



Consultation sur le réaménagement de la station Lionel-Groulx



26 avril
CEDA
18h00

ÊTRE
CONSULTÉS,
ON AIME ÇA !



Remerciements Particuliers

La consultation citoyenne sur le réaménagement de la station Lionel-Groulx a été organisée par le comité aménagement de Solidarité St-Henri avec le soutien du Centre d'Écologie Urbaine de Montréal.

Membres du comité organisateur:

Bruno Dagenais, RÉSO (Regroupement économique et social du Sud-Ouest)

Shannon Franssen, Solidarité Saint-Henri

Isabelle Gaudette, Centre d'Écologie Urbaine de Montréal

Alex Lanthier, Écoquartier Sud-Ouest

Sylvie Rouillard, CÉDA

Le comité souhaite remercier les bénévoles, les animateurs et surtout les citoyens qui ont donné si généreusement de leur temps et de leur énergie pour faire de cet événement une si grande réussite.



**Coalition de la Petite-Bourgogne
Quartier en Santé**

Ce rapport a été rédigé par:

Pauline Lambton, stagiaire en aménagement à Solidarité St-Henri
avec l'appui de
Shannon Franssen, Coordinatrice de Solidarité St-Henri

Pour obtenir un copie, veuillez contacter Solidarité St-Henri à coordination@solidarite-sh.org
ou [514-937-9813](tel:514-937-9813)

Table des matières

■ Introduction.....	4
■ L'atelier de consultation citoyenne.....	5
■ Le projet dans le secteur Lionel-Groulx.....	6
■ St-Henri: Un quartier de déplacements actifs.....	8
■ Problématiques déjà soulevées par certains groupes communautaires.....	9
■ Quels sont les problèmes à résoudre pour rendre le projet acceptable ?.....	10
■ Nos demandes.....	14
■ Évaluation & Conclusion.....	15
■ Annexe.....	16

Introduction

Pendant la reconstruction de l'échangeur Turcot, la STM prévoit ajouter 3 nouvelles lignes (405, 425, 485) et plus de 185 départs et arrivées d'autobus par jour à la station de métro Lionel-Groulx ainsi qu'un réaménagement du site autour de la station pour accommoder l'arrivée de ces nouveaux autobus.

L'annonce de ces changements a provoqué des questionnements parmi les résidents et certains groupes communautaires de St-Henri et de la Petite-Bourgogne. Avec environ 700 arrivées et départs d'autobus par jour, la station est déjà très achalandée et un trop grand nombre d'autobus contribue aux problèmes de circulation et au sentiment d'insécurité vécu par les piétons et les cyclistes dans le secteur. Les obstacles à la visibilité aux intersections, les temps de traverse insuffisants, l'aménagement inadéquat des infrastructures piétonnes et cyclables et la haute vitesse de la circulation sur les artères autour du métro sont parmi les problèmes déjà identifiés.

Dans la perspective d'informer les résidents sur les changements prévus et d'offrir un forum d'expression aux citoyens touchés par ce projet, le comité aménagement de Solidarité St-Henri, en collaboration avec la Coalition de la Petite-Bourgogne, Mobilisation Turcot et le Centre d'Écologie Urbaine de Montréal, a organisé une consultation publique le 26 avril 2012. Les représentants de la STM et de l'arrondissement du Sud-Ouest ont été invités à présenter le projet et à répondre aux questions des citoyens. Plus de 120 personnes ont participé à la consultation dont la plupart habitent proche du métro Lionel-Groulx.

Ce compte-rendu présente les principales problématiques soulevées par ces citoyens.

Secteur Lionel-Groulx



Consultation Citoyenne

Le 26 avril 2012, près de 120 personnes se sont réunis au CÉDA, un organisme communautaire situé proche de la station Lionel-Groulx. Ces personnes, citoyennes, partenaires et élues municipales ont accepté le mandat d'identifier les problématiques d'aménagement à résoudre dans le secteur pour rendre les changements proposés à la station Lionel-Groulx acceptables pour la population des quartiers.

Les objectifs de la soirée:

- **Raffiner le portrait des problèmes vécus en matière de déplacements actifs et collectifs aux abords de la station Lionel-Groulx;**
- **Faire comprendre le projet de la STM pour la station Lionel-Groulx à la population et l'informer des changements de la circulation dans le secteur;**
- **Identifier les problèmes à résoudre pour rendre le projet acceptable afin de les présenter à l'arrondissement, la ville de Montréal, la STM et le ministère des Transports.**

La soirée a commencé par une série de présentations. Normand Robert et Alain Labelle de la STM ont expliqué les grandes lignes des changements proposés au métro Lionel-Groulx. Shannon Franssen de Solidarité Saint-Henri et des étudiantes de l'Université McGill ont présenté quelques problématiques déjà soulevées par des résidents et des groupes communautaires dans le quartier. Le Café Jeunesse CRCS St-Zotique, le groupe des Citoyens en action du CEDA, les jeunes d'Action Embellissement Pro-Vert et l'Éco-quartier Sud-Ouest ont présenté les résultats de leurs discussions, des "cafés citoyens" et des marches exploratoires réalisés en partenariat avec McGill et Solidarité St-Henri afin de bonifier le portrait des problèmes vécus en matière de déplacements actifs et collectifs à St-Henri.

Par la suite, les participants se sont divisés en neuf sous-groupes pour un travail en ateliers. Chaque sous-groupe a discuté des problématiques envisagées par la mise en place du projet proposé. Le but était de répondre à la question «Quels problèmes sont à résoudre pour rendre le projet acceptable pour nous?»

Après le travail en ateliers, chaque sous-groupe a présenté en plénière les trois problèmes à résoudre qui étaient les plus importants pour eux.

Ce compte-rendu présente les principales problématiques soulevées par la centaine de citoyens qui ont participé à ces ateliers.



