

Quartiers verts
actifs et en santé

ENSEMBLE POUR UN QUARTIER VERT

Plan de Quartier vert, actif et en santé du quartier Parc-Extension





ENSEMBLE POUR UN QUARTIER VERT

Plan de Quartier vert, actif et en santé du quartier Parc-Extension

Un projet réalisé dans le cadre de l'initiative Quartiers verts, actifs et en santé.

© 2010 Vrac Environnement
Centre d'écologie urbaine de Montréal
(Société de développement communautaire de Montréal)

Toute forme de reproduction et de diffusion du contenu de cette publication est fortement encouragée à condition d'en mentionner respectueusement la source.

ISBN 978-2-9810129-5-1

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2010

La réalisation du présent plan a été rendue possible grâce à l'appui financier de la Société de gestion du Fonds pour la promotion des saines habitudes de vie et de l'Agence de la Santé publique du Canada.

Indépendamment de cet appui, les points de vue exprimés sont ceux des auteurs et n'engagent en rien la responsabilité de la Société de gestion du Fonds pour la promotion des saines habitudes de vie ni de l'Agence de la santé publique du Canada.

Le masculin n'est utilisé que pour faciliter la lecture.

REMERCIEMENTS PARTICULIERS À L'ÉQUIPE, AUX PARTENAIRES ET AUX CITOYENS QUI ONT CONTRIBUÉ À LA DÉMARCHE, POUR LEUR IMPLICATION INSPIRÉE ET INSPIRANTE.

Ce document est également disponible à l'adresse www.ecologieurbaine.net/vert-parc-extension.

Centre d'écologie urbaine de Montréal

Le Centre d'écologie urbaine de Montréal est un organisme à but non lucratif créé en 1996 qui a pour mission de développer et de partager une expertise quant aux approches les plus viables et démocratiques de développement urbain durable. Il mène des activités d'éducation, de sensibilisation, de recherche et réalise des projets de démonstration sur les thèmes de l'écologie, la démocratie et la citoyenneté urbaines.



Coalition québécoise sur la problématique du poids

Créée en 2006, la Coalition québécoise sur la problématique du poids, une initiative parrainée par l'Association pour la santé publique du Québec, vise l'adoption de politiques publiques spécifiques à l'égard des problèmes reliés au poids. Elle agit dans le cadre de trois secteurs stratégiques (agroalimentaire, socioculturel et environnement bâti) pour favoriser la mise en place d'environnements facilitant les choix santé et la prévention des problèmes de poids.



MOT DES PARTENAIRES



VRAC ENVIRONNEMENT

Pour Vrac Environnement, le projet-pilote de QVAS a été l'opportunité d'acquérir une reconnaissance auprès du milieu par la mise en œuvre d'un projet novateur en transport actif dans Parc-Extension.

En adhérant à la démarche, nous avons voulu prendre part à un projet pertinent et sérieux pour le quartier en mobilisant tous les acteurs intéressés par les problématiques de transport actif, de verdissement et d'aménagement urbain afin d'amorcer une mise en commun des expertises et des opinions concernant le secteur sud, soit le pôle dynamique du quartier. Sans l'apport d'un tel exercice soutenu par nos partenaires, en l'occurrence le CEUM et les membres du comité local, l'impact sur le quartier et ses citoyens aurait été de beaucoup diminué et il aurait été difficile de consolider nos efforts. Pour nous, le QVAS représente aussi une vitrine pour Parc-Extension afin de mieux faire connaître le quartier aux acteurs extérieurs par ses atouts, ses spécificités et son dynamisme grandissant.

De ce fait, l'impact pour le quartier fut remarquable du point de vue de la participation des citoyens, autant des adultes que des jeunes, qui ont pris part aux activités de consultation. Plusieurs membres du comité local ont été amenés à se côtoyer, partager leur expertise et comprendre la complexité de la prise de décision dans le cadre d'une démarche participative et démocratique.

Inévitablement, certains obstacles ont été rencontrés en cours de route. Bien que la diversité des communautés culturelles qui habitent Parc-Extension en soit la richesse, il s'agit aussi d'un grand défi pour tout acteur engagé sur le terrain. La communication, la mobilisation et la construction d'un sentiment d'appartenance auprès de ces groupes ethniques, ont rendu la démarche plus complexe. De plus, la durée d'élaboration du projet fut relativement très courte compte tenu des difficultés de mobilisation rencontrées malgré nos assises et notre connaissance du quartier.

La concertation et le dialogue nous ont conduits aux objectifs établis dès le départ dans notre document de candidature au projet, et il en sera de même pour la pérennité du plan QVAS. C'est dans ce contexte que nous sommes parvenus à progresser et à dresser des priorités éclairées qui pourront améliorer la qualité de vie de nos résidents. Ce sont ces priorités qui sont traduites dans le présent plan qui émet des recommandations et des pistes d'action en aménagement urbain afin de faire de Parc-Extension un quartier plus sain et sécuritaire. Le prochain défi auquel l'équipe de Vrac Environnement s'engage à titre de porteur du projet, sera de continuer la mobilisation autour du QVAS et de travailler de concert avec les instances municipales afin de mener à la matérialisation des recommandations.

Simon Racine
Directeur général
Vrac Environnement

ARRONDISSEMENT VILLERAY-ST-MICHEL-PARC-EXTENSION

À titre de maire de l'arrondissement de Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension, je suis fière de me joindre à la réalisation du Quartier vert, actif et en santé de Parc-Extension.

Parc-Extension est le quartier le plus densément peuplé de l'arrondissement et de Montréal. On y retrouve 18 802 habitants au km² comparativement à 3 625 habitants au km² pour le reste de l'île. Il en résulte une difficile cohabitation entre cycliste, piétons et automobilistes; d'ailleurs les accidents y sont très fréquents.

De plus, Parc-Extension souffre d'un manque flagrant d'espaces verts d'où l'importance que revêt pour ce quartier de bénéficier d'un programme comme « Quartier vert, actif et en santé ».

En effet, favoriser les déplacements à pieds et à vélo, concevoir des ruelles vertes au bénéfice des citoyens, sont des gestes concrets pour un développement durable, sain et sécuritaire. Finalement, promouvoir le transport actif est aussi un excellent moyen de lutter contre l'obésité chez nos jeunes. Merci de penser à nos futures générations.

Je suis heureuse que Parc-Extension puisse bénéficier de l'expertise du Centre d'écologie urbaine de Montréal. Merci de votre implication et de nous aider à faire de Parc-Extension un quartier un où il fait bon de vivre.

Le maire d'arrondissement,



Anie Samson
Mairesse de l'arrondissement

CENTRE D'ÉCOLOGIE URBAINE DE MONTRÉAL

Aménager nos quartiers en premier lieu pour les gens qui y vivent, pas pour les voitures, voilà l'objectif que le Centre d'écologie urbaine de Montréal poursuit avec le projet Quartiers verts, actifs et en santé. Repenser les aménagements urbains, en commençant par nos rues et nos trottoirs, en priorisant les déplacements à pied, à vélo et en transport en commun c'est une excellente idée non seulement pour la qualité de vie dans un quartier, mais aussi pour la santé de la population et de la planète. Le temps est venu de passer du discours à l'action!

Le Plan de Quartier vert, actif et en santé de Parc-Extension propose un éventail de pistes d'actions éprouvées et réalisables. Évidemment, l'arrondissement Villeray-St-Michel-Parc-Extension, qui a été un précieux partenaire tout au long du processus, doit maintenant exercer un rôle de leadership pour la suite des choses. Nous avons confiance qu'il le fera. Mais toutes les personnes et les organisations qui partagent la vision de Quartier vert inscrite dans ce document peuvent aussi contribuer à sa réalisation. Nous comptons sur les partenaires regroupés au sein du comité local piloté par Vrac Environnement pour jouer un rôle de catalyseur à cet effet.

En terminant, il aurait été impossible d'élaborer un plan de Quartier vert qui soit pertinent sans la participation directe des citoyennes et des citoyens du quartier. Nous les remercions chaleureusement et les invitons à poursuivre leur engagement. Élaborer un plan, c'est une étape relativement facile. Maintenant, le vrai défi est arrivé : réaliser les actions! Ce défi repose en grande partie sur votre capacité à veiller à ce que les autorités municipales n'oublient pas l'existence de votre plan de Quartier vert. Chaque réfection de rue ou de trottoir devrait représenter une opportunité d'avancer vers la réalisation de la vision de Quartier vert à Parc-Extension. Nous avons posé notre pierre dans la construction de ce projet collectif avec vous. Il est maintenant temps de vous souhaiter du courage, de la persévérance et la meilleure des chances pour la suite des choses.



Luc Rabouin
Directeur général

AVANT-PROPOS

L'adoption massive de la voiture comme mode de transport, au cours des dernières décennies, a généré des impacts environnementaux et de santé majeurs.

La progression fulgurante de l'utilisation de l'automobile a été rendue possible grâce à la construction et à la reconfiguration d'infrastructures routières favorisant la fluidité de leurs déplacements aux dépens des résidents non motorisés.

Ces transformations ont entraîné des impacts majeurs sur l'environnement - pollution de l'air, émissions de gaz à effet de serre et perte d'espaces naturels - et sur le tissu urbain - morcellement des quartiers d'appartenance et enclavement. Ces choix ont également généré des répercussions alarmantes sur la santé - problèmes respiratoires et cardiovasculaires engendrés par la pollution de l'air, risque de traumatismes routiers pour les usagers de la rue les plus vulnérables, les piétons et les cyclistes.

Au Québec, comme dans les autres pays industrialisés, les accidents de la route sont la première cause de décès chez les enfants et les jeunes adultes. La perception d'insécurité qui découle de la difficile cohabitation avec la voiture décourage l'adoption de modes de transport actifs, tels que la marche et le vélo, et favorise un mode de vie sédentaire propre à nos sociétés. Les conséquences éventuelles pour la santé sont nombreuses : problèmes de surpoids, maladies cardiovasculaires, diabète de type II, etc.

La transition vers des modes de déplacement actifs contribuerait à réduire considérablement ces impacts. Ces derniers doivent toutefois pouvoir se faire en toute sécurité. Les aménagements physiques, assurant une place à l'ensemble des usagers de la voie publique constituent le moyen le plus efficace d'assurer la sécurité et le confort des piétons et des cyclistes. Avec l'adoption en 2008, d'un Plan de transport ambitieux, la Ville de Montréal souhaite réduire la dépendance à l'automobile au profit des autres modes de transport, collectifs et actifs. La conjoncture actuelle est particulièrement favorable à des changements des pratiques professionnelles et à l'implantation de tels aménagements dans notre ville.

C'est dans ce contexte que s'inscrit l'initiative Quartiers verts, actifs et en santé qui vise à repenser l'aménagement urbain en faveur des modes de transport actifs, en portant une attention particulière aux déplacements des jeunes.

L'Organisation mondiale de la santé et l'Agence de la santé publique du Canada recommandent, pour un adulte, un minimum de 30 minutes d'activité physique modérée, 5 jours par semaine, ou 20 minutes d'activité physique intensive 3 jours par semaine. Pour les jeunes, 60 minutes ou plus d'activité physique modérée à intense par jour est recommandé. Toutefois, nombreux sont les enfants dont le volume d'activité physique recommandé n'est pas atteint. Il faut engager la communauté pour combattre ce phénomène et inciter les enfants à faire plus d'activité physique. C'est pourquoi l'aménagement d'espaces de loisir et de sport pour tous les groupes d'âges est nécessaire. Un accès rapide et sécuritaire à ces équipements est tout aussi essentiel.

TABLE DES MATIÈRES

CAHIER 1 INITIATIVE QUARTIERS VERTS, ACTIFS ET EN SANTÉ

1.1	Le contexte du projet	1
1.2	Les objectifs de l'initiative et des projets pilotes.....	2
1.3	La vision de Quartier vert, actif et en santé du Centre d'écologie urbaine	3
1.4	Repenser l'aménagement urbain en faveur des transports actifs	5
1.5	Les objectifs d'aménagement pour favoriser les transports actifs	5
1.6	Les origines du projet dans Parc-Extension	6
1.7	Le partenariat	7
1.8	Les principales caractéristiques du quartier.....	8
1.9	La culture de participation citoyenne	9
1.10	Conjuguer les savoirs citoyens et les savoirs spécialisés	9
1.11	Les problématiques locales.....	10
1.12	Une démarche participative en trois phases : comprendre, explorer, décider	

CAHIER 2 PORTRAIT DU QUARTIER PARC-EXTENSION

2.1	Renseignements sociodémographiques.....	1
2.2	Profil des déplacements	7
2.3	Portrait de quartier en matière de transport actif	
	a. Parc-Extension dans Montréal.....	9
	b. Lieux de destination.....	11
	c. Réseaux de transport	13
	d. Place de la Gare Jean-Talon.....	15
	e. Rue commerciale Jean-Talon.....	17
	f. Corridor scolaire Saint-Roch.....	19
	g. complexe William-Hingston	21

CAHIER 3 ACTIONS POUR UN QUARTIER VERT, ACTIF ET EN SANTÉ

3.1	Vision de quartier vert, actif et en santé	3
3.2	Stratégies pour favoriser les transports actifs.....	4
3.3	Un quartier en faveur des transports actifs <i>Interventions à l'échelle du quartier</i>	
	A. Marquer les entrées dans un quartier résidentiel.....	5
	B. Connecter les pôles d'attraction et les espaces verts et de loisir.....	7
	C. Améliorer les connexions interquartiers.....	9
	D. Optimiser les réseaux de transport cycliste.....	11
3.4	Des lieux de vie à valoriser <i>Interventions à l'échelle du site</i>	
	A. Place de la Gare-Jean-Talon : un pôle de transport en commun essentiel.....	13
	B. Artère commerciale de la rue Jean-Talon Ouest...15	
	C. Complexe William-Hingston et ses abords.....	17
	D. Parc Athéna.....	19
3.5	Des rues sécuritaires et conviviales <i>Interventions à l'échelle de la rue</i>	
	A. Rue commerciale de quartier.....	21
	B. Artère en milieu résidentiel.....	25
	C. Rues résidentielles et corridor scolaire.....	29

ANNEXES

A.1	Processus participatif de planification
A.2	Positionnement des acteurs locaux
A.3	Cartes thématiques
A.4	Fiches techniques
A.5	Mise en application du plan (à venir)
	a. Comité de suivi
	b. Tableau des politiques, plans, actions et programmes de financement
	c. Plan d'action
	d. Outils de suivi et de mise en œuvre

CAHIER 1

Quartiers **verts**
actifs et en santé

ENSEMBLE POUR UN QUARTIER VERT

Initiative de Quartier vert, actif et en santé du quartier Parc-Extension





INITIATIVE QUARTIER VERT, ACTIF EN SANTÉ

1.1	LE CONTEXTE DU PROJET	1
1.2	LES OBJECTIFS DE L'INITIATIVE ET DES PROJETS PILOTES.....	2
1.3	LA VISION DE QUARTIER VERT, ACTIF ET EN SANTÉ DU CENTRE D'ÉCOLOGIE URBAINE DE MONTRÉAL	3
1.4	REPENSER L'AMÉNAGEMENT URBAIN EN FAVEUR DES TRANSPORTS ACTIFS	5
1.5	LES OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT POUR FAVORISER LES TRANSPORTS ACTIFS	5
1.6	LES ORIGINES DU PROJET DANS PARC-EXTENSION	6
1.7	LE PARTENARIAT	7
1.8	LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU QUARTIER	8
1.9	LA CULTURE DE PARTICIPATION CITOYENNE	9
1.10	CONJUGUER LES SAVOIRS CITOYENS ET LES SAVOIRS SPÉCIALISÉS	9
1.11	LES PROBLÉMATIQUES LOCALES	10
1.12	UNE DÉMARCHE PARTICIPATIVE EN TROIS PHASES : COMPRENDRE, EXPLORER, DÉCIDER	10

1.1 LE CONTEXTE DU PROJET

Le 20 novembre 2008, le Centre d'écologie urbaine de Montréal (CÉUM), en partenariat avec la Coalition québécoise sur la problématique du poids (Coalition Poids), obtenait l'appui de la Société de gestion du Fonds pour la promotion des saines habitudes de vie et de l'Agence de la santé publique du Canada afin de mener l'initiative Quartiers verts, actifs et en santé (QVAS).

Pour ces deux institutions, l'intérêt envers la démarche réside, entre autres, dans le potentiel de « transférabilité » des résultats de l'expérience dans d'autres villes québécoises et canadiennes.

Le but à long terme de l'initiative QVAS est de rendre l'aménagement urbain favorable aux transports actifs, en portant une attention particulière aux déplacements des jeunes.

L'initiative QVAS comporte trois volets :

- 1) **Production de documents de référence** qui présentent des solutions d'aménagement éprouvées à Montréal, au Québec et ailleurs dans le monde afin de favoriser les transports actifs et la création d'espaces publics conviviaux et écologiques ;
- 2) **Plaidoyer en faveur des aménagements propices aux transports actifs** par la présentation de conférences publiques, l'émission de communiqués de presse, la participation à des consultations publiques, etc. ;
- 3) **Accompagnement de cinq communautés locales de Montréal dans la planification participative de Quartiers verts, actifs et en santé**, à titre de projets pilotes visant à démontrer la faisabilité d'aménager des quartiers favorables aux transports actifs.

1.2 LES OBJECTIFS DE L'INITIATIVE ET DES PROJETS PILOTES

OBJECTIFS GÉNÉRAUX DE L'INITIATIVE

La stratégie élaborée par le CÉUM et la Coalition Poids afin d'initier des changements en faveur des piétons et des cyclistes se décline en cinq objectifs qui seront poursuivis tout au long des deux années que durera le projet.

