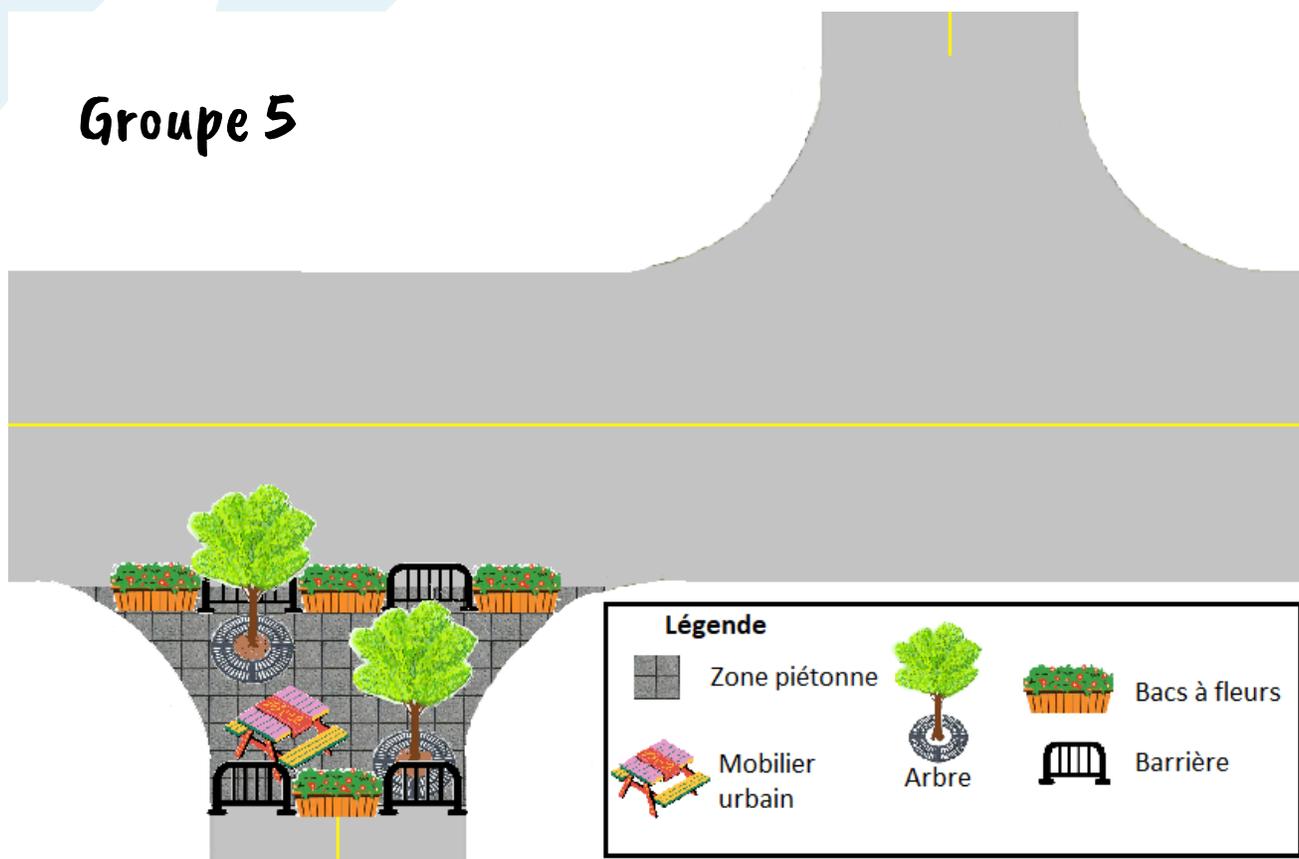
Le quatrième groupe a travaillé sur les intersections en T. Le groupe a décidé de mettre une traverse piétonnière seulement d'un côté de l'intersection et non de part et d'autre. Trop d'infrastructures piétonnes forceraient les automobilistes à ralentir et cela causerait du trafic. Ce passage piéton serait en pavé afin que les automobilistes l'identifient comme tel et ralentissent.

L'installation d'un panneau lumineux qui s'active à la demande des piétons afin d'avoir la priorité lors de leurs déplacements a été suggérée.

On surélève également le passage piéton dans la rue qui mène au quartier résidentiel afin de faire ralentir les automobilistes qui entrent dans ce quartier.

Lors de l'atelier en ligne les deux participantes ont pu travailler une dizaine de minutes sur l'intersection décalée, voilà le résultat :

Groupe 5



L'idée ici serait, sur certaines des intersections décalées, de condamner une des routes qui se rend sur Grande Allée et ainsi créer un espace piétonnier. Cet espace serait végétalisé et sécurisé, car séparé physiquement de la chaussée. Du mobilier urbain serait installé pour en faire un lieu où s'arrêter. Le croisement devient une intersection en T.

V. Conclusion

L'atelier du 13 décembre en présence et la séance du 15 décembre 2022 en ligne ont permis aux personnes présentes d'en apprendre davantage sur les rues conviviales et les aménagements possibles pour promouvoir le transport actif dans une rue telle que Grande Allée, grâce à la présentation du Centre d'écologie urbaine de Montréal.

L'implication de la Ville de Longueuil et sa présentation de coupe de rue du boulevard Grande Allée était la bienvenue et ont apporté des précisions sur les contraintes inhérentes au boulevard que sont les 15 mètres d'emprise et les poteaux d'Hydro-Québec.

Ce rapport a également été remis à la Ville qui analysera les possibilités d'intégrer les propositions incluses dans ce document.

La démarche Pour ma MOBILITÉ je m'ACTIVE dans le quartier de Laflèche continue. La prochaine étape consiste à collecter les avis des propositions d'aménagements contenues dans ce rapport afin de déterminer lesquelles constituent une priorité pour les citoyen·ne·s.