Le projet de la STM dans le secteur Lionel-Groulx

Présenté par messieurs Normand Robert et Alain Labelle, de la STM

Trois nouvelles lignes implantées en avril 2012

Dans le cadre des travaux sur l'échangeur Turcot, la STM, en partenariat avec le ministère des Transports du Québec (MTQ), a prévu des mesures pendant la reconstruction de Turcot qui incluent notamment l'ajout de 4 nouvelles lignes de bus (405, 425, 485, 475) et la création de nouvelles voies réservées. La STM a choisi de diriger trois des quatre nouvelles lignes (405, 425, 485) vers Lionel-Groulx, une station qui accueille déjà 9 lignes d'autobus sur les rues autour du métro et qui est déjà à capacité maximale. Ces trois lignes ont été ajoutées à la mi-avril 2012, quelques semaines avant la consultation du 26 avril. Afin d'augmenter la capacité d'accueil de la station Lionel-Groulx et d'alléger la congestion créée par de nombreux autobus sur les rues Atwater, St-Jacques et St-Antoine, la STM prévoit un réaménagement du terminus Lionel-Groulx à l'automne 2012 pour ajouter de nouveaux débarcadères.

Selon la STM, il est nécessaire de faire converger ces 3 lignes vers Lionel-Groulx pour maximiser leur efficacité et le nombre de personnes qui abandonneront leur voiture pour prendre l'autobus. Lionel-Groulx est une station stratégique du réseau qui fonctionne comme la porte d'entrée du centre-ville pour l'ouest de la ville et qui est un terminus local pour plusieurs lignes d'autobus qui viennent de l'ouest. La station est également située près de deux axes routiers importants: la rue St-Jacques et la rue St-Antoine.

En 2011, l'achalandage total, sur tout le réseau de la STM, était de 405 millions de déplacements, une hausse de 37 millions de déplacements depuis l'année 2006. La STM prévoit que l'achalandage sur le réseau de transport en commun va continuer d'augmenter, nécessitant l'augmentation de la capacité des terminus stratégiques comme Lionel-Groulx.

Réaménagement du terminus Lionel-Groulx

Les nouvelles lignes nécessitent l'ouverture complète de la rue Greene pour créer une rue réservée aux débarquements d'autobus. De plus, la rue Delisle accueillera 4 lignes d'autobus de plus (6 au total). Il y aura un nouveau débarcadère à l'intersection des rues Delisle et Atwater pour faciliter l'accès à la station de métro ainsi qu'un virage à gauche réservé aux autobus.

Grands Changements

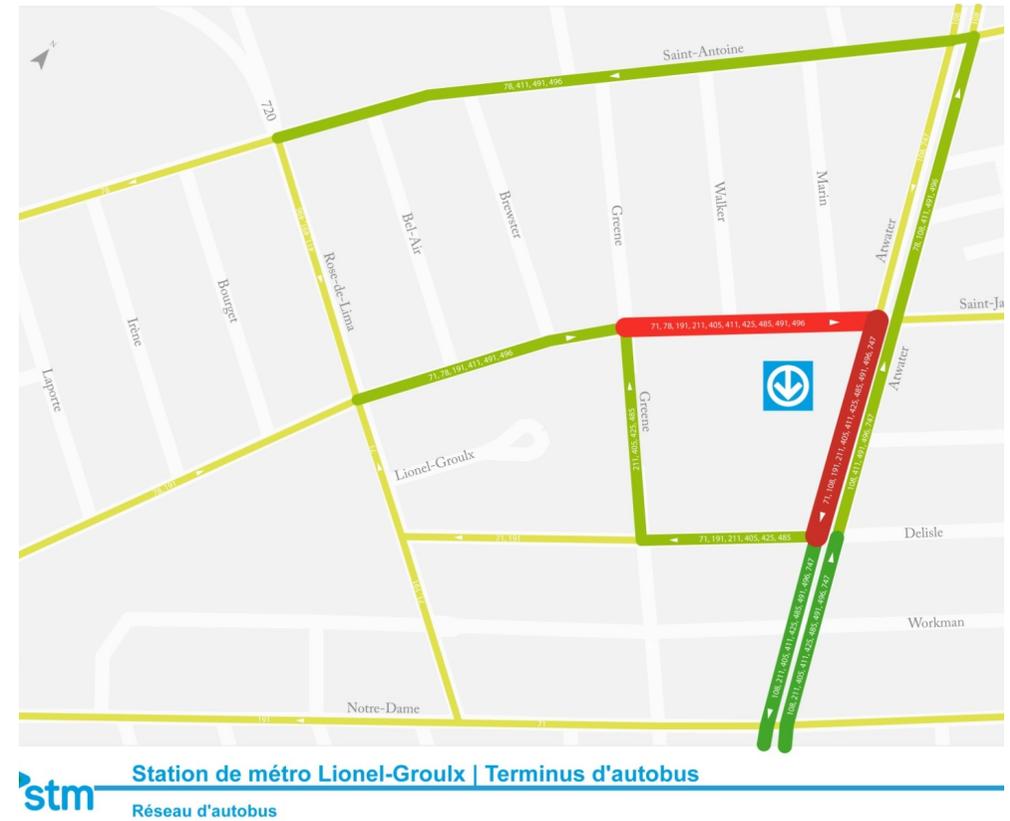
- Trois nouvelles lignes à la station Lionel- Groulx
- 185 arrivés et départs de plus par jour
- Ouverture de l'avenue Green à la circulation d'autobus
- Plus d'autobus sur la rue Delisle



Parcours d'autobus depuis Avril 2012



Parcours d'autobus, après l'ouverture de Green



Consultez stm.info pour connaître les parcours détaillés des nouvelles lignes 405, 425 et 485 qui se destineront à la Station Lionel-Groulx.