Sensibiliser aux problèmes liés aux aménagements inadéquats

Informar des solutions potentielles à privilégier

Démontrer la faisabilité d'aménager des quartiers favorables au transport actif par des projets pilotes de planification de *Quartiers verts, actifs et en santé*

Susciter la volonté politique nécessaire au changement

Amorcer un changement des pratiques professionnelles

OBJECTIFS DES PROJETS PILOTES

Le volet des projets pilotes vise principalement à démontrer la faisabilité de l'aménagement des Quartiers verts, actifs et en santé, dans lesquels les résidants, les travailleurs, les clients et les visiteurs opteraient pour la marche et le vélo pour leurs déplacements utilitaires. Pour être en accord avec la mission et les valeurs du CÉUM, la planification de ces Quartiers verts, actifs et en santé devait se faire de manière participative.

Le projet mené dans Parc-Extension, en collaboration avec Vrac Environnement et l'arrondissement Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension, est l'un des deux premiers projets pilotes réalisés à Montréal. Le plan qui en résulte a été élaboré à la suite d'une démarche participative et collaborative qui vise quatre objectifs :

1

DRESSER UN PORTRAIT EN TERMES DE CONTRAINTES ET DE POTENTIELS AUX DÉPLACEMENTS ACTIFS

2

ÉTABLIR LA VISION LOCALE DU QUARTIER VERT, ACTIF ET EN SANTÉ

3

EXPLORER LES SOLUTIONS D'AMÉNAGEMENT À PARTIR DES PROBLÈMES IDENTIFIÉS ET DE LA VISION FORMULÉE

4

INTÉGRER CES RECOMMANDATIONS DE MANIÈRE COHÉRENTE DANS UN PLAN DE QUARTIER VERT, ACTIF ET EN SANTÉ, PRINCIPAL PRODUIT DES PROJETS PILOTES.

Ce plan devient l'outil privilégié pour l'arrondissement Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension dans la création progressive du Quartier vert, actif et en santé de Parc-Extension.

Notons que ce document est réalisé en tenant compte des désirs de la communauté. Comme pour tout autre plan d'aménagement communautaire, la réalisation des actions proposées devra mettre à contribution des acteurs à différentes échelles. Les citoyens de Parc-Extension, les organisations de la société civile, les instances gouvernementales de tous les paliers et les acteurs des secteurs économiques et institutionnels portent une part de responsabilité quant à la mise en œuvre de ce plan d'aménagement.

Enfin, il est à noter que le projet porte une attention particulière aux besoins des jeunes. Ces derniers sont de moins en moins nombreux à se déplacer de manière active pour leurs activités quotidiennes, des habitudes de vie qui ont des effets extrêmement néfastes sur leur santé. Et nous tenons pour acquis qu'un quartier sécuritaire pour les jeunes le sera également pour l'ensemble de la population.

1.3 LA VISION DE QUARTIER VERT, ACTIF ET EN SANTÉ DU CENTRE D'ÉCOLOGIE URBAINE DE MONTRÉAL

Nous proposons une vision de Quartier vert, actif et en santé composée de six principes pour orienter le développement des quartiers vers des solutions urbaines plus viables. Cette vision holistique met l'accent sur l'espace public; elle comprend à la fois des éléments ayant trait à l'aménagement physique, au bien-être, à la cohésion sociale ainsi qu'aux processus de planification et de prise de décision.

RUES ET ESPACES PUBLICS POUR TOUS



Le premier principe soutient que l'aménagement urbain et les systèmes de transport doivent être pensés pour les personnes plutôt que pour les véhicules et ainsi favoriser la mobilité des personnes avant la fluidité de la circulation. Il est grand temps de privilégier les besoins des gens au moment de la planification et du développement des quartiers, et de voir les rues comme des espaces publics à partager entre tous leurs usagers, qu'ils soient à pied, sur roue (vélo, patins à roues alignées, trottinette, planche à roulettes), en transport en commun ou en voiture. Rééquilibrer le partage des voies publiques permettrait d'améliorer cet espace qui nous appartient collectivement pour créer des lieux de rencontre. Nous proposons trois pistes d'action : 1) Réduire l'espace alloué aux voitures, 2) Créer plus d'endroits à accès limité aux voitures puis 3) Créer des places publiques accessibles, dynamiques et adaptées aux désirs d'une variété d'utilisateurs.

MODES DE DÉPLACEMENT ACTIFS ET SÉCURITAIRES



Dans un Quartier vert, actif et en santé, la priorité est accordée aux transports actifs. L'aménagement d'un tel quartier se fait dans une perspective de connectivité des « itinéraires actifs ». L'agencement des rues et des pistes cyclables offre une multitude de parcours minimisant les détours et incite grandement à l'adoption des modes actifs de déplacement. Les autres infrastructures cyclables, telles que les stationnements à vélo, doivent également être omniprésentes. Il est impératif de sécuriser l'environnement urbain et de l'adapter davantage aux piétons et aux cyclistes par des aménagements physiques et une signalétique afin de rendre l'espace agréable à fréquenter et de diminuer l'exposition aux risques d'accident.

AMÉNAGEMENTS NATURELS ET ÉCOLOGIQUES



Créer des Quartiers verts, actifs et en santé passe aussi par le lien entre l'urbanité et l'écologie. Verdir les quartiers en y augmentant le nombre de végétaux procure plusieurs bénéfices environnementaux et sanitaires, en plus des bienfaits esthétiques qui ont des effets non négligeables sur la santé mentale. Ce n'est pas tout d'offrir un espace public aux gens; s'il n'est pas agréable et exempt de nuisances, il y aura absence du sentiment de bien-être, ce qui aura un impact direct sur son utilisation. Intégrer la végétation appropriée et l'aménagement paysager écologique dans le design urbain ouvre la porte à des mesures novatrices pour apaiser la circulation, réduire l'effet d'îlot de chaleur urbain, économiser de l'énergie ou embellir les quartiers. Revitaliser l'espace public en fournissant plus d'environnements récréatifs naturels aux enfants et aux jeunes est un autre moyen de dynamiser le quartier, de contribuer à la santé des enfants et d'offrir à beaucoup de citoyens un contact avec la nature qu'ils ont trop peu fréquemment.



SENTIMENT D'APPARTENANCE ET ESPRIT DU LIEU



Plusieurs facteurs contribuent à donner un caractère typique aux lieux. L'esprit du lieu d'un quartier repose sur des éléments tels l'héritage naturel ou architectural, l'histoire unique d'une communauté ou la dynamique sociale établie. Le patrimoine urbain est souvent cher aux résidents d'un quartier ou d'une ville. Valoriser la richesse et l'esprit distinctif d'un lieu pour en tirer une fierté est un bon moyen d'engager les résidents dans le développement, l'aménagement et l'entretien de leur quartier.

PARTICIPATION INCLUSIVE DE LA COMMUNAUTÉ



Nous croyons que les Quartiers verts, actifs et en santé doivent être conçus pour et avec les citoyens qui les habitent. Il est donc important de renforcer la capacité des résidents à influencer l'évolution de leur quartier. Une attention particulière doit être portée à l'inclusion des groupes et des individus qui n'ont pas l'habitude de participer aux processus de planification de leur milieu de vie. Chacun devrait pouvoir participer au processus et se sentir à l'aise d'assumer le rôle qui lui revient. Ainsi, en plus des résidents de tous les groupes sociaux et de toutes les tranches d'âges, l'inclusion des entreprises qui fleurissent sur le territoire est à rechercher pour assurer l'adhésion de chacun à une vision commune du Quartier vert, actif et en santé et sa pérennité.

VISION DE « VIVABILITÉ » À LONG TERME



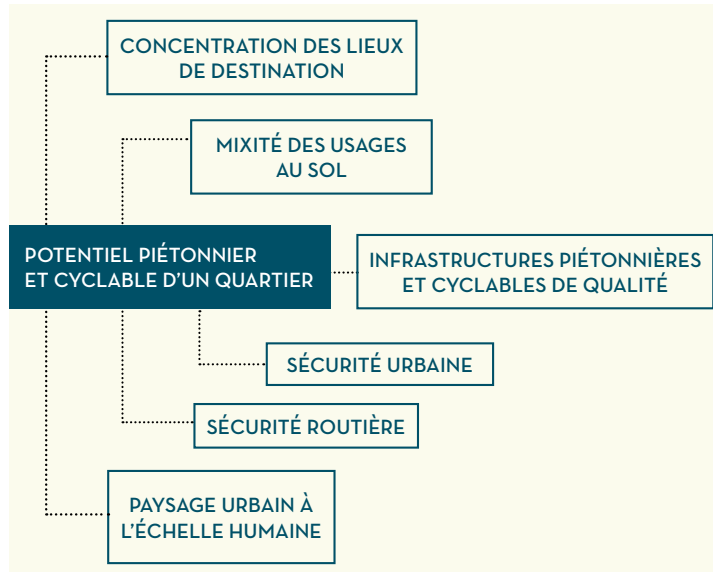
La notion de « vivabilité » renvoie à la qualité de vie globale d'un quartier, à la forme naturelle et bâtie de celui-ci, ainsi qu'à la manière dont on y vit et l'occupe. La mixité des fonctions, la densité, la proximité des commerces et autres services ainsi que la qualité des aménagements urbains en sont des facteurs déterminants.

Les villes inspirantes sur le plan de l'aménagement urbain, telles que Copenhague au Danemark ou Curitiba au Brésil, ont réussi leur pari en se dotant d'une vision traduisant les aspirations à long terme de la population afin d'orienter leurs actions. Elles ont ensuite élaboré un plan d'action qu'elles ont mis en œuvre progressivement de manière à se rapprocher, année après année, de la vision établie. Une telle démarche ne peut se concrétiser sans un leadership politique fort, assuré par des élus visionnaires disposés à prendre des risques.

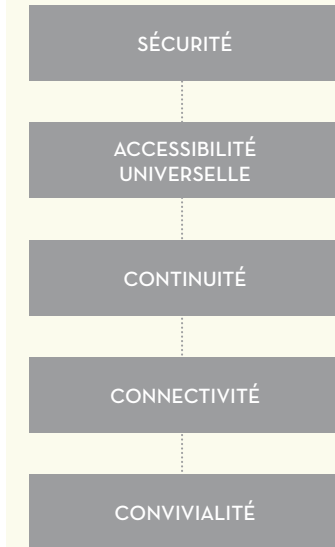
1.4 REPENSER L'AMÉNAGEMENT URBAIN EN FAVEUR DES TRANSPORTS ACTIFS

Dans un Quartier vert, actif et en santé, la priorité est accordée aux transports actifs. De nombreux éléments de l'environnement bâti ont un impact sur les choix du mode de transport des résidents d'un quartier. La présence d'infrastructures de déplacements actifs continues et sécuritaires joue évidemment un rôle décisif mais la concentration des facteurs de « marchabilité » sur un même parcours a également une influence considérable.

Éléments de l'environnement bâti qui favorisent les modes de déplacement actifs



Caractéristiques des infrastructures piétonnières et cyclables de qualité



1.5 LES OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT POUR FAVORISER LES TRANSPORTS ACTIFS

Pour arriver à repenser l'aménagement urbain en faveur des piétons et des cyclistes conformément aux principes de la vision Quartier vert, actif et en santé énoncés précédemment et ainsi orienter le développement des quartiers vers des solutions urbaines plus viables, quatre objectifs d'aménagement ont été ciblés.

→ Revoir le partage de l'espace public, incluant la rue, pour favoriser les déplacements des piétons et des cyclistes et permettre une cohabitation plus harmonieuse de ses différents usagers.

→ Sécuriser les parcours piétonniers (trottoirs et intersections) et cyclables afin de les rendre continus, conviviaux et universellement accessibles.

→ Accroître l'accessibilité aux lieux d'intérêt, dont les espaces verts et de loisir, par des modes de déplacement actifs et par la connectivité des différents pôles.

→ Concevoir des aménagements susceptibles d'accroître la fierté envers le quartier et le sentiment d'appartenance à celui-ci par des interventions (embellissement, verdissage) valorisant le caractère distinctif de ce dernier et l'animation des espaces publics.

1.6 LES ORIGINES DU PROJET DANS PARC-EXTENSION

Le quartier Parc-Extension a été sélectionné pour la création d'un des premiers Quartiers verts, actifs et en santé à la suite d'un appel de propositions lancé par le CÉUM et la Coalition Poids en janvier 2009. Les organismes intervenant en aménagement à l'échelle locale étaient invités à développer une proposition pour la planification d'un Quartier vert, actif et en santé. Les groupes promoteurs, appuyés par un comité de suivi local constitué d'acteurs clés du quartier, allaient devenir les partenaires locaux du CÉUM tout au long du processus de planification.

La proposition de Vrac Environnement, actif dans le quartier Parc-Extension depuis 2008, a été retenue pour sa pertinence en raison des besoins flagrants en aménagements sécuritaires pour les piétons et les cyclistes ainsi que pour la cohérence du projet proposé relativement à ces besoins. Le comité local formé pour accompagner le projet regroupe des individus provenant d'organismes œuvrant, dans différents secteurs, à l'amélioration de la qualité de vie des citoyens du quartier.

La proposition identifiait six principes directeurs pour orienter la démarche :

1

PROTECTION DE LA SANTÉ ET AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE VIE PAR LA RÉDUCTION DES NUISANCES ASSOCIÉES À L'AUTOMOBILE ;

2

AMÉLIORATION DE LA MOBILITÉ DES PERSONNES, Y COMPRIS DE CELLES À MOBILITÉ RÉDUITE;

3

PARTAGE ÉQUITABLE DE L'ESPACE PUBLIC ENTRE SES DIFFÉRENTS USAGERS;

4

PRIORITÉ AUX AMÉNAGEMENTS FAVORISANT LES DÉPLACEMENTS ACTIFS ET COLLECTIFS SÉCURITAIRES;

5

IMPLICATION DES CITOYENS DANS LA PLANIFICATION, LA MISE EN APPLICATION ET LE SUIVI DU PLAN DE QUARTIER VERT, ACTIF ET EN SANTÉ;

6

COHÉRENCE DES MESURES À METTRE EN ŒUVRE AVEC LES DIFFÉRENTS PLANS DE TRANSPORT ET D'URBANISME TOUCHANT L'ARRONDISSEMENT.

1.7 LE PARTENARIAT

La démarche de planification d'un Quartier vert, actif et en santé se veut intersectorielle ; elle regroupe des acteurs des milieux municipal et communautaire ainsi que des citoyens. Les conditions favorables à cette intégration des divers secteurs sont déjà en place dans Parc-Extension. En effet, depuis plusieurs années, les organismes communautaires du quartier se positionnent en faveur des transports actif et collectif afin de réduire la place de l'automobile dans le quartier. L'omniprésence de la circulation véhiculaire engendre certains impacts négatifs sur la qualité de vie des résidants, notamment en réduisant l'accès aux services pour les piétons et les cyclistes.

Par ailleurs, le quartier est en pleine effervescence, certains grands projets résidentiels et institutionnels devant s'implanter sur le territoire au cours de la prochaine décennie. Ce processus se veut donc une poursuite de la réflexion en cours sur les mesures à mettre en place pour sécuriser les déplacements actifs et accroître l'utilisation des lieux publics.

Le projet Quartier vert, actif et en santé est une occasion de mettre en commun les résultats et d'engager tous ces acteurs et les pouvoirs municipaux autour de cibles réalistes, précises et continues afin de compléter et de concrétiser les différentes démarches antérieures.

« ... l'exercice proposé par ce projet permettra une réflexion et une planification pour l'utilisation de la voie publique et pourra s'inscrire à plus long terme dans le plan d'aménagement local de la table de quartier (Regroupement en aménagement de Parc-Extension - RAMPE) »

(Vrac Environnement, proposition de projet, 2009)

Le Plan de Quartier vert, actif et en santé de Parc-Extension est le résultat d'un partenariat entre trois organismes dont les rôles sont :

Vrac Environnement

Assurer le suivi et la promotion du projet en collaboration avec le comité local, assurer la mobilisation des citoyens et des acteurs locaux, collaborer à la planification et à l'animation des activités, assurer le suivi de la mise en œuvre du plan Quartier vert, actif et en santé.



Arrondissement Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension

Transmettre les données pertinentes à l'analyse du territoire, participer à l'élaboration des scénarios d'aménagement en assurant un support technique, assurer le suivi auprès d'acteurs municipaux clés et la prise en compte des recommandations pour les futurs travaux.



Centre d'écologie urbaine de Montréal

Accompagner la communauté dans la réalisation d'un processus participatif de planification de Quartier vert, actif et en santé, tant en matière d'aménagement urbain durable que de participation citoyenne.



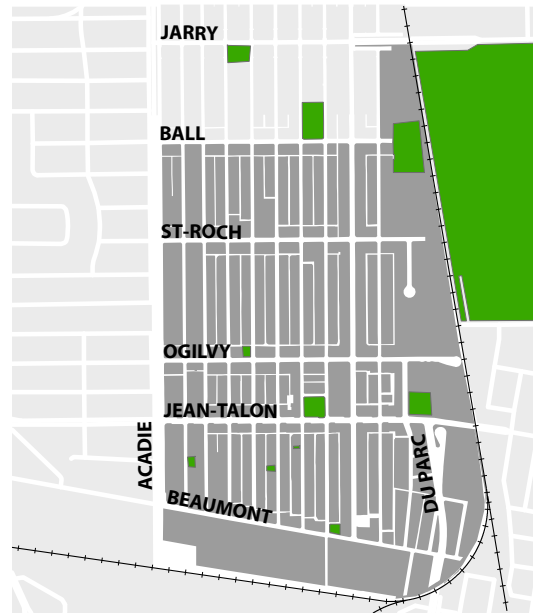
1.8 LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU QUARTIER

Quartier urbain parmi les plus denses du Canada, Parc-Extension regroupe une population fortement constituée de nouveaux immigrants, représentant plus de cent groupes ethniques différents. Malgré une certaine vulnérabilité à la pauvreté et à l'exclusion, ce facteur donne au quartier toute sa singularité et sa vitalité (voir le portrait détaillé, section 2.4). Cette population est formée, pour une bonne part, de familles nombreuses, en très grande partie locataires et pour qui Parc-Extension constitue le point d'arrivée au Québec.