St-Henri: Un quartier de déplacements actifs

Tout juste à l'ouest de l'échangeur Turcot, Saint-Henri est situé dans l'arrondissement du Sud-Ouest, à proximité des quartiers de la Petite-Bourgogne, de Pointe-Saint-Charles et de Ville-Émard/Côte-Saint-Paul.

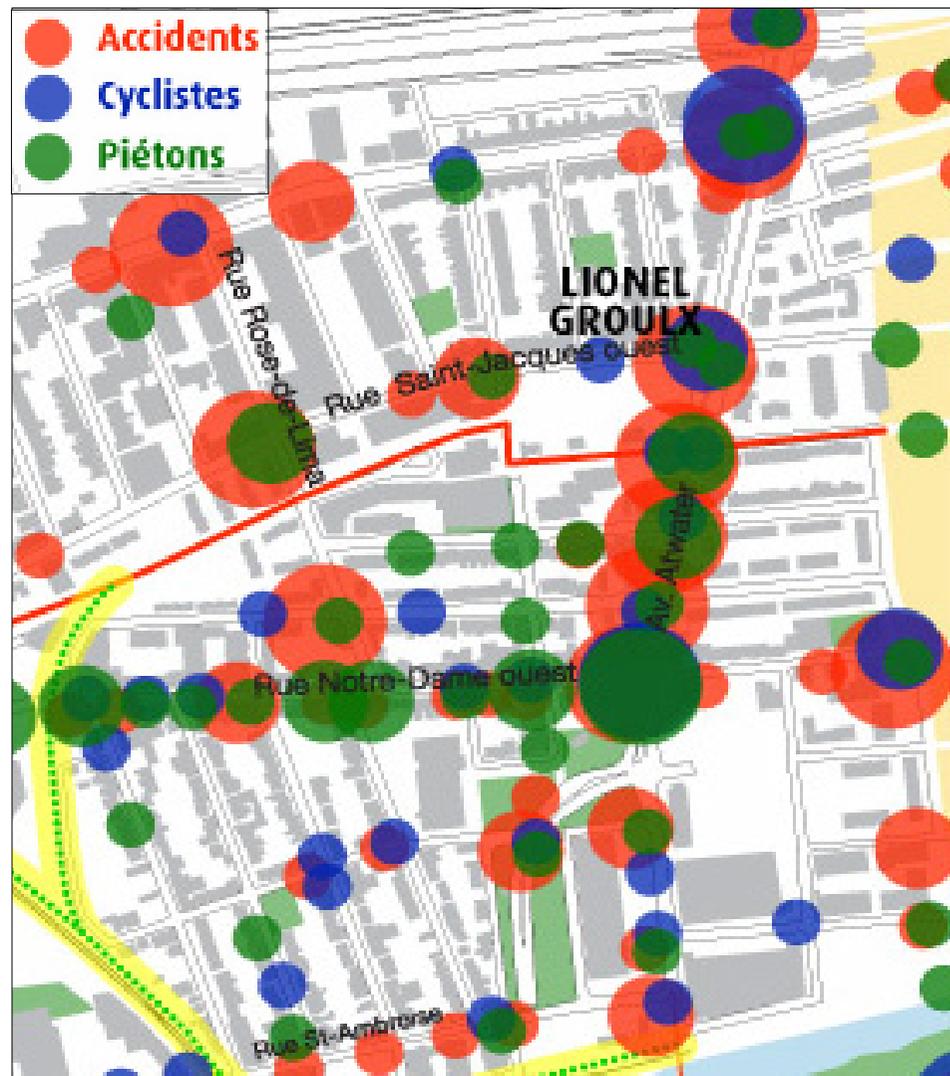
En raison de la proximité de l'échangeur Turcot, Saint-Henri est un point de sortie pour beaucoup d'automobilistes voyageant entre le centre-ville et les banlieues ouest et nord. Par conséquent, plusieurs conducteurs roulent trop rapidement sur les artères du quartier afin de rejoindre leurs destinations et ces voitures augmentent ainsi les risques d'accidents. La poursuite des investissements immobiliers, la reconstruction de l'échangeur Turcot et la construction du Centre universitaire de santé de McGill (CUSM) viendront encore amplifier la pression sur les infrastructures de transport du quartier et soulèvent des préoccupations concernant la sécurité routière à Saint-Henri.

Les voitures de l'extérieur roulent trop vite sur les rues locales alors qu'une grande proportion des résidents de St-Henri se déplacent à vélo, à pied ou en transport collectif. Les résidents du quartier ont l'impression que l'infrastructure routière est pensée pour les personnes d'ailleurs et non pas pour eux.

La figure ci-contre démontre la répartition des accidents dans le secteur Lionel-Groulx au cours des dernières années. Bien que la plupart des intersections soient le lieu d'accidents, on les retrouve en plus grand nombre le long des artères à fort débit automobile telles que Atwater, Notre-Dame et Saint-Antoine.

C'est la combinaison de la vitesse et du débit des véhicules et le manque de cohésion entre les différents modes de transport qui rendent la circulation très dangereuse dans le quartier. Avec l'ajout des nouvelles lignes d'autobus à la station Lionel-Groulx, la situation ne peut qu'empirer.

Répartition des accidents par mode de transport dans Saint-Henri entre 1999 et 2008



Problématiques déjà soulevées par des groupes communautaires

Avec l'ajout des nouveaux autobus :

- Il y aura plus de congestion sur la rue Notre-Dame;
- La station Lionel-Groulx et ses alentours seront saturés;
- La rue St-Jacques et la rue St-Antoine seront impossibles à traverser;
- L'intersection des rues Ste-Marguerite et Notre-Dame va devenir encore plus dangereuse pour les piétons.