Le quartier est bien desservi par les transports collectifs, il accueille une gare du train de banlieue assurant la liaison Montréal-Saint-Jérôme, deux stations de métro (ligne bleue) ainsi que quatre circuits d'autobus de la STM. La station de métro Parc, contiguë à la Gare Jean-Talon et donnant sur la place du même nom, constitue un important pôle intermodal.

Les déplacements en modes actifs sont, quant à eux, plus complexes puisque Parc-Extension est entouré d'infrastructures de transport lourdes (autoroute Métropolitaine au nord, boulevard de l'Acadie à l'ouest, voies ferrées du Canadien Pacifique (CP) à l'est et au sud) qui provoquent un fort effet d'enclavement. De plus, la proximité de l'autoroute Métropolitaine et du rond-point l'Acadie favorise un trafic de transit important dans le quartier, générant de la congestion sur les rues Jean-Talon et Beaumont aux heures de pointe. Plusieurs rues sont aussi empruntées par des véhicules lourds qui cherchent à joindre les secteurs industriels Beaumont et Marconi-Alexandra. Ces véhicules, par leur gabarit, le bruit, les vibrations et la pollution de l'air qu'ils produisent, s'intègrent mal dans un cadre bâti résidentiel dense.

Bien que la rue Jean-Talon soit la principale rue commerciale de proximité regroupant commerces, services et de nombreux restaurants, de petites concentrations de commerces se trouvent également sur les rues parallèles.



Le quartier a subi de nombreuses transformations positives au cours des dernières années: réhabilitation de la Gare Jean-Talon, revitalisation de la rue Saint-Roch, conversion de la polyvalente William-Hingston en centre communautaire multifonctionnel, ouverture d'une piscine publique et d'une bibliothèque multilingue, création de nouveaux potagers collectifs et communautaires, autant d'initiatives qui permettent d'espérer le meilleur pour la population.

Le secteur identifié pour développer un Quartier vert, actif et en santé correspond au sud du quartier Parc-Extension. Il est bordé au nord par la rue Ball, au sud par la rue Beaumont, à l'ouest par le boulevard de l'Acadie et à l'est par l'avenue du Parc et la voie ferrée du CP.

CONTRAINTES

- Barrières physiques générant des nuisances : Autoroute métropolitaine, boulevard de l'Acadie, chemin de fer du CP ;
- Circulation de transit intense sur les rues Jean-Talon, Beaumont et Querbes ;
- Problèmes de sécurité croissants : nombre d'accidents impliquant des piétons et des cyclistes en progression.

POTENTIEL

- Développement du site de la gare de triage d'Outremont présentant peu d'ouverture sur le quartier Parc-Extension, pression immobilière et risque de gentrification ;
- Axe de tramway sur la rue du Parc inscrite au Plan de transport de la Ville de Montréal ;
- Redéveloppement de la station de métro Parc et création d'un pôle intermodal structurant pour le quartier et permettant la rétention des navetteurs.

1.9 LA CULTURE DE PARTICIPATION CITOYENNE LOCALE

Certaines caractéristiques du quartier rendent difficiles le développement d'un sentiment d'appartenance au quartier et la participation active des résidants à la vie collective. L'attachement des différentes communautés au quartier est considéré faible d'abord parce que l'intégration de ces communautés à la société d'accueil en général et au marché du travail en particulier est un réel enjeu. Les femmes et les jeunes de moins de 30 ans sont des populations particulièrement affectées par l'isolement et par la sous-scolarisation et cela fragilise leur intégration. Aussi, le taux de renouvellement de la population est très important (45% la population aux 5 ans).

La participation des citoyens reflète les conditions du quartier. Les organismes concernant les jeunes et les femmes sont nombreux. Aussi, l'implication est perceptible dans les lieux de culte et la solidarité est très forte entre les membres d'une même communauté culturelle. La mobilisation autour des questions d'aménagement semble toutefois être plus difficile, notamment en raison des caractéristiques sociales mentionnées précédemment, mais aussi à cause de la situation difficile de la concertation dans le quartier. Ainsi, le quartier ne dispose pas d'une Table de quartier, qui pourrait ultimement porter des démarches de priorisation des enjeux. Pour l'instant, en l'absence d'une Table de quartier, quatre tables de concertation sectorielles regroupant 51 organisations différentes sont actives dans le quartier : le Regroupement en aménagement de Parc-Extension (RAMPE), la Table de concertation petite enfance de Parc-Extension, la Table de concertation jeunesse de Parc-Extension et Concertation Femmes de Parc-Extension.

Par ailleurs, des initiatives de mobilisation citoyenne sont menées sur le territoire. Ainsi, le Comité d'action de Parc-Extension (CAPE) a mené, en mai 2006, un forum autour des questions d'habitation, des activités économiques, des équipements collectifs, du développement communautaire, des espaces verts et de l'environnement bâti, de la sécurité urbaine et, finalement, du patrimoine. En juin 2009, le CSSS a aussi organisé une soirée de discussion autour des préoccupations des citoyens. Dans les deux cas, les citoyens y ont pris part mais ne sont pas nécessairement inclus dans la mise en œuvre des priorités identifiées. Le suivi des décisions prises lors de ces événements fait défaut et une vision d'ensemble semble manquer pour intégrer ces initiatives.

1.10 CONJUGUER LES SAVOIRS CITOYENS ET LES SAVOIRS SPÉCIALISÉS

Nous avons la conviction qu'une collaboration plus étroite entre les citoyens, les organismes de la société civile et les pouvoirs municipaux représente une façon privilégiée d'accélérer le nécessaire virage du développement durable. L'inclusion des citoyens dans le processus de décision, non seulement par la consultation mais par la participation active, permet de bonifier l'analyse et les propositions et de garantir l'acceptabilité sociale du projet.

La mise en commun de ces deux types d'expertise dans des ateliers de travail permet de favoriser l'échange d'information entre les différents milieux, d'établir une vision commune basée sur des savoirs multidisciplinaires et citoyens et d'effectuer des choix éclairés en ce qui concerne les pistes d'action à mettre de l'avant. Par ailleurs, ces échanges permettent aux citoyens de faire des apprentissages dans le domaine de la politique municipale et le domaine de l'aménagement urbain.

SAVOIRS CITOYENS

L'apport citoyen, lorsque compris au sein d'un processus structuré, permet de diagnostiquer précisément certaines lacunes et certains potentiels concernant l'aménagement d'un quartier. Le citoyen peut aussi apporter un regard intéressant sur l'adéquation entre les interventions réalisées dans le passé et les besoins locaux réels. La contribution des citoyens permet de prioriser les besoins et les lieux d'intervention puis d'élaborer des pistes de solution qui respectent la culture et les pratiques locales.

SAVOIRS SPÉCIALISÉS

L'équipe du CÉUM compte sur l'appui d'une équipe pluridisciplinaire, d'un riche comité scientifique composé de spécialistes de champs d'expertise diversifiés et d'étudiants de l'université McGill. La collaboration d'acteurs locaux provenant de divers milieux (santé et services sociaux, scolaire, policier, organismes communautaires locaux et administration municipale) a été essentielle à la réussite du projet.

Les savoirs professionnels permettent l'élaboration d'un projet crédible et ancré dans le contexte sociopolitique local. De plus, la contribution des experts apparaît comme essentielle pour traduire, en langage urbanistique, l'analyse faite par les citoyens et juger de la faisabilité technique et économique de certaines solutions proposées. Leur présence dans les ateliers de travail permet aussi de pousser la réflexion à un autre niveau en apportant des idées innovatrices.

1.11 LES PROBLÉMATIQUES LOCALES

Le comité local a identifié quatre problématiques limitant les transports actifs à aborder en priorité dans le cadre de la démarche Quartier vert, actif et en santé :

1

L'ACCESSIBILITÉ À LA PLACE DE LA GARE JEAN-TALON ET AU PÔLE INTERMODAL ET LA SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ACTIFS SUR LES RUES LIMITROPHES ;

2

L'AMÉNAGEMENT SÉCURITAIRE DU CORRIDOR SCOLAIRE DE LA RUE SAINT-ROCH ;

3

L'AMÉNAGEMENT DE L'ARTÈRE COMMERCIALE JEAN-TALON OUEST ET LA RÉDUCTION DE LA CIRCULATION DE TRANSIT ;

4

L'AMÉNAGEMENT SÉCURITAIRE ET CONVIVAL DES ABORDS DU COMPLEXE WILLIAM-HINGSTON ET SON INTÉGRATION DANS LA TRAME URBAINE.

1.12 UNE DÉMARCHE PARTICIPATIVE EN TROIS PHASES : COMPRENDRE, EXPLORER, DÉCIDER

Au tout début du processus de planification, les principales étapes et orientations à suivre pour l'élaboration de ce plan d'aménagement communautaire ont été formulées avec le comité local.

ORIENTATION 1

Réduire les nuisances dues à l'intensité de la circulation automobile et à la circulation ferroviaire.

ORIENTATION 2

Équilibrer le partage des rues pour assurer une cohabitation harmonieuse entre les différents usagers.

ORIENTATION 3

Aménager des réseaux piétonniers et cyclables sécuritaires, continus et conviviaux.

ORIENTATION 4

Développer une desserte locale en transport collectif correspondant aux habitudes de déplacement des résidents.

ORIENTATION 5

Accroître l'accessibilité des citoyens à la nature par le verdissement des espaces publics et la diversification des équipements de sports et de loisirs.

ORIENTATION 6

Valoriser l'identité du quartier et ses lieux d'intérêt.

1.12 UNE DÉMARCHE PARTICIPATIVE EN TROIS PHASES : COMPRENDRE, EXPLORER, DÉCIDER

Le processus menant à l'élaboration du Plan de Quartier vert, actif et en santé a impliqué trois grandes phases, imbriquées l'une dans l'autre : de diagnostic, de recherche de solutions et de priorisation.

PHASE 1: COMPRENDRE SON QUARTIER

Objectif : Réalisation d'un portrait des déplacements et d'un diagnostic des besoins en aménagements pour transport actif dans le quartier.

MAI 2009

JUIN

JUILLET

AOÛT

SEPTEMBRE

3 mai 2009
Promenade de Jane



15 participants

16 mai 2009
Photomaton lors de la distribution annuelle de fleurs par Vrac Environnement



17 participants

15 juillet 2009
Marche sur le sentiment de sécurité avec des adolescents du quartier



6 participants

13 août 2009
Marche exploratoire sur le sentiment de sécurité des femmes



6 participants

3 octobre au 17 novembre 2009
Série d'ateliers avec des jeunes de 4^e et 6^e année de l'école Barthélemy-Vimont



50 participants

**PHASE 2:
EXPLORER LES SOLUTIONS POUR SON QUARTIER**

Objectif: Information et exploration des solutions d'aménagement envisageables pour le quartier à l'aide d'exercices d'idéation, d'ateliers de design et d'autres activités avec les citoyens, dont certains groupes particuliers comme les jeunes, et des organismes intéressés aux questions d'aménagement.

**PHASE 3:
DÉCIDER DE L'AVENIR DE
NOTRE QUARTIER**

Objectif : Définition des actions prioritaires soutenues collectivement à intégrer au Plan de Quartier vert, actif et en santé

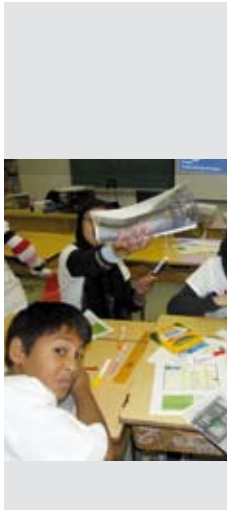
OCTOBRE

NOVEMBRE

DÉCEMBRE

JANVIER 2010

FÉVRIER



14 novembre 2009
Matinée Quartier vert



35 participants

12 décembre 2010
**Journée de réflexion
Quartier vert**



45 participants



CAHIER 2

Quartiers verts
actifs et en santé

ENSEMBLE POUR UN QUARTIER VERT

Portrait du quartier Parc-Extension

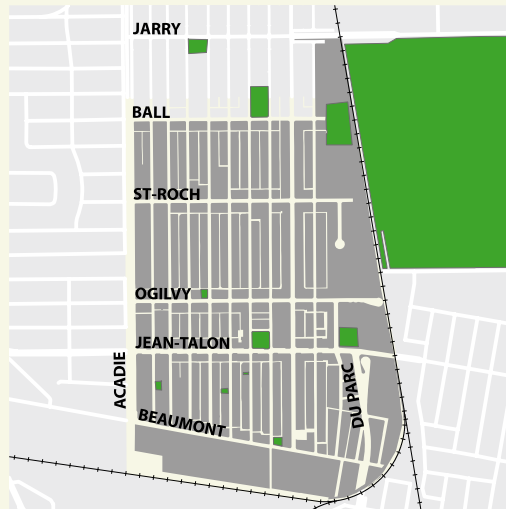




PORTRAIT DU QUARTIER PARC-EXTENSION

2.1	RENSEIGNEMENTS SOCIODÉMOGRAPHIQUES.....	1
2.2	PROFIL DES DÉPLACEMENTS.....	7
2.3	PORTRAIT DE QUARTIER EN MATIÈRE DE TRANSPORT ACTIF.....	9
	A. Parc-Extension dans Montréal	9
	B. Lieux de destination.....	11
	C. Réseaux de transport	13
	D. Place de la Gare Jean-Talon	15
	E. Rue commerciale Jean-Talon	17
	F. Corridor scolaire Saint-Roch	19
	G. Complexe William-Hingston	21

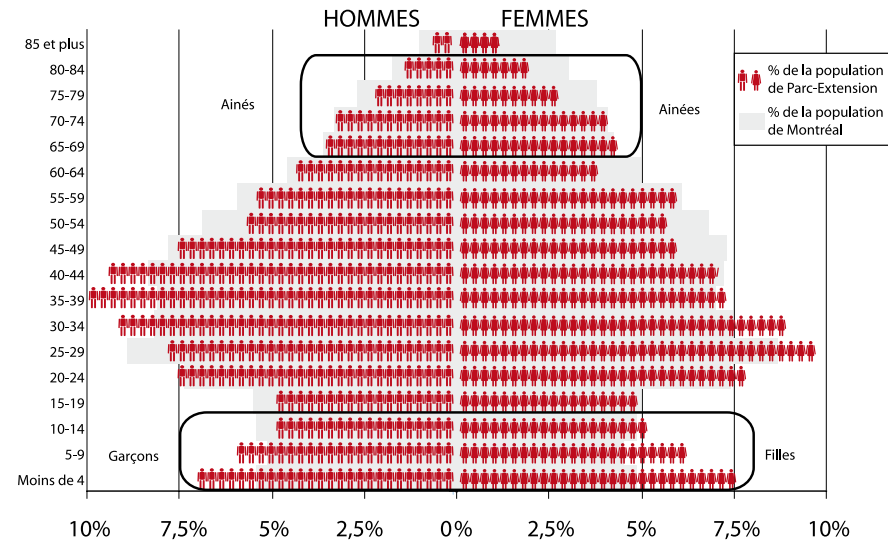
Le secteur identifié par les acteurs locaux pour développer un Quartier vert, actif et en santé correspond aux limites suivantes.



2.1 RENSEIGNEMENTS SOCIODÉMOGRAPHIQUES

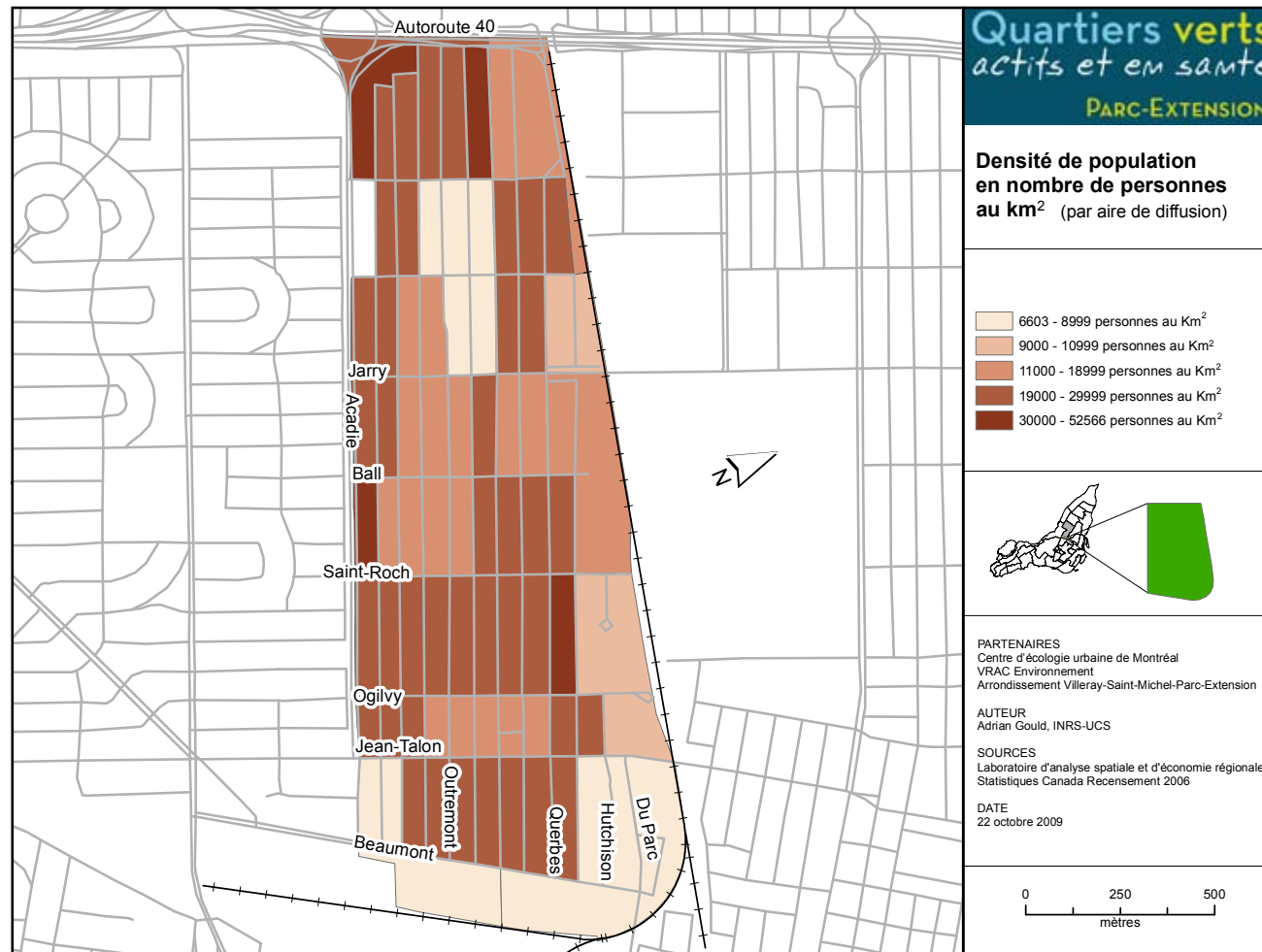
Les 5180 ménages du Quartier vert de Parc-Extension comptent 12 390 personnes, soit 8,7% de la population de l'arrondissement Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension. La proportion des enfants de moins de 9 ans représente 13,2% de la population du quartier, plus du double de la moyenne montréalaise (5,1%). En contrepartie, les aînés sont sous-représentés (12,6%), une statistique contras-

tant également avec la moyenne montréalaise (18,7%). Par ailleurs, les familles du quartier Parc-Extension sont beaucoup plus nombreuses que la moyenne de l'île, 74% des familles comptent des enfants (Montréal 57,6%). De ce nombre, 14% comptent 3 enfants et plus (Montréal 8,9%).