-Les jeunes du Café Jeunesse CRCS St-Zotique

Les changements à Lionel-Groulx amèneront :

- Un manque de sécurité pour traverser l'avenue Atwater;
- La pollution du jardin communautaire et des alentours de la Maison Jean-Brillant;
- Un arbre abattu sur l'avenue Green;
- Des problèmes pour rejoindre la piste cyclable.

- Groupe des Citoyens en Action du CÉDA

Le secteur est déjà problématique car :

- C'est très sale et c'est compliqué de naviguer aux alentours du Métro Lionel-Groulx;
- L'intersection des rues Ste-Marguerite et Notre-Dame ainsi que celle de la rue Rose-de-Lima et de la rue Notre-Dame sont dangereuses;
- La peinture disparaît des démarcations des passages pour piétons;
- C'est très dangereux d'aller au marché Atwater à pied.

-Les jeunes de Pro-Vert



Quels sont les problèmes à résoudre pour rendre le projet acceptable ?



Les intersections et les traverses piétonnes sur la rue Atwater sont dangereuses (9).

La grande circulation d'autobus, de camions et d'autos sur la rue Atwater ainsi que le court temps de traverse et des aménagements d'intersections pensés plus en fonction des véhicules que pour les piétons créent des intersections dangereuses tout le long d'Atwater. L'augmentation de la circulation d'autobus et d'autres véhicules prévue durant la période de reconstruction de l'échangeur Turcot nécessite des aménagements pour sécuriser ces intersections, surtout : l'intersection des rues Atwater et Notre-Dame, Atwater et la sortie du Super C, l'intersection des rues Atwater et St-JacquesL et l'intersection des rues Atwater et Lionel-Groulx.



Le prolongement de la rue Greene va rendre la piste cyclable encore plus dangereuse (9).

Actuellement, cette piste cyclable se termine près des débarcadères sur Atwater, une rue qui accomode 11 lignes d'autobus et qui n'est pas aménagée pour être favorable aux déplacements à vélo. Avec les aménagements proposés, les cyclistes vont avoir également besoin de traverser la rue Greene, sur laquelle 6 lignes d'autobus vont s'arrêter. Il faut trouver des solutions pour augmenter la sécurité des cyclistes et pour mieux intégrer la piste au réseau cyclable.



La bruit et la pollution émis par les autobus (8).

La station Lionel-Groulx est située dans un secteur résidentiel et directement à côté d'un jardin communautaire. Bien que les autobus soient un moyen de réduire la pollution des automobiles, plusieurs centaines d'arrivées et de départs d'autobus par jour au même endroit créent une concentration importante de pollution et de bruit, une situation qui est aggravée par l'ajout des 3 nouvelles lignes.



Il y a trop d'autobus qui s'arrêtent à Lionel-Groulx (7).

Même avec l'ouverture de la rue Greene, les rues autour du métro seront saturées. La congestion d'autobus et de passagers sur les rues et les trottoirs de St-Jacques, Atwater et Delisle augmente les risques d'accidents pour les piétons et les cyclistes et ne favorise pas le transport actif. Il faut penser à la façon d'accommoder les autobus autrement, par exemple, en utilisant le terrain de la station Lionel-Groulx, le stationnement du Super C, une autre station de métro ou d'autres lieux.



La rue Delisle entre Atwater et Greene est dangereuse (6).

La rue Delisle est résidentielle et elle n'est pas aménagée pour accommoder 6 lignes d'autobus. Plusieurs personnes âgées et à mobilité réduite habitent sur cette rue. Les résidents vivent déjà plusieurs inconvénients liés à la circulation d'autobus sur la rue Delisle. Si la STM va rediriger encore plus d'autobus sur Delisle, il faut prévoir des aménagements pour limiter les inconvénients et pour augmenter la sécurité sur cette rue. Une attention particulière devrait être apportée au possible conflit entre les autobus et les véhicules d'urgence sur cette rue.



Une seule sortie de métro ne sera pas suffisante (4).

La station de métro Lionel-Groulx n'a qu'une seule et unique sortie. Elle est évidemment congestionnée en permanence. Si la STM prévoit une plus grande affluence au métro, il faut penser à prévoir une deuxième sortie.



Le sentiment d'insécurité est plus grand pendant la nuit (4).

Les abords du métro sont isolés et sombres pendant la nuit. Avec plus d'autobus de nuit et plus d'utilisateurs, il faut penser aux solutions pour augmenter le sentiment de sécurité durant la nuit autour du métro.



L'aménagement de la piste cyclable favorise les conflits entre les piétons et les cyclistes (2).

Avec plus d'usagers, cette situation ne va pas s'améliorer sans un réaménagement de la piste et/ou de l'édicule.

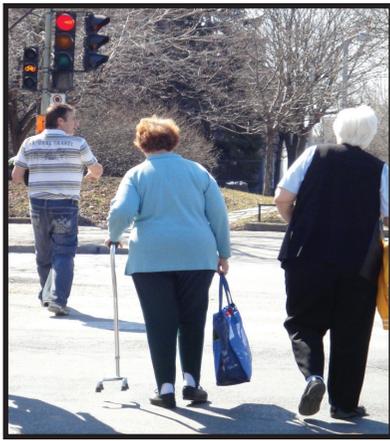


<< Nous voulons un aménagement pour accommoder les personnes du quartier et non seulement celles de l'extérieur. >>



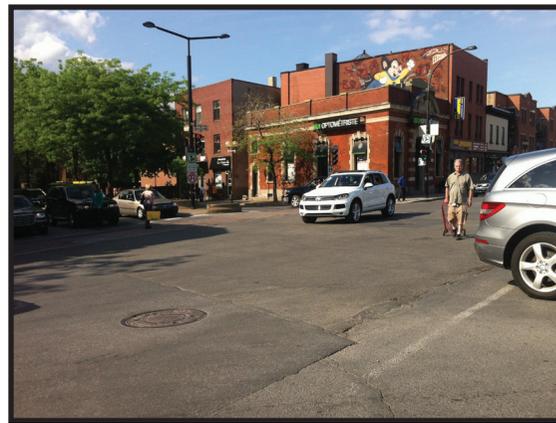
Après le travail en atelier, chaque sous-groupe a présenté à l'audience les trois problèmes à résoudre pour rendre le projet de Lionel-Groulx acceptable. Les problématiques nommées à la page précédente représentent celles qui ont été répétées par au moins deux groupes (le nombre de groupes identifiant chaque problème est en parathèse).





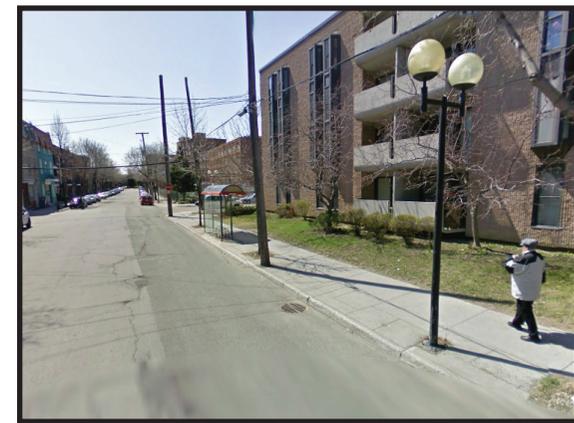
1 *avenue Atwater/rue Lionel-Groulx*

Sur l'avenue Atwater; la densité et la vitesse de la circulation, la vitesse constatée, les courtes durées des feux piétonniers et le nombre restreint de passages pour piétons sécuritaires limitent les déplacements actifs.



2 *avenue Atwater/rue Notre-Dame*

A l'intersection de l'avenue Atwater et la rue Notre-Dame, il n'y a pas d'aménagement pour sécuriser la traverse des piétons bien que ces voies mènent à plusieurs services importants (Marché Atwater, SuperC, etc).



3 *avenue Green/rue Delisle*

Les abords de la Maison Jean Brillant doivent être sécuritaires pour répondre adéquatement aux besoins de sa clientèle à mobilité réduite.



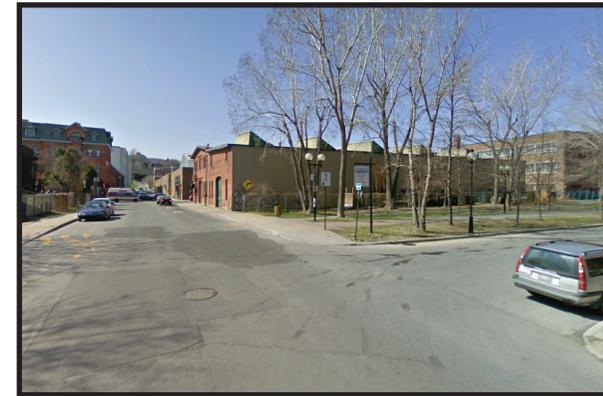
4 *rue Marin/rue Saint-Jacques*

L'absence de passage pour piétons sur la rue St-Jacques entre les rues Marin et Walker contraint les piétons à traverser la rue illégalement.



5 *avenue Atwater/rue saint-Jacques*

Malgré le passage de nombreux cyclistes se déplaçant sur l'avenue Atwater, aucune mesure ne favorise leur déplacement.



6 *rue Rose-de-Lima/piste cyclable*

Le lien entre l'autoroute Ville-Marie et la rue Rose-de-Lima permet aux véhicules de pénétrer à grande vitesse dans un secteur résidentiel et à travers la piste cyclable.

Nos demandes

Le but ultime de la consultation était de permettre aux résidents des quartiers de la Petite Bourgogne et de St-Henri **d'identifier les problèmes à résoudre pour rendre le projet acceptable** pour eux. Nous souhaitons présenter les problèmes identifiés aux instances publiques concernées, afin qu'elles collaborent à la recherche de solutions. Les propositions suivantes viennent directement des problématiques identifiées par les participants lors de la consultation publique du 26 avril 2012.



Nous demandons à la Société de transport de Montréal (STM) de :

Utiliser d'autres endroits pour les débarcadères d'autobus, incluant le terrain vide autour de la station Lionel-Groulx, le stationnement du Super C, d'autres stations de métro ou d'autres lieux;

Mettre en place tous les moyens pour minimiser la pollution et le bruit autour de la station Lionel-Groulx;

Créer une deuxième sortie de métro;

Mettre en place des moyens pour éviter le conflit potentiel entre les véhicules d'urgence, les nouveaux autobus et le stationnement des visiteurs de la Maison Jean-Brillant sur la rue Delisle;

Augmenter la supervision et la réglementation pour que les autobus en attente éteignent systématiquement leurs moteurs afin de diminuer la pollution, le bruit et la poussière;

Augmenter la sécurité durant la nuit autour du site de la station Lionel-Groulx;



Le Sud-Ouest

Nous demandons à l'arrondissement Le Sud-Ouest de :

Mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation pour réduire la vitesse des véhicules autour de la station Lionel-Groulx surtout au passage informel à l'intersection de la rue Saint-Jacques et de la rue Marin;

Augmenter la sécurité durant la nuit autour du site de la station Lionel-Groulx;

Minimiser l'achalandage, le bruit et le sentiment d'insécurité routière sur l'avenue Greene;

Sécuriser les trottoirs sur la rue Delisle autour de la Maison Jean-Brillant pour répondre adéquatement aux besoins de sa clientèle à mobilité réduite;

Réaménager la piste cyclable et améliorer la signalisation pour sécuriser la piste avec le prolongement de l'avenue Green et pour favoriser le déplacement à vélo;

Créer un accès moins dangereux de la piste cyclable Lionel-Groulx au réseau de pistes cyclables (sur le boul. de Maisonneuve et le long du canal Lachine).