DENSITÉ DE LA POPULATION

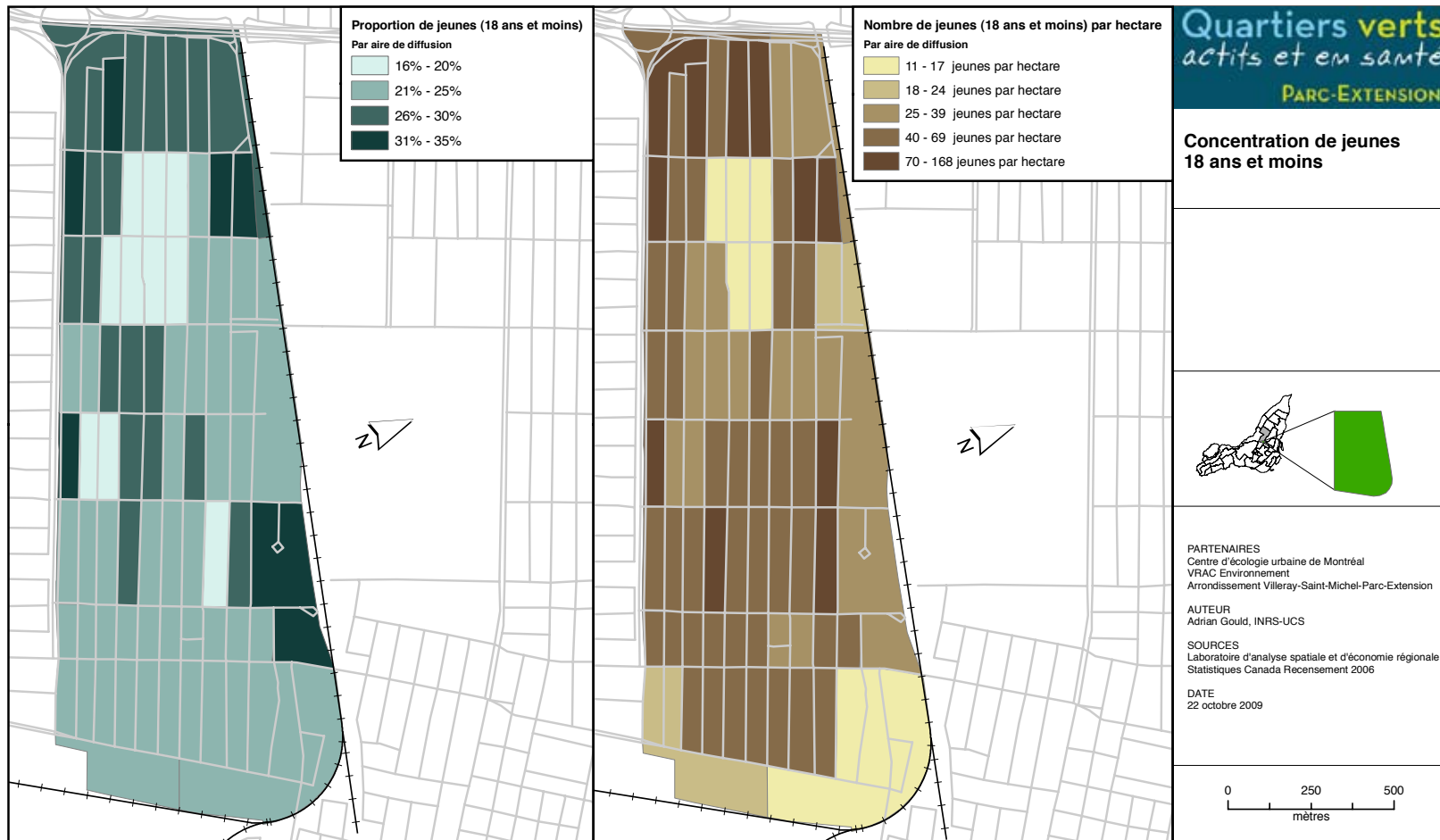
La population, en termes de densité, est distribuée comme suit :



Les typologies résidentielles les plus répandues dans le quartier sont le duplex ou le triplex montréalais et leurs réinterprétations contemporaines. On retrouve aussi de petits immeubles multifamiliaux de 3 ou 4 étages, les walk-up et de grandes tours d'habitations de plus de huit étages.

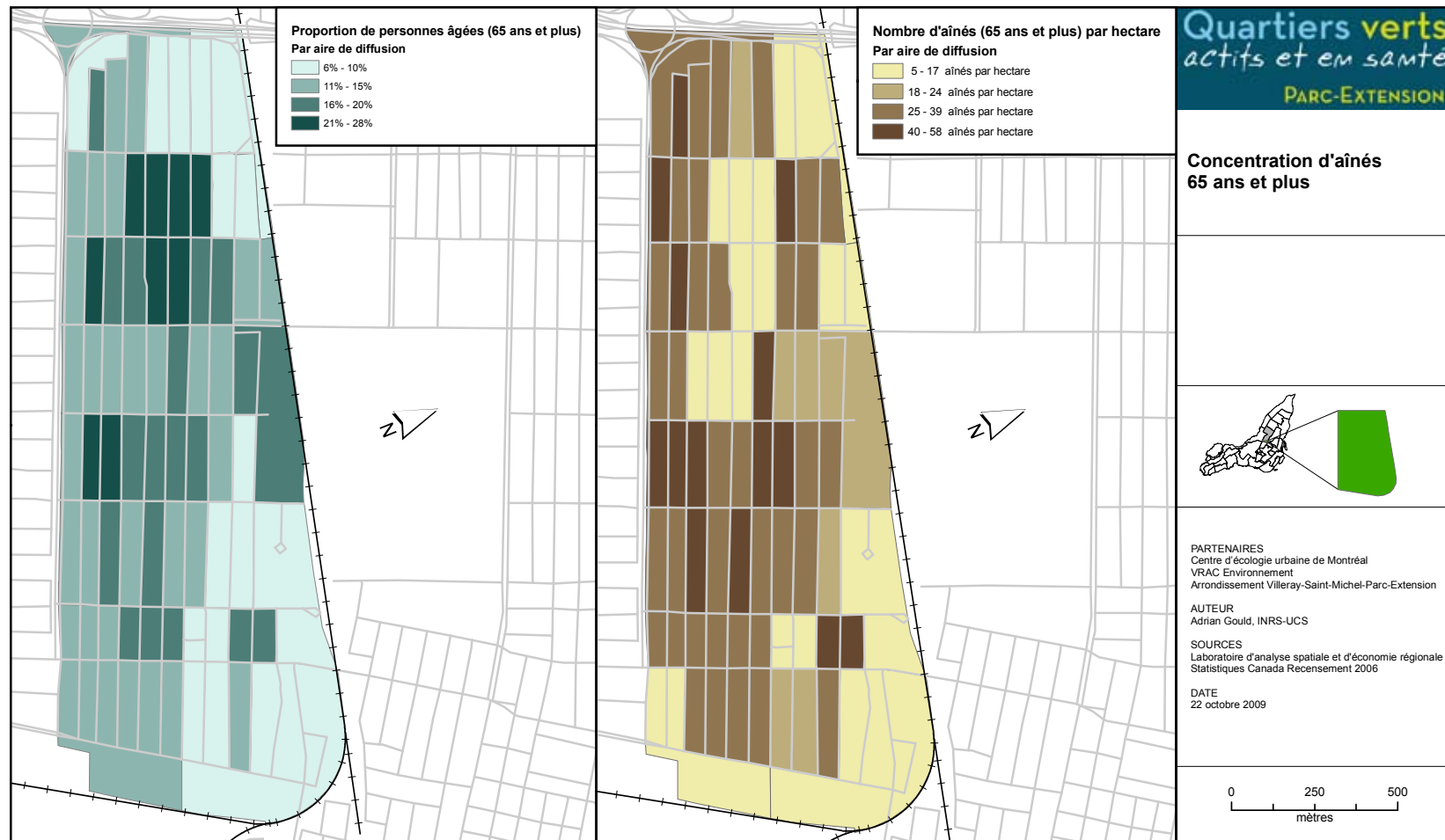
Les jeunes de moins de 18 ans représentent 23 % de la population du quartier vert de Parc-Extension. Ils sont concentrés dans le nord-ouest du quartier Parc-Extension, aux abords de l'autoroute métropolitaine et du rond-point l'Acadie. Les critères de concentration peuvent être multiples : proximité d'écoles primaires ou d'équipements destinés aux jeunes (parcs, espaces

de jeux), localisation des types de logements adaptés aux familles. Les caractéristiques physiques, cognitives et comportementales des individus de ce groupe d'âge en font des usagers de la rue particulièrement vulnérables dans leurs déplacements actifs (marche, vélo, planche à roulettes) et les solutions d'aménagement proposées devront en tenir compte.



Les personnes âgées (65 ans et plus) ne représentent que 12% de la population du quartier et on ne cible pas de zone où ils se concentrent. Selon l'atlas de la santé et des services sociaux du Québec, le quartier ne compte aucune maison pour personnes âgées. Ces personnes, par leur condition physique et cognitive (problèmes de vision, d'équilibre, de motricité, etc.), peuvent être sujettes

à des problèmes de mobilité de qui en font des piétons vulnérables. Les aménagements proposés devront également prendre leurs besoins particuliers en compte.



SANTÉ PHYSIQUE

La population du CSSS de la Montagne est légèrement moins sédentaire que celle de Montréal¹ :

38 %

DE LA POPULATION DE 18 ANS ET PLUS A UN SURPLUS DE POIDS (MONTRÉAL : 43 %)

8 %

DE LA POPULATION DE 18 ANS ET PLUS SOUFFRE D'OBÉSITÉ (MONTRÉAL : 13 %)

36 %

DE LA POPULATION DE 18 ANS ET PLUS EST PEU ACTIVE DURANT SES LOISIRS (MONTRÉAL : 39 %)

14 %

DE LA POPULATION DE 12 ANS ET PLUS A UNE FAIBLE FRÉQUENCE D'ACTIVITÉ PHYSIQUE (MONTRÉAL : 20 %)

16 %

DE LA POPULATION DE 12 ANS ET PLUS NE SE DÉPLACE JAMAIS DE MANIÈRE ACTIVE POUR LES ACTIVITÉS QUOTIDIENNES (TRAVAIL/ÉTUDES/EMPLETTES) (MONTRÉAL : 21 %)

ACCESSIBILITÉ ALIMENTAIRE

Les habitudes alimentaires sont grandement influencées par l'environnement dans lequel nous vivons. La consommation de fruits et légumes frais est un facteur préventif de plusieurs problèmes de santé dont l'obésité, les maladies cardiovasculaires et les cancers^{3,4,5,6}. L'accès à ces aliments santé est loin d'être assuré sur tout le territoire à l'étude.

→ Sur une distance de marche de 500 mètres, les parties nord et est du quartier sont mal approvisionnées en fruits et légumes frais. Toutefois, une étude antérieure a déjà recensé l'existence de plusieurs petits commerces d'alimentation dispersés sur le territoire.

→ L'absence de commerces à proximité pose un problème d'accès aux personnes ne disposant pas de voiture.

¹ Dupont MA, Gratton J et Massie J. *Portrait sociosanitaire de la population CSSS de la Montagne*. Description du milieu socioéconomique et déterminants de l'état de santé. Direction de santé publique de Montréal. Octobre 2006.

² Mikkelsen, L., Chehimi, S. *The Links Between the Neighborhood Food Environment and Childhood Nutrition*, Robert Wood Johnson Foundation, 2007.

³ Steinmetz, K.A., Potter, J.D. *Vegetables, Fruit and Cancer Prevention: A Review*, «Journal of the American Dietetic Association», 1996; vol. 96, num. 10, p. 1027-39.

⁴ Ness, A.R., Powles, J.W. *Fruit and vegetables, and cardiovascular disease: a review*, «International Journal of Epidemiology», 1997; vol. 26, p. 1-13.

⁵ Rimm, E.B. et al. *Vegetable, Fruit and Cereal Fiber Intake and Risk of Coronary Heart Disease Among Men*, «The Journal of American Medical Association» (JAMA), 1998; 275(6), p. 447-51.

⁶ Cox, B.D. et al. *Seasonal consumption of salad vegetables and fresh fruit in relation to the development of cardiovascular disease and cancer*, «Public Health Nutrition», 2000, 3(1), p. 19-29.

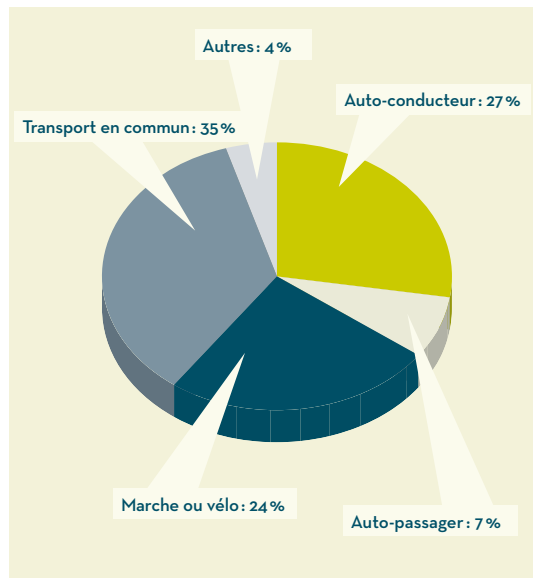
2.2 PROFIL DES DÉPLACEMENTS

Le quartier Parc-Extension est caractérisé par une forte densité résidentielle, de nombreux commerces et deux stations de métro aux deux extrémités sud de la zone. Ces caractéristiques physiques, additionnées à un certain niveau de défavorisation économique, ont une influence sur les choix de transport des résidents. En effet, selon l'enquête Origine-Destination de 2003¹², seulement 35,5% de l'ensemble des déplacements sont effectués en voiture, soit comme conducteur, soit comme passager (Montréal : 54,1%). La part modale du transport collectif est de plus de 35%, soit presque autant que les transports motorisés individuels (Montréal : 27,2%).

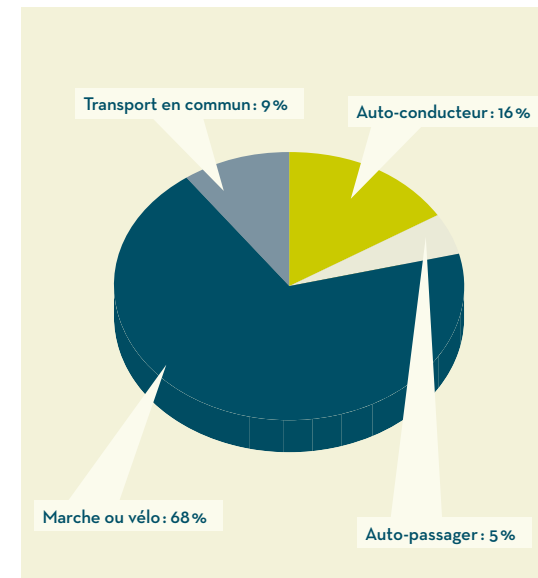
Les transports actifs occupent une place prépondérante pour l'ensemble des déplacements des résidents du quartier. En ce qui a trait aux 5 300 déplacements internes effectués par les résidents quotidiennement, on constate que près de 70% d'entre eux sont effectués à pied ou à vélo. 26% des déplacements effectués à pied sont produits par des jeunes de moins de 15 ans. Ce groupe vulnérable a des besoins spécifiques concernant la sécurité, notamment en ce qui a trait au trajet entre la maison et l'école.