Nous demandons à la Ville centre de :

Réaménager les intersections sur l'avenue Atwater pour sécuriser la traverse des piétons et des cyclistes (surtout celles de la rue St-Jacques, de la rue Delisle, de la rue Notre-Dame et le tunnel Atwater);

Augmenter le temps de traverse pour les piétons sur toutes les intersections de l'avenue Atwater;

Prendre toutes les mesures pour éviter la pollution aggravée (air, bruit, poussière);

Configurer un aménagement des rues principales qui accommode les personnes du quartier et pas seulement celles de l'extérieur.



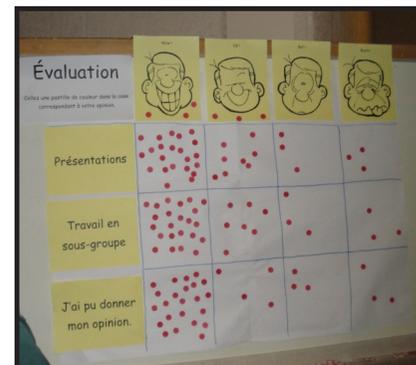
Nous demandons au MTQ de :

Financer les aménagements nécessaires pour rendre acceptables pour les résidents, les mesures de mitigations imposées à St-Henri et à la Petite-Bourgogne dans le cadre du projet Turcot.

Évaluation & Conclusion

Les participants ont été invités à exprimer leur opinion sur la soirée. Voici les résultats :

Évaluation	Wow!	Ok!	Bof!	Beurk!
Présentations	58%	28%	7%	7%
Travail en sous-groupe	63%	18%	8%	11%
J'ai pu donner mon opinion	69%	11%	11%	9%



Le processus de consultation a été très apprécié par les participants. En effet, 69% des répondants ont affirmé qu'ils ont pu exprimer leurs opinions concernant les changements associés au réaménagement de la station Lionel-Groulx.

La consultation citoyenne du 26 avril 2012 a amené une diversité de participants de différents âges, langues maternelles, classes socio-économiques, expériences et valeurs à réfléchir collectivement à un enjeu important pour nos quartiers. Ensemble, nous avons réussi à identifier les problèmes à résoudre pour rendre les mesures imposées par la STM et le MTQ durant la reconstruction de l'échangeur Turcot acceptables pour nous.

La soirée nous a permis de créer des liens plus forts et plus transparents entre les instances publiques impliquées dans ce projet. L'implication de la STM et de l'arrondissement a permis d'informer les citoyens et il y a eu une réelle prise de parole constructive et participative de la part des participants. Nous remercions la STM et l'arrondissement pour leur participation et nous sommes confiants qu'ils vont continuer leur implication afin de trouver des solutions aux problèmes identifiés durant les ateliers du 26 avril.

Suite à cette consultation, la STM a décidé de tenir une soirée d'information à la mi-juin pour présenter le projet plus en détails ainsi que des solutions possibles aux problématiques soulevées. Nous encourageons la STM à présenter clairement le « avant et après » des changements prévus de 2011 à 2012 pour la station Lionel-Groulx lors de cette soirée d'information.

Ce document circule présentement dans le quartier, par courriel et via les médias sociaux.

Si vous souhaitez être ajouté(e) à notre liste de courriels pour recevoir des informations sur les enjeux d'aménagement à St-Henri, SVP envoyez un courriel à: coordination@solidarite-sh.org.

Vous pouvez aussi rester informé(e) en visitant le site web de Solidarité Saint-Henri: www.solidarite-sh.org

Solidarité Saint-Henri est une table de concertation locale qui a pour mission d'améliorer la qualité de vie des résidents du quartier Saint-Henri.

Annexe

Voici la liste complète des propos recueillis par chaque sous-groupe lors de la soirée de consultation citoyenne sur le réaménagement de la station Lionel-Groulx, le 26 avril 2012. Veuillez noter que ce sont les paroles directes des citoyens (non modifiées ni corrigées).

9 tables de travail

Table 1

Participants : 8 citizens mostly from St-Henri and Little Burgundy, including 2 members of the Union United Church on Rue Delisle

Problématiques vécues

Bus stop right in front of the Union United Church blocks entrance

Flooding near the metro towards Rue Delisle when it rains and icy in the winter

Double parking in residential area

Conflict between cyclists and pedestrians around the Lionel-Groulx entrance/exit

Poor planning along Avenue Green

Poor planning of the bike path « leading to no where »

Dangerous intersections on Avenue Atwater

Chaos resulting from the cyclists trying to get from the deMaisonneuve bike path to the Lachine canal bike path, along Avenue Atwater

Too much traffic in the whole area

Ridiculous labyrinth at the intersection just north of the Atwater market made worse by the short pedestrian cross time

Wasted space at the top of the site, too much use of the surrounding streets and not enough use of the site itself

Problématiques envisagées

Increased bus flow

Danger to children living in the residential neighbourhood with increased traffic

More crime associated to busier street (Avenue Green & Rue Delisle)

New interruption on the bike lane

Too many people coming and going from Lionel-Groulx metro Station

Reduced safety of the neighbourhood (especially at night)

Increased buses will create problems for those wishing to attend Church or benefit from it's services (ex: Tuesday food bank service)

The buses will obstruct emergency vehicles from accessing the seniors building (Jean-Brillant) on Rue Delisle

Veteran home is too close to proposed bus stop and it will be dangerous for the residents, especially those in wheelchairs

Loss of comfort for those living along and around Rue Delisle (pollution, noise, etc)

Solutions

Idea to re-route the buses onto the bike path by extending Rue Lionel Groulx and then re-routing the bike path

There needs to be a North-South bike path connection to the deMaisonneuve bike lane (potentially along Avenue Green if it's improved or else by using one of the Avenue Atwater lanes)

Use the site around the metro Station; instead of cutting through it, just pushing the sidewalk back

Parking meters around the metro

The Lionel Groulx bike path should keep going east

Questions/Comments

Which lines will be permanent and which are temporary?