Seulement 9% des déplacements internes sont effectués en transport collectif. On peut présumer que les résidents marchent pour se rendre aux stations de métro Parc ou Acadie et par la suite quittent le quartier. Selon un sondage CROP réalisé auprès de 250 résidents du secteur dans le cadre du projet pilote, un utilisateur du transport en commun sur trois l'utilise plus de 10 fois par semaine. La moyenne du nombre de déplacements effectués par les usagers du transport est de 8,9 déplacements par semaine.

Répartition des déplacements selon le mode de transport utilisé par les résidents de Parc-Extension, 2003



Répartition des déplacements locaux selon le mode de transport utilisé par les résidents de Parc-Extension, 2003



¹² Les enquêtes Origine-Destination (OD) effectuées par l'AMT ont pour objectif de rassembler périodiquement des données précises sur les caractéristiques des déplacements des habitants de la région métropolitaine de recensement de Montréal. Aux fins de comparaison, le territoire de référence considéré dans ce plan est ce que l'AMT nomme « Montréal-centre », qui comprend l'ensemble des arrondissements et villes centrales excluant le centre-ville.

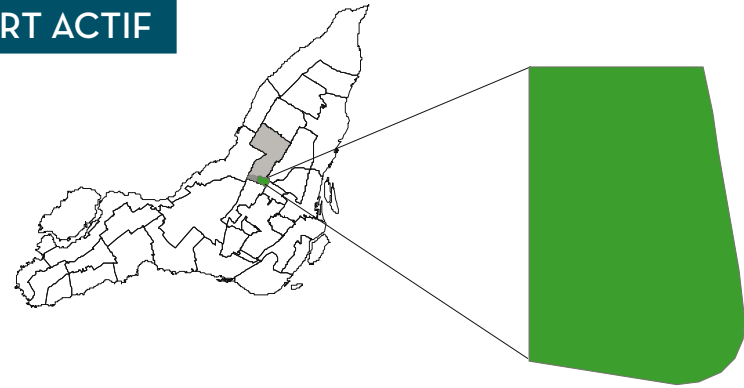
2.3 PORTRAIT DE QUARTIER EN MATIÈRE DE TRANSPORT ACTIF

A. PARC-EXTENSION DANS MONTRÉAL

PROBLÉMATIQUE

Parc-Extension est un petit quartier très densément peuplé qui présente des caractéristiques socio-économiques très différentes de ses voisins. Sa localisation centrale sur l'île de Montréal, à proximité de grands axes de transport routier et de points d'embarquement du transport collectif, en fait un lieu de passage très achalandé particulièrement en période de pointe. Les frontières physiques qui définissent le quartier apparaissent comme de grands obstacles aux déplacements actifs.

Le secteur identifié par les acteurs locaux pour développer un Quartier vert, actif et en santé a comme limites la rue Ball au nord, le boulevard de l'Acadie à l'ouest et les voies ferrées du Canadien Pacifique au sud et à l'est.



« Ces dernières années, la réhabilitation de la gare Jean-Talon, le réaménagement de plusieurs parcs, la revitalisation de la rue Saint-Roch, la conversion de la polyvalente William-Hingston en centre multifonctionnel (sportif, culturel et sociocommunautaire) et la mise en place d'une bibliothèque et d'une piscine publique, sont des pas importants vers la revitalisation du quartier. »



CDEC Centre-Nord,
Portrait du quartier Parc-Extension,
Septembre 2004

«Ce projet [le campus de l'UdeM] permettra de réhabiliter un terrain désaffecté et de désenclaver la partie nord d'Outremont. C'est aussi l'occasion unique d'unir des quartiers que la gare de triage avait séparés.»



CDEC Centre-Nord, Au-delà d'une vision locale existe un véritable projet métropolitain, Mars 2007

A



Une desserte en transport collectif efficace

Le quartier est bien desservi par les transports collectifs, il accueille une gare du train de banlieue assurant la liaison Montréal-Saint-Jérôme, deux stations de métro (ligne bleue) ainsi que quatre circuits d'autobus de la STM. La station de métro Parc, contiguë à la Gare Jean-Talot et donnant sur la place du même nom, constitue un important pôle intermodal. (C/8)

B



Un quartier enclavé

Les limites du quartier sont déterminées par des infrastructures de transport routier ou ferroviaire : autoroute Métropolitaine, boulevard de l'Acadie, les voies du CP à l'ouest et au sud. Ces infrastructures limitent les déplacements actifs en obligeant les résidents à effectuer de longs détours pour franchir les nombreuses frontières physiques. (C/1)

C



Des espaces verts manquants

La forte densité de familles nombreuses dans le quartier augmente grandement le besoin d'espaces verts, particulièrement ceux destinés aux jeunes. Les espaces verts existants, une poignée de parcs de voisinage et quelques mini-parcs, sont nettement trop achalandés. (C/3)

D



Un milieu multiculturel

Le quartier semble très prisé par les immigrants de première génération, progressivement plusieurs communautés s'y sont établies et y implantent leurs commerces et leurs lieux de culte. Cette diversité culturelle est aujourd'hui connue de la population montréalaise qui fréquente le quartier pour ses restaurants et commerces ethniques. En 2006, 61% des résidents du quartier étaient nés à l'extérieur du Canada et 78,4% n'avaient ni le français, ni l'anglais comme langue maternelle.

E



Crédit : Cardinal Hardy

Des projets structurants pour le quartier

La prise en considération des besoins de Parc-Extension, les retombées économiques pour le quartier, le spectre de la gentrification, les liens terrestres vers l'arrondissement d'Outremont et la revitalisation de la zone industrielle Beaumont apparaissent comme étant des enjeux importants à traiter dans l'élaboration du plan d'aménagement du futur campus de l'Université de Montréal sur le site de l'ancienne gare de triage d'Outremont. Par ailleurs, le projet de tramway sur l'avenue du Parc, dont le terminus est projeté aux abords de la Place de la Gare, constitue une occasion pour modifier complètement l'image de la principale porte d'entrée du quartier.

B. LIEUX DE DESTINATION

PROBLÉMATIQUE

Parc-Extension possède de nombreux lieux d'intérêt qui sont concentrés dans la partie est du quartier. Le modèle de développement qui caractérise ce quartier, axé sur une densité résidentielle très forte, favorise une dispersion des commerces de proximité ce qui favorise leur accès à pied. Bien que les distances entre ceux-ci soient relativement peu élevées, les usagers du transport actifs vivent d'autres difficultés sur ces parcours : nombreuses interruptions de parcours, circulation automobile dense, infrastructures piétonnières inadéquates, etc.



Le tronçon de la rue Jean-Talon, dans Parc-Extension, revêt un caractère particulier : une trame commerciale ininterrompue et dense, l'appropriation des trottoirs par les commerçants et la diversité de commerces ethniques confèrent à cette artère commerciale une identité propre à mettre en valeur. (C/2)

« Que se soit pour aller prendre le transport en commun ou pour faire quelques courses aux commerces de proximité sur les différentes artères commerciales, ce choix [la marche] est pratique et économique. En effet, les commerces présents dans Parc-Extension desservent surtout une population locale et de s'y rendre à pied représente donc une option logique.»



RAMPE, Mémoire du Regroupement en aménagement de Parc-Extension dans le cadre de la consultation publique sur le Plan de transport de Montréal, août 2007



Le Complexe William-Hingston

Cet édifice abrite sous son toit des activités sportives, éducatives, culturelles, scolaires et communautaires et est très fréquenté par des clientèles diverses, ce qui en fait le cœur de la vie communautaire du quartier. Le principal défi pour l'intégration de ce bâtiment dans son milieu est l'aménagement de ses abords et des accès à une échelle plus humaine. (C/2)



La Place de la Gare Jean-Talon

Cette place publique accueille des centaines de personnes quotidiennement qui s'y rendent pour différents motifs : accéder au transport en commun, faire des achats et se détendre. L'offre commerciale aux abords de la place est orientée vers les achats courants, alimentation, restauration, etc. ce qui garantit un achalandage important. Cependant, les obstacles à une libre circulation des piétons sont nombreux notamment la densité de la circulation automobile. Par ailleurs, un espace aussi vaste et occupé par la population locale devrait être investi par des activités. (C/2 et C/3)



Les immeubles à bureau de l'avenue du Parc

L'ensemble de bâtiments de grand gabarit abrite des dizaines d'entreprises, d'organismes communautaires et d'institutions. Il constitue ainsi une destination pour des centaines de personnes quotidiennement. La localisation des bâtiments, à un jet de pierre d'une station de métro, et le nombre de locaux disponibles constituent des avantages pour une entreprise voulant s'établir au sein des quartiers centraux de Montréal. On retrouve plusieurs autres bâtiments, qui bénéficient du même potentiel, autour de la voie ferrée.



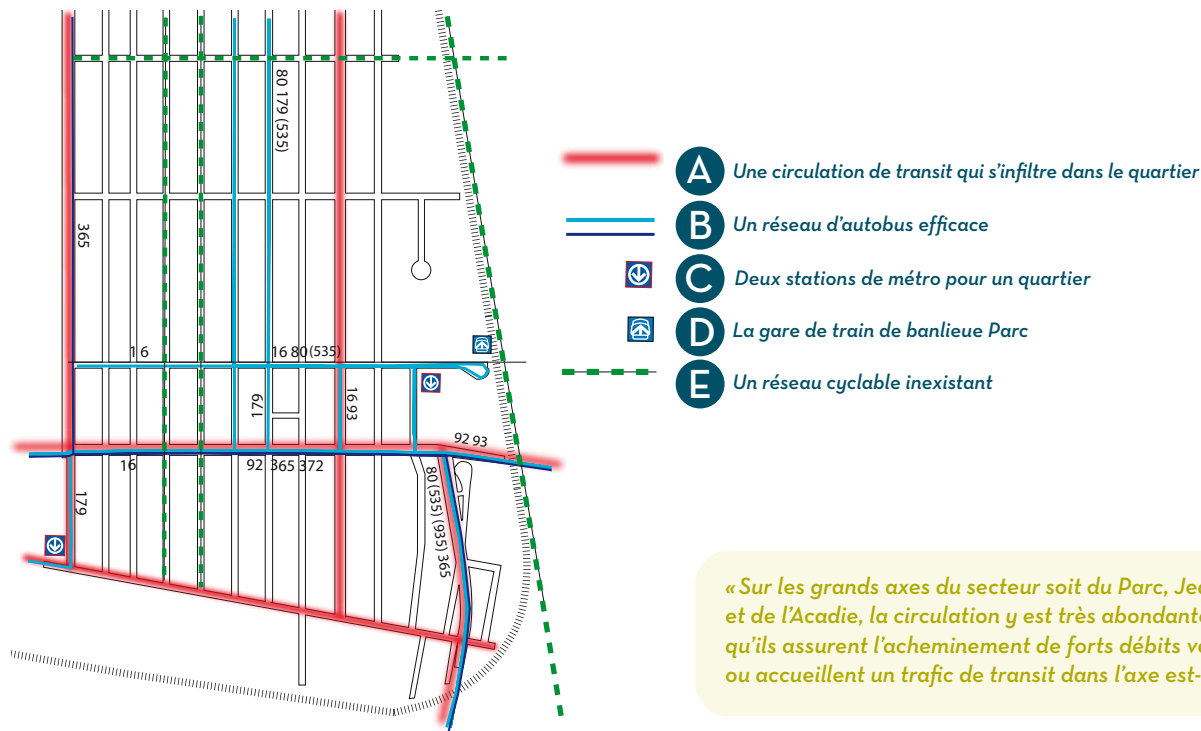
Parc Jarry

L'offre d'espaces verts et d'équipements de loisirs extérieurs dans le quartier ne suffit tout simplement pas à la demande. Les résidents sont donc contraints à se déplacer vers les parcs situés en périphérie du quartier. Parmi ceux-ci, le parc Jarry, faisant partie du réseau des grands parcs montréalais, assure une offre diversifiée d'équipements sportifs extérieurs. Actuellement, un seul passage à niveau voué aux piétons et cyclistes permet un accès au parc à partir de Parc-Extension. (C/3)

C. RÉSEAUX DE TRANSPORT

PROBLÉMATIQUE

Parc-Extension jouit d'une grande accessibilité en transport collectif. La proximité de grandes artères induit une importante circulation de transit qui a des effets néfastes sur la qualité de vie des résidants et sur la sécurité des piétons. Par ailleurs, l'absence de pistes cyclables à l'intérieur du quartier oblige les cyclistes à partager la chaussée avec les automobilistes dans des conditions qui apparaissent parfois peu sécuritaires.



« Sur les grands axes du secteur soit du Parc, Jean-Talon et de l'Acadie, la circulation y est très abondante, compte tenu qu'ils assurent l'acheminement de forts débits vers le centre-ville ou accueillent un trafic de transit dans l'axe est-ouest. »



Une circulation de transit qui s'infiltré dans le quartier

La proximité de l'autoroute Métropolitaine et du rond-point l'Acadie draine un grand nombre d'automobilistes en transit qui veulent joindre le centre-ville par l'avenue du Parc. Ainsi, la liaison de ces deux artères, l'Acadie et du Parc, doit obligatoirement séf-fectuer par les rues Jean-Talon, Beaumont et Querbes. Par ailleurs, ces itinéraires sont aussi empruntés par des véhicules lourds. (C/4 et C/5)



CIMA+, Étude des impacts sur la circulation du campus de l'Université de Montréal à Outremont, Octobre 2006

« Le RAMPE voit dans ces modes alternatifs [marche et vélo] des solutions permettant d'améliorer l'accès au quartier pour permettre le désenclavement de Parc-Extension »



RAMPE, Mémoire du Regroupement en aménagement de Parc-Extension dans le cadre de la consultation publique sur le Plan de transport de Montréal, Août 2007



Le réseau transport collectif de surface permet aux résidents de se déplacer aisément hors du quartier par les axes Jean-Talon et du Parc. La présence du circuit 80/535, l'épine dorsale du réseau local, permet autant aux usagers de se déplacer à l'intérieur du quartier, vers le métro ou vers le centre-ville directement. Toutefois, la présence d'un circuit à grande capacité indispose les résidents des rues Champagneur et Bloomfield. (C/8)

SONDAGE

« 33% des répondants du sondage CROP utilisent le transport en commun plus de 10 fois par semaine. »

« 81% des répondants du sondage CROP considèrent les lignes d'autobus dans le quartier comme très efficaces ou assez efficaces. »



Ces accès au réseau de métro constituent des lieux très fréquentés par les piétons. Toutefois, l'aménagement des abords, où la densité de la circulation automobile freine la libre mobilité des piétons, n'inclut aucune mesure affirmant la priorité piétonne. (C/8)



La présence de cette gare de la ligne Montréal-Saint-Jérôme permet aux usagers provenant de la couronne nord d'atteindre le centre-ville soit par le métro ou par le circuit d'autobus express 935. Pour l'instant, les infrastructures vouées à accueillir les usagers ne sont pas du tout adaptées à la quantité de personnes qui y circulent durant l'heure de pointe. (C/8)



La création d'un réseau cyclable dans Parc-Extension est à l'étape de l'incubation, plusieurs projets étant sur la table actuellement. Du côté de l'administration municipale, on privilégie la connexion avec le réseau existant par la rue Jarry et par la Véloroute qui serait implantée sur l'emprise ferroviaire du CP. Les acteurs locaux privilégient un réseau qui pourrait s'implanter à l'intérieur du quartier, sur des rues locales. Par ailleurs, plusieurs groupes locaux sont d'avis que l'amélioration des conditions de pratique du vélo est tributaire d'une meilleure offre de supports à vélos tant en termes quantitatifs que qualitatifs.

SONDAGE

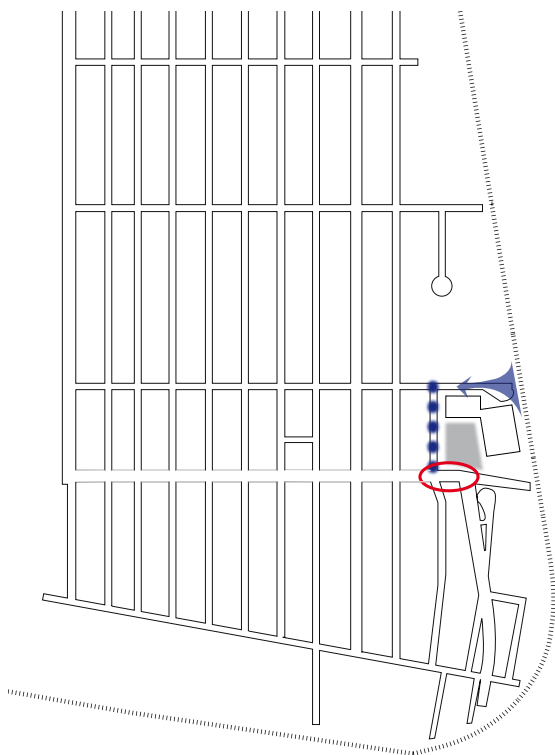
« 78% des répondants au sondage CROP ne font pas de vélo. »





« 38% des répondants au sondage CROP se disent intéressés par le service de vélo BIXI »

D. PLACE DE LA GARE JEAN-TALON

PROBLÉMATIQUE

La station de métro Parc constitue un pôle intermodal important : autobus, train, métro. La disposition des différents points d'accès au transport collectif et l'absence de balises pour les déplacements piétonniers obligent les usagers à se déplacer dans un environnement hostile. Par ailleurs, la superficie de la Place de la Gare Jean-Talon permettrait l'établissement d'activités temporaires.