Where are the lanes coming from?

Would like more clarification on why the STM doesn't just use the metro site for the buses since it is not being used

Concluding remarks on how participants felt about the discussion: gratifying, informative, ominous, encouraging, knowledge forming, explained the situation, progressive

Table 2

Participants : 6 citizens, mostly from the South-West

Problématiques vécues

Only one main entrance to Lionel Groulx metro Station

Interaction of the bike path that ends et the Lionel Groulx metro entrance causes confusion

All intersections along Avenue Atwater are dangerous for pedestrians and cyclists (especially at Rue Notre-Dame)

Intersection of the Rue Notre-Dame and Avenue Green is dangerous

Problématiques envisagées

Increased pollution in the community garden on Rue Delisle

Increased noise pollution on Avenue Green

Dangerous future intersection of Avenue Green and the bike path

Problems of safety and congestion on Rue Delisle that have never been there before

The Avenue Atwater will become even more dangerous and congested

Solutions

New pedestrian crosswalks at the intersection of Avenue Atwater and Rue Notre-Dame

Electric buses (or other transit alternatives such as LRT) would help diminish the air pollution

A second metro entrance to the Lionel Groulx Station

A new cross-walk mid-block on Rue St-Jacques

More bus stops for St-Henri residents

Pedestrian crossings need to be improved in the whole area, including secondary routs

Questions/Comments

Will the new bus shelters be enclosed?

Table 3

Participants : Groupe de la résidence Jean-Brillant

Problématiques vécues

Manque de sentiment de sécurité autour de la résidence Jean-Brillant

Sortie de garage bloquée

Manque de luminosité sur le passage derrière l'église Lionel Groulx

Problématiques envisagées

Augmentation du bruit et de la pollution de l'air et de la poussière

Les problématiques vécues de sécurité routière et de santé vont s'empirer

Croissance de trafic sur la Rue Delisle

Diminution de Stationnement pour les visiteurs au niveau de l'Avenue Green

Les bus ne couperont pas leurs moteurs (augmentation de la pollution de l'air)

Il sera difficile de sortir du garage de la résidence Jean-Brillant avec le passage des autobus

Dangereux pour les cyclistes de passer a travers les autobus Stationnées

Accessibilité piétonne, surtout pour personnes âgées et a mobilité réduite, mise en péril

Une seule sortie de métro à la Station Lionel-Groulx entrainera plus de trafic et plus de danger

Solutions

Priorité à la piste cyclable et aux piétons

Augmenter le temps de traverse aux intersections proche de la Station Lionel-Groulx

Une deuxième sortie de métro a la Station Lionel-Groulx

Diriger certaines lignes d'autobus a des différentes Stations de métro (Station Angrignon)

Questions/Commentaires

A quelle cadence les autobus vont-elles traverser la Rue Delisle?

Table 4

Participants : 6 citoyens de Sud-Ouest

Problématiques vécues

L'intersection de l'Avenue Atwater et la Rue Delisle est compliquée et la lumière de piéton passe trop vite

Les voitures ne laissent pas passer les piétons au coin de la Rue Charlevoix et la Rue Delisle

Les intersections au long de l'Avenue Atwater sont dangereuses

Les voitures passent trop vite au coin de l'Avenue Green et la Rue St-Jacques et la lumière de piéton n'est pas assez longue

Le pont Charlevoix est dangereux et glissant durant l'hiver

Problématiques envisagées

Danger pour les cyclistes qui traverse l'Avenue Green

Diminution de l'accessibilité au métro pour tous (surtout les personnes âgées et les personnes a mobilité réduite)

Trop d'achalandage au métro Lionel-Groulx

Pollution du jardin communautaire sur la Rue Delisle

Solutions

Besoin d'une lumière au coin de la Rue Rose-de-Lima et l'Avenue Workman

Prolonger le temps des lumières de piétons autour du quartier, surtout au long de l'Avenue Atwater

Table 5

Participants: 6 résidents de la Maison Jean-Brillant (préoccupation avec Avenue Green),

1 résidente de Cote-St-Paul, utilisatrice de la ligne 78,

1 résident de Hochelaga Maisonneuve préoccupé par les questions d'aménagement urbain

Problématiques vécues

Difficulté de traverser l'Avenue Atwater au coin de la Rue Delisle.

Manque de sécurité dans le passage entre United Church et les Résidences Brillant (pas d'entretien, seringues, flange)

Manque d'éclairage autour de la Station Lionel-Groulx

Pas suffisamment de temps de passage piétonnier au coin de l'Avenue Atwater et la Rue Delisle

Besoin d'améliorer le système d'ascenseur dans la Station Lionel-Groulx

Manque de lien/access avec la piste cyclable du canal à partir de la Station Lionel-Groulx

Les nouveaux arrêts 479 et 747 sont problématiques pour les piétons

Problématiques envisagées

Le surplus d'autobus rendra difficile de traverser les intersections sur Atwater

Une sortie de métro à la Station Lionel-Groulx ne serait pas suffisante pour accommoder l'affluence

La sécurité routière des cyclistes sur l'Avenue Green

La situation d'insécurité routière pour des piétons à l'intersection de la Rue Notre-Dame et l'Avenue Atwater (pour aller au Marche Atwater) va s'empirer

Les autobus sur l'Avenue Green vont polluer le jardin communautaire

Avec l'augmentation du bruit et du gaz d'échappement provenant des autobus sur l'Avenue Green, le mur végétalisé ne sera pas suffisant

Augmentation des conflits entre les autobus et les véhicules d'urgence sur la Rue Delisle ainsi que les conflits entre les autobus et voitures sortant du garage de la résidence Brillant