-  **A** La rue Hutchison : zone de conflit
-  **B** L'intersection Hutchison/Jean-Talon/du Parc
-  **C** Une place publique à investir
-  **D** Un lien intermodal à affirmer

« [...] de nombreux piétons et cyclistes arrivent à ce carrefour [la Place de la Gare Jean-Talon] pour ensuite continuer leur chemin en train, métro ou autobus alors que les nombreux usagers du transport collectif circulent entre les différents modes. À cela se mêlent les automobiles, les piétons, les camions de livraison et les cyclistes qui transitent par ce carrefour, en route vers d'autres destinations. »

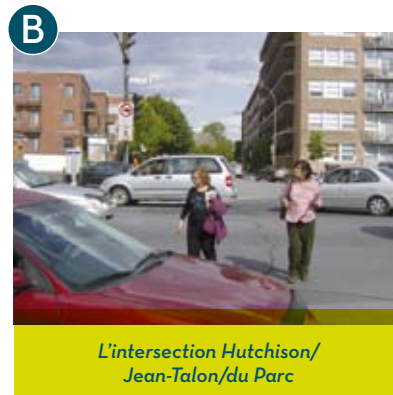


RAMPE, Mémoire du Regroupement en aménagement du Parc-Extension dans le cadre de la consultation publique sur le Plan de transport de Montréal, Août 2007



La rue Hutchison : zone de conflit

La rue Hutchison constitue un axe de débordement de la circulation automobile provenant de la rue Jean-Talon emprunté par les automobiles et les camions de livraison. Une grande majorité des usagers du transport collectif qui désirent se rendre à l'arrêt d'autobus 80/535 en direction sud traversent illégalement entre les deux intersections, sans aucune balise pour la traverse. (C/6)



*L'intersection Hutchison/
Jean-Talon/du Parc*

Cette intersection constitue le principal point d'accès de la Place de la Gare Jean-Talon. Le débit véhiculaire élevé et la configuration actuelle des feux de circulation limitent beaucoup la libre circulation des piétons, en accordant la priorité aux véhicules automobiles.

SONDAGE

« 52 % des répondants au sondage CROP ne se considèrent pas en sécurité lorsqu'ils traversent l'intersection Hutchison et Jean-Talon. »



Une place publique à investir

Cet espace public grandiose jouit de plusieurs avantages indéniables, soit la présence d'activités génératrices d'affluence, les commerces et la station de métro et un paysage urbain unique à Montréal. Toutefois, l'intensité de la circulation automobile en périphérie et l'échelle disproportionnée de la place publique constituent des obstacles à l'utilisation de cet espace par les citoyens.



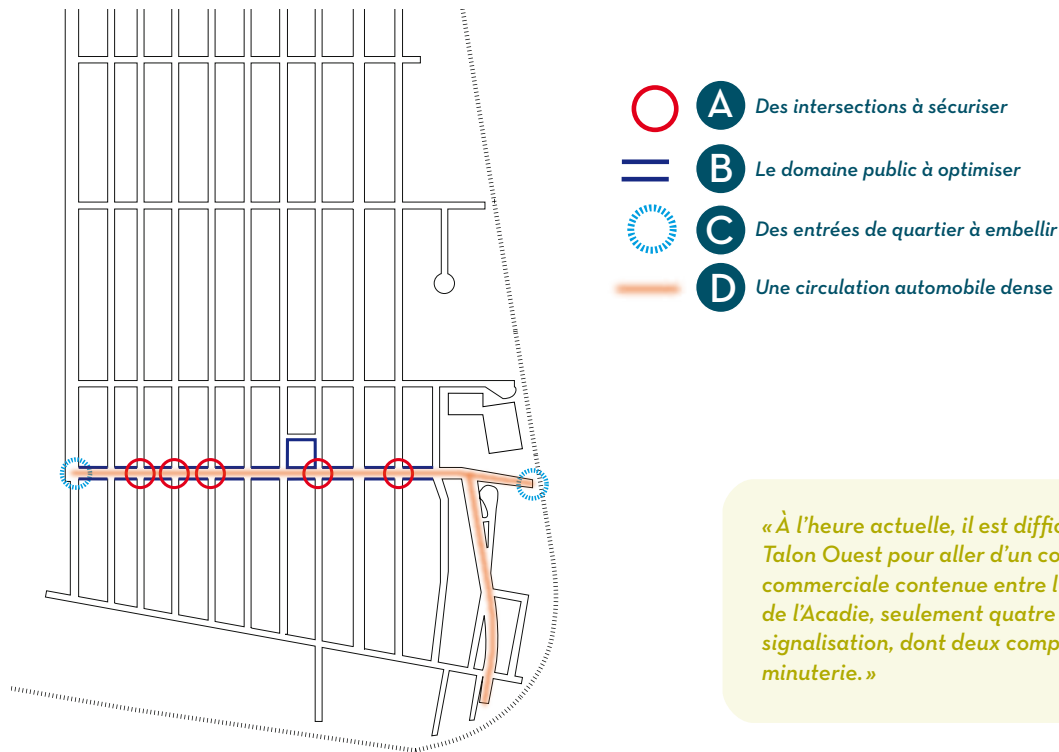
Un lien intermodal à affirmer

L'aménagement de la rue Ogilvy, destinée à accueillir les usagers qui se déplacent entre les stations de métro et de train de banlieue, n'alloue que très peu d'espace pour les déplacements piétons. Malgré la présence de deux stationnements, associés au bureau d'arrondissement et au supermarché Loblaws, on constate l'absence de mesures affirmant la priorité piétonne et des trottoirs d'une largeur nettement insuffisante. (C/8)

E. RUE COMMERCIALE JEAN-TALON

PROBLÉMATIQUE

La rue Jean-Talon revêt deux fonctions qui peuvent sembler incompatibles. D'une part, ce tronçon apparaît comme le cœur commercial du quartier où les résidants s'y rendent pour leurs achats courants. D'autre part, cette rue constitue une artère très achalandée qui accueille une importante circulation de transit. La principale contrainte identifiée est la difficulté de se déplacer d'un côté à l'autre de la rue, en raison du nombre restreint d'intersections munies de feu de circulation. De plus, l'aménagement du domaine public apparaît comme inadéquat en regard à la densité de piéton et l'utilisation que certains commerçants font des trottoirs.



« À l'heure actuelle, il est difficile de traverser la rue Jean-Talon Ouest pour aller d'un commerce à l'autre. Sur l'artère commerciale contenue entre l'avenue du Parc et le boulevard de l'Acadie, seulement quatre intersections ont des feux de signalisation, dont deux comportant des feux piétons avec minuterie. »



RAMPE, Mémoire du Regroupement en aménagement du Parc-Extension dans le cadre de la consultation publique sur le Plan de transport de Montréal, Août 2007

« Ce sont surtout les commerces et les services de proximité offrant des biens de consommation courante qui génèrent le plus d'achalandage; banques, épicerie, pharmacies. La rue Jean-Talon Ouest est perçue comme une rue très accessible, sécuritaire, animée et plus ou moins propre. »



Convercité - Info-site, Enquête auprès des usagers des artères commerciales - Rue Jean-Talon Ouest, 2002



Des intersections à sécuriser

Le nombre de possibilités de traverser la rue Jean-Talon en toute sécurité est restreint : seulement quatre intersections sont munies de feux de circulation, dont seulement deux avec des feux piétons. Malgré ces feux de circulation, le temps de passage protégé apparaît comme insuffisant. De plus, la densité de véhicules aux heures de pointe peut limiter la visibilité des piétons. (C/6)

SONDAGE

« 26% des répondants à l'enquête Info-site (2002) considèrent la rue Jean-Talon peu ou pas du tout sécuritaire. »



Le domaine public à optimiser

L'emprise routière de la rue Jean-Talon est d'une envergure de 17 mètres et l'espace accordé au piéton est très limité compte tenu de l'achalandage et de l'intensité et de la mixité commerciales. Les trottoirs sont étroits et la présence d'obstacles permanents ou temporaires oblige les piétons à effectuer des détours. De plus, les espaces voués à la détente sont quasi-inexistants. (C/10)

SONDAGE

« 42 % des répondants à l'enquête Info-site (2002) utilisent la marche pour se rendre sur la rue Jean-Talon. »



Des entrées de quartier à embellir

L'accès à Parc-Extension à partir des quartiers limitrophes situés à l'est, via la rue Jean-Talon, s'effectue par le passage sous un viaduc routier. Le gabarit de celui-ci incite les automobilistes à accélérer, ce qui peut constituer un obstacle aux déplacements à vélo. De plus, l'entretien négligé, l'éclairage inefficace et l'austérité des lieux peuvent être rebutants pour le piéton, surtout à la tombée de la nuit. L'autre entrée, en provenance de Ville Mont-Royal, s'effectue par le boulevard de l'Acadie, où la densité de la circulation ainsi que la complexité de l'intersection et des feux de circulation peuvent confondre les usagers des transports actifs.

SONDAGE

« 38 % des répondants du sondage CROP ne se considèrent pas en sécurité lorsqu'ils marchent sous les viaducs. »



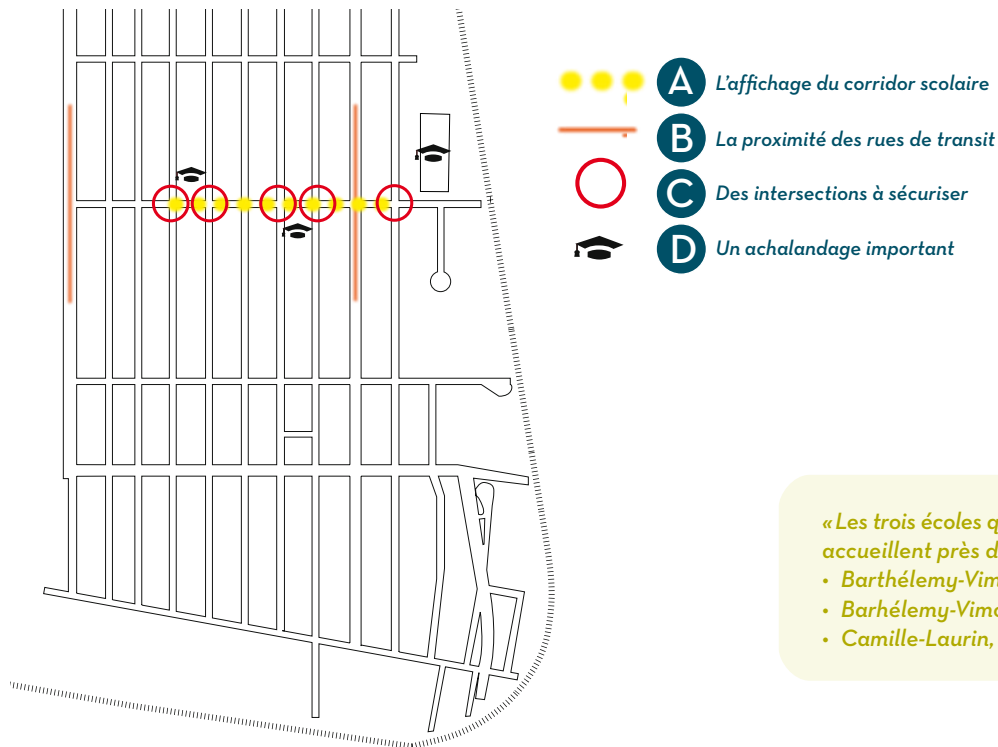
Une circulation automobile dense

La convergence de deux artères majeures, la rue Jean-Talon et l'avenue du Parc provoque une zone d'engorgement sur la rue Jean-Talon entre les rues Hutchison et Querbes. La densité de la circulation automobile et l'inefficacité des feux de circulation compromettent la libre circulation des piétons. (C/4)

F. CORRIDOR SCOLAIRE SAINT-ROCH

PROBLÉMATIQUE

La concentration des écoles sur la rue St-Roch, les trottoirs utilisés à leur pleine capacité, la proximité d'artères de transit, la circulation automobile dense engendrent des situations dans lesquelles des piétons, dont une large part d'enfants de niveau primaire, doivent se mettre en position de vulnérabilité afin de poursuivre leur chemin. Actuellement, on compte deux brigadiers sur la rue St-Roch aux intersections des rues Querbes et de l'Épée.



« Les trois écoles qui ont pignon sur la rue Saint-Roch, accueillent près de 1 500 élèves :

- Barthélemy-Vimont : 925 élèves,
- Barthélemy-Vimont, annexe : 295 élèves,
- Camille-Laurin, annexe : 216 élèves. »



Commission scolaire de Montréal, 2010



L'affichage du corridor scolaire

Malgré que plusieurs des rues adjacentes aux écoles soient identifiées comme corridor scolaire par le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM), les zones 30km/h se concentrent aux alentours des écoles. La rue St-Roch est identifiée comme corridor scolaire sur toute sa longueur, mais l'affichage de la zone 30 km/h est concentré entre les rues Durocher et Wiseman. L'extension de la zone 30 km/h vers l'ouest et l'implantation d'un affichage plus évocateur sont des manières d'annoncer, en amont, la présence d'écoles. (C/9)



La proximité des rues de transit

La présence d'axes de transit automobile importants, le boulevard de l'Acadie et les rues Querbes et Bloomfield, et la transition rapide entre ces artères à grand débit et la zone scolaire ne permettent pas aux automobilistes d'adopter une conduite adéquate en entrant dans la zone scolaire. Des actions sont à entreprendre afin d'accroître la visibilité de cette zone non seulement à l'intérieur même de celle-ci, mais aussi en amont sur les grands axes. (C/4)



Des intersections à sécuriser

Certaines intersections adjacentes aux écoles sont très utilisées par les écoliers, toutefois les conditions de traverse pourraient être améliorées en misant sur l'affirmation de la priorité piétonne par du marquage au sol durable et sur une visibilité piétonne accrue. (C/6)

SONDAGE

« 31% des répondants au sondage CROP étant membre d'une famille avec enfant considèrent que les déplacements des écoliers dans les zones scolaires sont peu ou pas sécuritaires. »



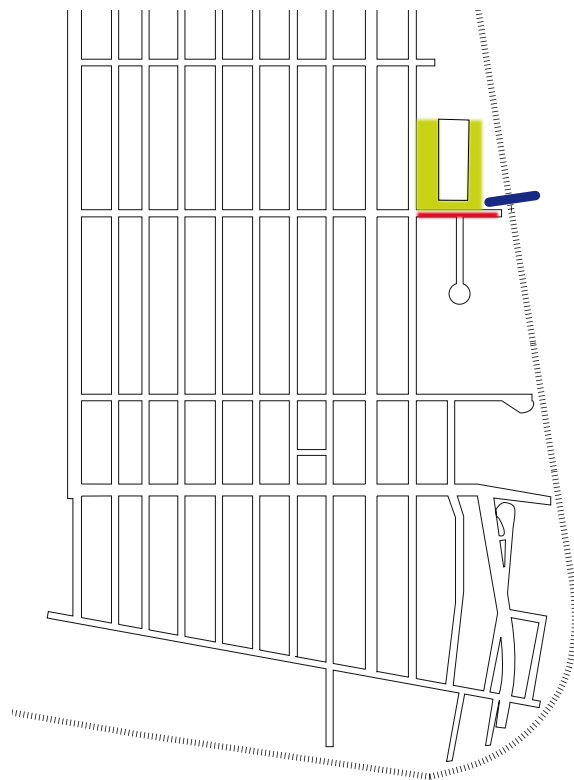
Un achalandage important

La concentration d'écoles autour de la rue St-Roch engendre une circulation piétonne très importante à l'entrée et à la sortie des classes. La largeur insuffisante des trottoirs et l'aménagement des intersections mal adapté à une utilisation aussi intense obligent parfois les écoliers à se déplacer dans la rue ou à se mettre en position de vulnérabilité pour poursuivre leur trajet. (C/9)

G. COMPLEXE WILLIAM-HINGSTON

PROBLÉMATIQUE

Malgré le fort achalandage et la diversité d'activités au Complexe William-Hingston, les abords peu aménagés de ce dernier rendent le lieu austère. La grande quantité de zones mal éclairées, la quasi-absence de fenêtres au niveau du sol et l'absence de signalisation des entrées en font un lieu où la sécurité urbaine est déficiente. Par ailleurs, il s'agit d'un site prisé par certaines personnes pour la réalisation d'actes illégaux comme la consommation d'alcool et de drogues et le vandalisme, notamment le graffiti.



- **A** La zone de congestion devant le Complexe William-Hingston
- **B** Les abords du Complexe William-Hingston à investir
- **C** Le lien piétonnier avec le parc Jarry condamné

« Les environs du Complexe William-Hingston semblent aussi être un lieu insécurisant dans le quartier. En effet, plusieurs jeunes fréquentent le complexe y circulent et s'y rassemblent, ce qui insécurise les citoyens. »



Tandem VSP, Diagnostic local de sécurité urbaine de l'arrondissement Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension, Septembre 2006.



Le tronçon de la rue St-Roch, en face du Complexe William-Hingston devient très engorgé à l'entrée et à la sortie des classes. Cette situation est attribuable, en partie, au fait que le tronçon est un cul-de-sac et qu'il est emprunté par des dizaines de parents qui l'utilisent comme zone de débarcadère. L'absence de mesures de gestion de l'intersection Durocher-St-Roch peut aussi contribuer à cette situation.



L'aménagement des abords du centre sociocommunautaire, principalement de l'esplanade menant à l'accès principal, envoie l'image d'un bâtiment fermé sur lui-même. L'omniprésence du béton, l'absence d'aménagement paysager, l'éclairage de mauvaise qualité et le manque de lieux de détente apparaissent comme les principales faiblesses de ce site.



La fermeture récente du passage aérien de la rue St-Roch permettant aux piétons de franchir la voie ferrée a été justifiée en évoquant des raisons de sécurité publique. Aujourd'hui, les citoyens réclament un passage au niveau du sol dans l'axe de la rue St-Roch ou de la rue Ogilvy afin d'accroître l'accessibilité au parc Jarry et au quartier Villeray.