Solutions

Une nouvelle sortie du côté Sud de l'édifice de la Station Lionel-Groulx

Envoyer les linges d'autobus provenant de l'ouest à la Station Angrignon

Harmoniser les passages piétonniers et la circulation routière

Continuité de la piste cyclable sur la Rue Lionel-Groulx (pas seulement du marquage)

Privilégier l'utilisation du vélo en augmentant les pistes cyclables

Couper la moitié de l'axe est-ouest de l'échangeur Turcot aux automobiles et le remplacer par des tramways pour les déplacements locaux et par des tram trains ou des systèmes légers sur rails (SLR)(voir plan TURCOT 375 de Pierre Brisset et Pierre Gauthier)

Commentaires/Questions

Qui va assurer la sécurité des piétons avec tous les nouveaux autobus? La STM, La ville? (qui est responsable?)

Table 6

Participants : 7 citoyens

Problématiques vécues

Intersections dangereuses sur l'Avenue Atwater et sur la Rue St-Jacques

Problématiques envisagées

Augmentation des risques d'accidents à l'intersection de l'Avenue Green et de la piste cyclable

Une entré/sortie sera insuffisante à la Station de métro Lionel-Groulx

Pollution aggravée autour de la Station de métro Lionel-Groulx

Sécurité des piétons sera compromise autour de la Station Lionel-Groulx

Solutions

Collaborer pour engager des brigadiers de traverse

Prioriser les autobus électriques

Table 7

Participants : 9 citoyens du Sud-Ouest

Problématiques vécues

Intersection de la Rue Notre-Dame et l'Avenue Atwater ainsi que celle de la Rue St-Jacques et l'Avenue Atwater sont très dangereux de traverser car il n'y a pas assez de temps

Le quartier est trop achalandé de véhicules

Mauvais aménagement routière autour de la Rue Notre Dame, surtout proche de marché Atwater

Les employés de la STM Stationnent leurs véhicules sur le terrain gazonné derrière le jardin communautaire sur la Rue Delisle

La manque de continuité de la piste cyclable en arrivant à la Station Lionel-Groulx porte à confusion et au danger

Les véhicules ne font pas l'arrêt à l'intersection de la Rue Rose-de-Lima et la piste cyclable

Manque d'éclairage du passage derrière l'église Union United

Problématiques envisagées

Manque de sécurité dans le transport à pied et à vélo sur les grands axes (aménagements inadéquats, pas assez de temps pour traverser aux lumières, etc.)

Solutions

Mettre à profit le Stationnement du Super C/SAQ pour les nouveaux autobus

Une nouvelle piste cyclable sur l'Avenue Atwater pour créer un lien au centre-ville

Un aménagement prévu pour accommoder les citoyens du quartier et non seulement ceux de l'extérieur

Table 8

Participants : 11 citoyens du Sud-Ouest

Problématiques vécues

Feux verts de piéton pas assez longs à l'intersection de la Rue Delisle et l'Avenue Atwater

Intersection de la Rue Notre Dame et l'Avenue Atwater difficile de traverser avec tous les camions

La piste cyclable qui semble aller nulle part en arrivant à Lionel-Groulx nuit à la circulation des vélos et la signalisation est difficile de comprendre

Absence de lignes jaunes pour piétons dans le quartier (et manque de respect, par les véhicules, pour celles qui existent)

Vitesse accrue des automobiles autour de la Station Lionel-Groulx

Problématiques envisagées

Le mur végétal va couper la vue et les odeurs du jardin communautaire

Plus de pollution, plus de bruit et plus de poussière avec les autobus sur l'Avenue Green

Baisse de la qualité de vie du quartier

Impact négatif sur le jardin communautaire sur la Rue Delisle

Solutions

Besoin d'une piste cyclable que relie la Station Lionel-Groulx au Canal Lachine

Augmenter des mesures d'apaisement de la circulation dans le quartier pour réduire la vitesse des véhicules dans le secteur Lionel-Groulx

Augmenter les minutes de feu de piétons à les intersections autour de la Station Lionel-Groulx

Table 9

Participants : 10 citoyens du Sud-Ouest

Problématiques vécues

Intersections dangereuses et passages de piéton problématiques (pas assez longs);

Avenue Atwater/Rue Notre-Dame

Avenue Atwater/Tunnel Atwater

Rue Rose-de-Lima/Piste cyclable

Avenue Atwater/ Rue St-Jacques& Rue St-Antoine & Rue Delisle

Rue Charlevoix/Rue Delisle (il manque un stop)

Rue St-Jacques/ Rue Bel-Air

Il y a déjà trop d'autobus dans les rues du quartier

Problématiques envisagées

Danger pour les cyclistes qui vont traverser un passage d'autobus (sur Avenue Green)

Coût plus élevé des billets d'autobus

L'augmentation du nombre d'autobus compliquera les traverses de piétons (déjà difficiles)

Pollution des autobus trop près du jardin communautaire et des résidences de personnes âgées

Danger pour les résidents aveugles sur la Rue Delisle

Engorgement autour de la Station Lionel Groulx

Autobus en attentes au coin de l'Avenue Green et la Rue Delisle entrainera plus de bruit, de pollution et des problèmes de santé pour les résidents autour

Solutions

Envoyer les linges d'autobus provenant de l'ouest à la Station Angrignon

Augmentation des services des trains de banlieue

Sécuriser l'Avenue Atwater de la Rue St-Antoine jusqu'au tunnel Atwater (les sept intersections & la courbe)

Un plan de transport collectif ayant moins d'impacts négatifs sur l'arrondissement

Moins d'autobus avec l'air climatisé dont on ne peut pas ouvrir les fenêtres car il y a beaucoup de personnes âgées qui sont asthmatiques

Une deuxième porte de sortie à la Station Lionel-Groulx