SONDAGE

«81% des répondants au sondage CROP sont en accord avec l'aménagement de passage pour piétons permettant de traverser la voie ferrée»



CAHIER 3

Quartiers verts
actifs et en santé




ENSEMBLE POUR UN QUARTIER VERT

Actions pour un Quartier vert, actif et en santé à Parc-Extension





ACTIONS POUR UN QUARTIER VERT, ACTIF ET EN SANTÉ

3.1	VISION DE QUARTIER VERT, ACTIF ET EN SANTÉ	3
3.2	STRATÉGIES POUR FAVORISER LES TRANSPORTS ACTIFS	4
3.3	UN QUARTIER EN FAVEUR DES TRANSPORTS ACTIFS	
	<i>Interventions à l'échelle du quartier</i>	
	 A. Marquer les entrées dans un quartier résidentiel	5
	B. Connecter les pôles d'attraction et les espaces verts et de loisir	7
	C. Améliorer les connexions interquartiers	9
	D. Optimiser les réseaux de transport cycliste.....	11
3.4	DES LIEUX DE VIE À VALORISER	
	<i>Interventions à l'échelle du site</i>	
	 A. Place de la Gare Jean-Talon : un pôle de transport essentiel.....	13
	B. Artère commerciale : la rue Jean-Talon Ouest	15
	C. Complexe William-Hingston et ses abords.....	17
	D. Parc Athéna	19
3.5	DES RUES SÉCURITAIRES ET CONVIVIALES	
	<i>Interventions à l'échelle de la rue</i>	
	 A. Rue commerciale de quartier.....	21
	B. Artère en milieu résidentiel.....	25
	C. Rue résidentielle et corridor scolaire	29

Le Plan de Quartier vert, actif et en santé de Parc-Extension présente plus de 100 différentes pistes d'action émanant des constats et des recommandations des citoyens et des organismes locaux qui ont participé à la démarche de planification. Il est appelé à évoluer et à être adapté aux besoins des résidants, des commerçants, des écoles et des organismes communautaires du quartier. L'ensemble des acteurs locaux est appelé à prendre part à la réalisation des priorités du quartier et des pistes d'action.

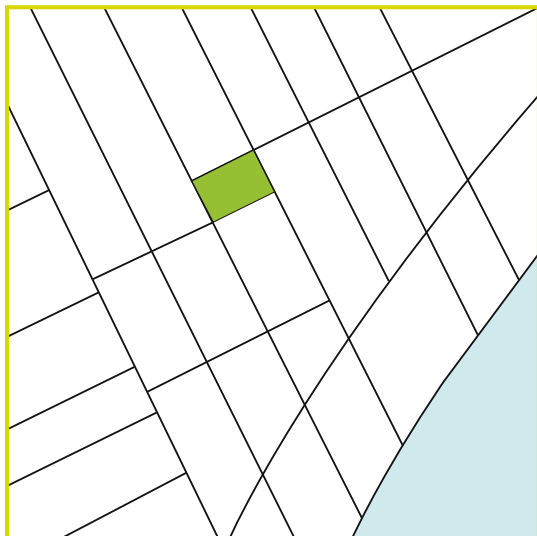
Comment lire le cahier « Actions pour un quartier vert, actif et en santé » ?

Le présent cahier (3), « Actions pour un Quartier vert, actif et en santé », se divise en cinq sections. Tout d'abord, les deux premières sections exposent la vision de quartier vert énoncée par les citoyens et les participants à la démarche (section 3.1) et proposent quatre stratégies afin de la traduire en actions concrètes (section 3.2).

Ensuite, les sections 3.3 à 3.5 regroupent l'ensemble des actions à mettre en œuvre pour favoriser les transports actifs à l'échelle du quartier Parc-Extension. Les actions ont été formulées d'après les constats et les priorités exprimés lors des activités citoyennes et les recommandations des différents acteurs locaux et experts ayant étudié chacune des problématiques locales.

Pour faciliter la compréhension et l'application des actions, ces dernières sont présentées en fonction de l'échelle d'intervention à laquelle elles s'effectuent.

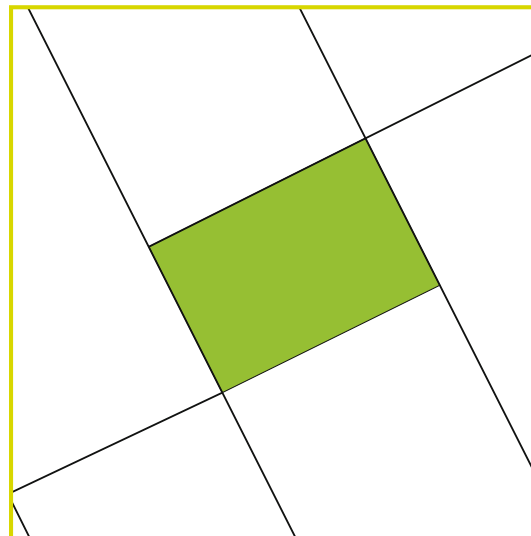
Les pictogrammes suivants établissent à quelle échelle se fera l'application des différentes actions.



ÉCHELLE DU QUARTIER

SECTION 3.3: Un quartier en faveur des transports actifs

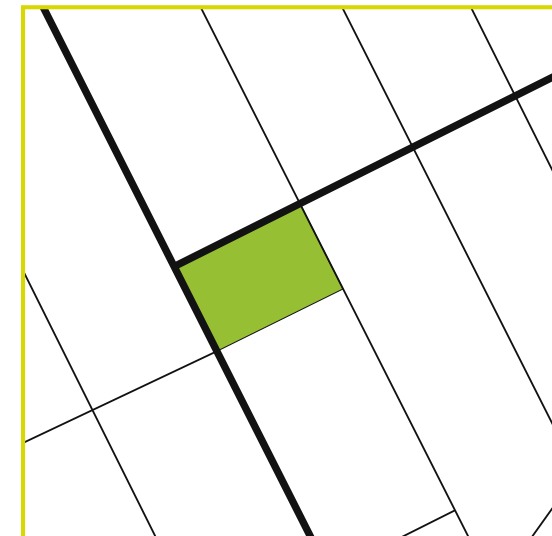
Des actions pour favoriser la mobilité active dans l'ensemble du quartier (ex.: le réseau cyclable)



ÉCHELLE DU SITE

SECTION 3.4: Des lieux de vie à valoriser

Des actions qui concernent les lieux de vie de Parc-Extension (ex.: la Place de la Gare Jean-Talon)



ÉCHELLE DE LA RUE

SECTION 3.5: Des rues sécuritaires et conviviales

Des actions pour optimiser les infrastructures de transport actif (ex.: la rue Saint-Roch)

La numérotation des pistes d'action comprend trois caractères (ex.: R_C.1). La première lettre fait référence à l'échelle d'application des pistes d'action:

- « Q » pour les interventions à l'échelle du quartier, soit la section 3.3;
- « S » pour les interventions à l'échelle du site, soit la section 3.4;
- « R » pour les interventions à l'échelle de la rue, soit la section 3.5.

Le « C » fait référence à la sous-section qui dans le cas présent est « Rue résidentielle et corridor scolaire ».

La majorité des pistes d'action sont accompagnées d'une fiche technique se trouvant en annexe de ce document. Le cas échéant, le renvoi aux fiches est noté à la fin de chacune des pistes d'action (ex.: F/1.4).

IMPORTANT :

Puisque la stratégie « connecter les pôles d'attraction et les espaces verts et de loisir » (page 7) impliquent des solutions relevant des trois échelles d'intervention, vous devrez donc vous référer à chacune des sections correspondantes pour y trouver les pistes d'action s'y rattachant.

Les solutions d'aménagement proposées le sont à titre de source d'inspiration, qu'elles soient puisées dans les pratiques locales ou internationales. Elles ne constituent en aucun cas des solutions figées; elles sont plutôt des balises à adopter au cas par cas et, le cas échéant, pour faciliter le développement de mesures locales. Les actions proposées peuvent être complémentaires ou être différentes solutions répondant à une même problématique. Elles visent à faciliter la mise en œuvre du plan de manière à se rapprocher, année après année, de la vision établie. Une telle démarche ne peut se concrétiser sans un leadership politique fort, assuré par des élus visionnaires disposés à prendre des risques.

3.1 VISION DE QUARTIER VERT, ACTIF ET EN SANTÉ

Parc-Extension, un Quartier vert, actif et en santé: c'est possible!

Les citoyens de Parc-Extension revendiquent un virage vers les modes de déplacement actifs et collectifs en inversant la tendance actuelle qui favorise les déplacements en automobile et en accordant la priorité aux usagers les plus vulnérables: les piétons et les cyclistes!

USAGERS À PRIORISER



« Réfléchir sous l'angle de la mobilité des personnes et non de la fluidité automobile »

Pour « redonner le droit aux résidents de se déplacer en toute quiétude dans leur environnement et favoriser le sentiment d'appartenance au quartier » (Vrac Environnement, 2009), Parc-Extension doit miser sur ses potentiels, tant en matière d'aménagement (centralité, densité et accessibilité aux transports collectifs) que sur le plan social (richesse multiculturelle, concentration de familles) pour attirer et retenir de nouveaux résidents et visiteurs. En favorisant la conquête des rues et du territoire par ses résidents, Parc-Extension veut enraciner son caractère particulier: un quartier résolument urbain qui permet d'entrer en contact momentanément avec des gens de nombreuses cultures étrangères.

Imaginons Parc-Extension en tant que communauté durable qui mise sur un mode de vie actif pour créer un milieu de vie inclusif, dynamique, sain et résolument en faveur des familles, un milieu où l'aménagement des espaces publics favorise les rapports intergénérationnels et les sentiments d'appartenance à un quartier et de fierté envers celui-ci!

Pour favoriser les transports actifs, nous mettons donc l'accent sur les stratégies suivantes :

A

MARQUER L'ENTRÉE DANS UN QUARTIER RÉSIDENTIEL

B

CONNECTER LES PÔLES D'ATTRACTION ET LES ESPACES VERTS ET DE LOISIR

C

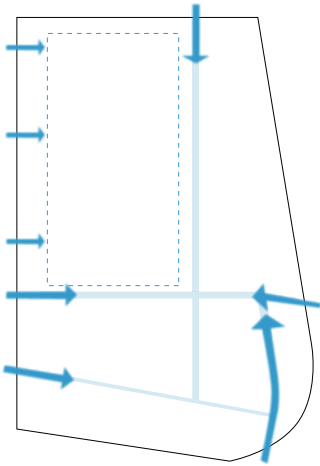
AMÉLIORER LES CONNEXIONS INTERQUARTIERS

D

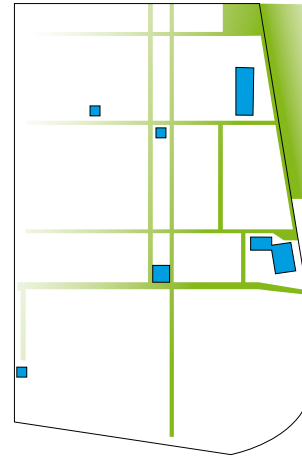
OPTIMISER LE RÉSEAU LOCAL DE TRANSPORT CYCLISTE

3.2 STRATÉGIES POUR FAVORISER LES TRANSPORTS ACTIFS

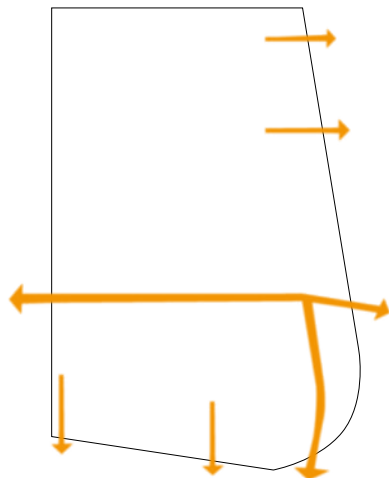
A MARQUER L'ENTRÉE DANS UN QUARTIER RÉSIDENTIEL



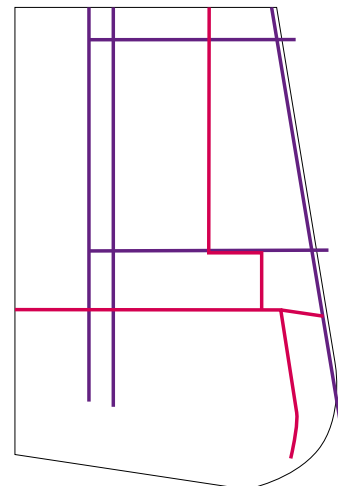
B CONNECTER LES PÔLES D'ATTRACTION ET LES ESPACES VERTS ET DE LOISIR



C AMÉLIORER LES CONNEXIONS INTERQUARTIERS



D OPTIMISER LE RÉSEAU LOCAL DE TRANSPORT CYCLISTE



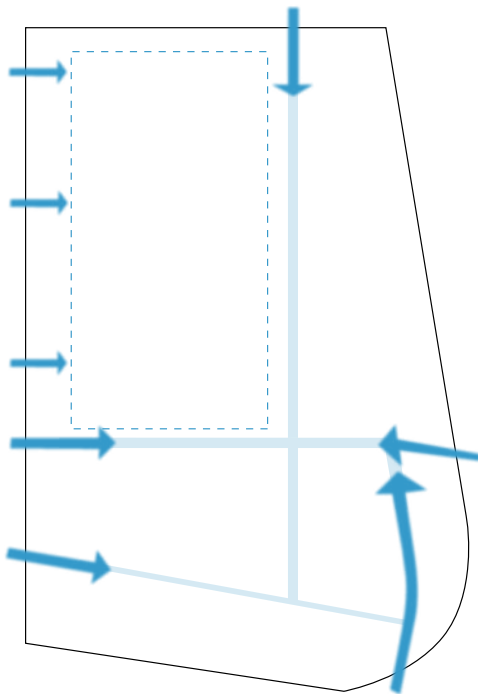
3.3 UN QUARTIER EN FAVEUR DES TRANSPORT ACTIFS

INTERVENTIONS À L'ÉCHELLE DU QUARTIER

A. MARQUER L'ENTRÉE DANS UN QUARTIER RÉSIDENTIEL

Parc-Extension est un quartier enclavé. À l'est, à l'ouest ou au sud, on y accède par quelques voies, dont la majorité font partie du réseau artériel de la ville. Marquer l'entrée dans un quartier résidentiel pour indiquer clairement aux automobilistes qu'ils doivent changer de mode de conduite est primordial pour assurer la sécurité et le confort des piétons et des cyclistes. Des interventions sont nécessaires à deux échelles distinctes :

- **AUX ENTRÉES PRINCIPALES**, pour marquer l'entrée dans un quartier résidentiel quand s'effectue un déplacement sur le réseau routier artériel ;
- **AUX ENTRÉES SECONDAIRES**, pour marquer l'entrée dans une rue résidentielle quand l'automobiliste s'y engage en provenance des réseaux routiers artériel ou collecteur.



PRINCIPAUX CONSTATS

- À l'est et au sud, les principales entrées de quartier, des viaducs de type autoroutier, incitent les automobilistes à circuler à une vitesse excessive.
- La circulation de transit continue sur l'artère commerciale qu'est la rue Jean-Talon Ouest génère un bruit constant.
- Peu d'aménagements contraignent le débordement de la circulation de transit dans les rues locales du quartier.

PRINCIPES

Basées sur les recommandations locales et les résultats des activités publiques, les priorités énoncées pour faire des différentes entrées de Parc-Extension des sites sécuritaires visent :

- la sécurisation et l'embellissement des viaducs ;
- la réduction de la vitesse de circulation en amont des entrées ;
- un changement dans le comportement des automobilistes par des mesures coercitives ;
- le dégagement des intersections pour accroître la visibilité des piétons et faciliter un contact visuel entre automobilistes et piétons.



Entrée d'une rue où ont été implantées des mesures d'apaisement de la circulation. Rue Duluth, Montréal.



Transition entre une rue collectrice et une rue résidentielle. Amsterdam, Pays-Bas

OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT ET PISTES D'ACTION

ENTRÉES PRIMAIRES

OBJECTIF :

Concevoir des aménagements susceptibles d'accroître la fierté et le sentiment d'appartenance envers le quartier par des interventions (embellissement, verdissement) valorisant le caractère distinctif et l'animation des espaces publics.

Q_A.1 Réaliser un aménagement distinctif sur la rue Jean-Talon Ouest, à ses entrées est et ouest, pour marquer l'entrée dans un quartier résidentiel (F/2.4).

OBJECTIF :

Revoir le partage de l'espace public, incluant la rue, pour favoriser les déplacements des piétons et des cyclistes et permettre une cohabitation plus harmonieuse des différents usagers.

Q_A.2 Revoir le partage de l'emprise routière sous les viaducs Jean-Talon et du Parc en allouant clairement, par affichage et marquage, un espace en site propre aux piétons et aux cyclistes (F/2);

Q_A.3 Réduire la largeur de la rue Jean-Talon Ouest à l'entrée est du quartier.

OBJECTIF :

Sécuriser les parcours piétonniers (trottoirs et intersections) et cyclables afin de les rendre continus, conviviaux et universellement accessibles.

Q_A.4 Sécuriser les parcours piétonniers et cyclables par l'installation d'un éclairage à l'échelle du piéton et du cycliste pour éliminer les zones d'ombre et assurer une perméabilité visuelle sous les viaducs (F/2);

Q_A.5 Améliorer la convivialité des passages pour piétons sous les viaducs par un entretien plus régulier et l'embellissement des parcours (réalisation d'œuvres d'art, éclairage artistique) (F/1);

Q_A.6 Sécuriser les passages pour piétons et cyclistes aux intersections du boulevard de l'Acadie et de la rue Jean-Talon Ouest et des rues Jean-Talon Ouest, Hutchison et de l'avenue du Parc par la réduction de la longueur des passages pour piétons, un marquage durable et visible et une signalisation assurant un temps de passage protégé (F/6 et 14).

ENTRÉES SECONDAIRES

OBJECTIF :

Sécuriser les parcours piétonniers (trottoirs et intersections) et cyclables afin de les rendre continus, conviviaux et universellement accessibles.

Q_A.7 Afficher l'entrée dans un quartier résidentiel où la priorité est accordée aux piétons et aux cyclistes;

Q_A.8 Souligner l'entrée dans un quartier résidentiel par l'implantation de passages pour piétons texturés ou surélevés;

Q_A.9 Réduire la longueur des passages pour piétons au minimum prescrit par les normes de conception par l'implantation d'avancées de trottoir avec un rayon de courbure réduit (F/14).



INTERVENTIONS À L'ÉCHELLE DU QUARTIER

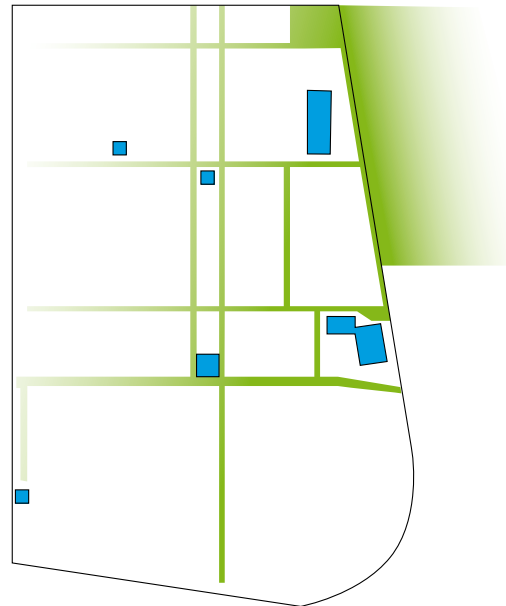
B. CONNECTER LES PÔLES D'ATTRACTION ET LES ESPACES VERTS ET DE LOISIR

Parc-Extension est un quartier dont les pôles d'attraction et de services sont relativement concentrés et à courte distance de marche les uns des autres. Malgré ces facteurs, les déplacements piétonniers et cyclables y sont ardues en raison de la cohabitation difficile avec les automobilistes et du manque d'infrastructures sécuritaires adaptés et répondant au fort débit piétonnier. De plus, les aménagements inadéquats sur les parcours sont source de beaucoup d'insécurité pour les piétons et les cyclistes. Sur l'ensemble du territoire, les lieux de fréquentations sont peu réseautés entre eux et mis en valeur. Améliorer la connexion des pôles d'attraction tels que l'artère commerciale Jean-Talon, le pôle de la Gare Jean-Talon et le Complexe William-Hingston encouragerait le passage d'un lieu à l'autre et favoriserait l'achat local. Améliorer la connexion entre les espaces verts et de loisir implique le développement d'un réseau vert résolument axé sur les transports actifs pour inciter les résidents de Parc-Extension à bouger davantage en empruntant un circuit sécuritaire et convivial qui permettrait la découverte des joyaux du quartier. Cela nécessite d'y affirmer la priorité piétonne et d'y concentrer les mesures d'apaisement de la circulation et de verdissement.

Des interventions sont nécessaires pour créer des :

- **PARCOURS VERTS** le long desquels la priorité piétonne est affirmée, la circulation est apaisée, les vitesses de circulation sont réduites et où les infrastructures piétonnes et cyclables sont sécuritaires, continues et conviviales.

Identifiés lors des activités publiques, les axes suivants constituent la trame piétonnière reliant les points d'intérêt du quartier où intervenir prioritairement : St-Roch, Bloomfield, de l'Épée, Jean-Talon, ainsi que et les abords de la Place de la Gare Jean-Talon.



PRINCIPAUX CONSTATS

- Difficultés d'accès au pôle intermodal (métro du Parc) et à la Place de la Gare Jean-Talon.
- Infrastructures piétonnières engorgées à proximité des générateurs de déplacement.
- Cheminements piétonniers interrompus et nécessitant des détours.
- Par les rues résidentielles, déplacements entre les points d'intérêt peu sécuritaires.

PRINCIPES

Basées sur les recommandations locales et les résultats des activités publiques, les priorités énoncées pour la constitution d'un réseau de transport actif reliant les principaux lieux de destination visent :

- le réseautage des lieux d'intérêt par un aménagement piétonnier et cyclable cohérent se bonifiant au fil du temps ;
- la priorisation des déplacements piétonniers et cyclables en réduisant les temps d'arrêt donc, de parcours ;
- la connexion continue des principaux lieux d'intérêt au réseau ;
- un marquage incitatif des distances à parcourir et des temps de parcours à pied ou en vélo entre les différents lieux d'intérêt.



Accès au parc facilité par un passage pour piéton très large.
Boston, États-Unis.



Affichage des lieux d'intérêt et des temps de parcours à la marche et en vélo.
Lyttelton, Nouvelle-Zélande.

OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT ET PISTES D'ACTION

Les pistes d'action sont présentées dans les sections 3.4 et 3.5 de ce document.

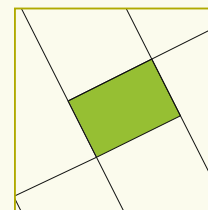
IMPORTANT :

Puisque la stratégie « connecter les pôles d'attraction et les espaces verts et de loisir » implique des solutions relevant des trois échelles d'intervention, vous devrez donc vous référer à chacune des sections correspondantes pour y trouver les pistes d'action s'y rattachant.

- Section 3.4 pour les interventions à l'échelle du site ;
- Section 3.5 pour les interventions à l'échelle de la rue et des intersections.

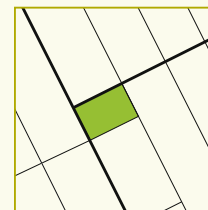
À titre d'exemple, vous cherchez les actions proposées pour favoriser les transports actifs sur la rue Jean-Talon traversant le quartier d'est en ouest.

Pour trouver des actions visant à créer un lieu de vie accessible et attractif pour les piétons et les cyclistes :



- sur la rue Jean-Talon, consultez la page 21
- sur le site de la Place de la Gare Jean-Talon, consultez la page 13
- au parc Athéna, consultez la page 19

Pour trouver des actions visant à créer une rue sécuritaire et accessible pour les piétons et les cyclistes :



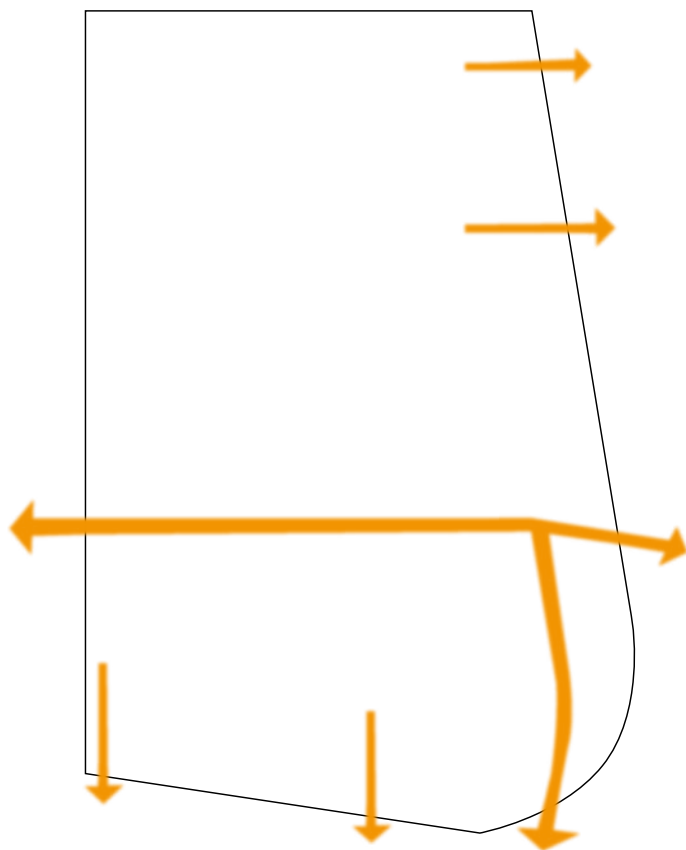
- sur la rue Jean-Talon, consultez la page 21
- sur la rue St-Roch, consultez la page 29



INTERVENTIONS À L'ÉCHELLE DU QUARTIER

C. AMÉLIORER LES CONNEXIONS INTERQUARTIERS

Parc-Extension est un quartier enclavé. Principalement à l'est et au sud, la voie ferrée constitue une barrière physique difficilement franchissable par les piétons et les cyclistes. Actuellement, seul trois passages permettent de les traverser. À l'ouest, sur la rue de l'Acadie, les intersections présentent peu de mesures favorisant la traversée sécuritaire vers les arrêts d'autobus et peu d'ouvertures dans la clôture ceinturant ville Mont-Royal permettent une circulation directe vers le quartier limitrophe. Améliorer les connexions interquartiers implique de sécuriser en priorité les accès aux quartiers contigus et de les rendre plus conviviaux pour réduire considérablement les temps de parcours à pied et à vélo.



PRINCIPAUX CONSTATS

- Peu d'accès aux quartiers limitrophes: Villeray, Outremont ou ville Mont-Royal.
- Les passages existants présentent peu de mesures favorables aux piétons et cyclistes.
- Le projet d'aménagement de la gare de triage est une occasion unique de créer des passages entre Parc-Extension et Outremont.

PRINCIPES

Basées sur les recommandations locales et les résultats des activités publiques, les priorités énoncées pour le désenclavement du quartier visent:

- l'ouverture d'un passage sur la voie ferrée entre la rue Ball et la rue Jean-Talon;
- l'implantation d'un lien piétonnier et cyclable vers le futur campus de l'Université de Montréal;
- l'implantation de pistes cyclables utilitaires et connectées au réseau cyclable montréalais au cœur du quartier.



Intégration d'œuvres d'art aux infrastructures de transport. Londres, Grande-Bretagne.



Passerelle accessible aux piétons, cyclistes et personnes à mobilité réduite. Promenade plantée, Paris.

OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT ET PISTES D'ACTION

OBJECTIF :

Sécuriser les parcours piétonniers (trottoirs et intersections) et cyclables afin de les rendre continus, conviviaux et universellement accessibles.

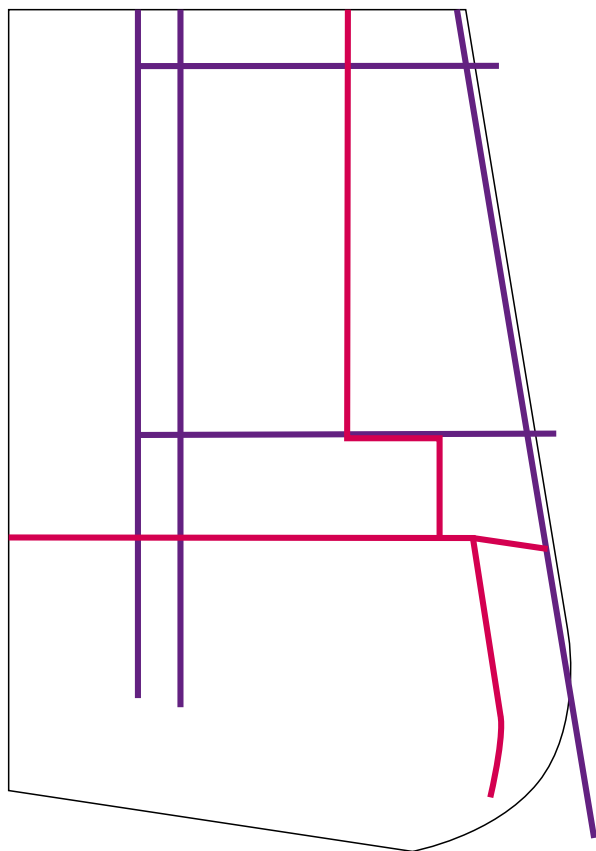
- Q_C.1** Accroître le nombre de passages à niveau vers le parc Jarry et les quartiers Villeray et Outremont et ce, notamment dans les axes des rues Ogilvy, de l'Épée/Bloomfield et de l'Acadie;
- Q_C.2** Sécuriser les intersections du boulevard de l'Acadie en priorisant le croisement avec la rue Jean-Talon ainsi que les intersections permettant d'accéder à ville Mont-Royal (F/13 et 14);
- Q_C.3** Aménager la rue de l'Épée à titre de lien piétonnier privilégié vers le futur campus universitaire de l'Université de Montréal.



INTERVENTIONS À L'ÉCHELLE DU QUARTIER

D. OPTIMISER LE RÉSEAU LOCAL DE TRANSPORT CYCLISTE

Parc-Extension est un quartier central et bien que 70 % des déplacements internes des résidants soient faits à pied ou à vélo, il n'existe actuellement aucune piste cyclable. Le tracé projeté par la ville de Montréal pour le développement du réseau cible principalement le lien vert le long de la voie ferrée nord-sud dans le prolongement de l'actuel tronçon (entre les rues d'Iberville et St-Urbain) vers le Marché Central. Bien qu'intéressant pour les montréalais, ce tronçon cyclable n'aura que très peu d'impacts positifs sur la mobilité des citoyens de Parc-Extension dans leur quartier. Optimiser le réseau local de transport cyclable vise à développer un réseau utilitaire reliant les pôles d'intérêt du quartier et non seulement pour le loisir.



PRINCIPAUX CONSTATS

- Réseau cyclable inexistant.
- Cohabitation difficile entre les cyclistes et automobilistes, et ce, principalement sur la rue Jean-Talon Ouest.
- Manque de supports à vélos de qualité à proximité des pôles d'intérêt.

PRINCIPES

Basées sur les recommandations locales et les résultats des activités publiques, les priorités énoncées pour la création d'un réseau cyclable local visent :

- l'implantation de pistes cyclables traversant le quartier dans les axes est-ouest et nord-sud ;
- la connectivité avec le réseau montréalais.



Crédit: Departement of Transportation, NYC

Cohabitation entre les cyclistes et les automobilistes sur les rues achalandées grâce à un marquage au sol visible. Manhattan, New York.



Aire de stationnement à vélos protégée et sécuritaire. Strasbourg, France.

OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT ET PISTES D'ACTION

OBJECTIF :

Revoir le partage de l'espace public, incluant la rue, pour favoriser les déplacements des piétons et des cyclistes et permettre une cohabitation plus harmonieuse des différents usagers.

- Q_D.1** Revoir le partage des espaces de circulation sous les viaducs Jean-Talon et du Parc en allouant un espace en site propre clairement indiqué pour les piétons et les cyclistes (F/2);
- Q_D.2** Permettre l'aménagement de bandes cyclables balisées à contresens de la circulation automobile pour faciliter les déplacements des cyclistes et réduire les temps de parcours;
- Q_D.3** Dans l'axe est-ouest, implanter une voie cyclable sur la rue Ball pour relier le parc Jarry, le parc St-Roch et la rue Wiseman (F/20);
- Q_D.4** Dans l'axe est-ouest, implanter une voie cyclable sur la rue Ogilvy avec un passage pour piétons et cyclistes sur la voie ferrée;
- Q_D.5** Dans l'axe nord-sud, implanter une voie cyclable sur les rues Wiseman/Outremont;
- Q_D.6** Dans l'axe nord-sud, implanter une voie cyclable sur les rues Querbes/Durocher pour relier la Place de la Gare Jean-Talon au Complexe William-Hingston (F/20);
- Q_D.7** Soutenir le projet de piste cyclable est-ouest sur la rue Jarry pour connecter les quartiers Parc-Extension, Villeray et Saint-Michel au réseau cyclable montréalais;

Q_D.8 Accroître le nombre de supports à vélos aux abords des principales destinations : les stations de métro du Parc et de l'Acadie, le Complexe William-Hingston et la rue commerciale Jean-Talon en privilégiant des installations protégées et sécuritaires;

Q_D.9 Implanter des bornes de vélos en libre-service Bixi dans tout le quartier et étudier la pertinence des emplacements proposés par les citoyens (F/9).

OBJECTIF :

Accroître l'accessibilité aux lieux d'intérêt et aux espaces verts et de loisir ainsi que la connectivité des différents pôles par des modes de déplacement actifs.

Q_D.10 Établir des mesures incitatives favorisant l'implantation, par les propriétaires d'immeubles d'appartements, de supports à vélos dans la rue ou dans des endroits protégés, en priorisant les bâtiments dont les locataires n'ont pas d'accès direct vers l'extérieur;

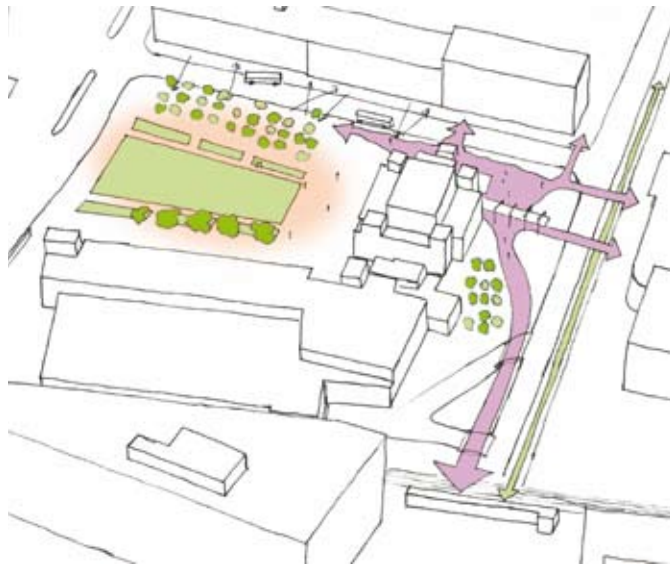
Q_D.11 Dans le cas de nouvelles constructions, rendre obligatoire, par des mesures réglementaires, l'implantation de stationnements pour vélos dans des espaces couverts et sécuritaires.

3.4 DES LIEUX DE VIE À VALORISER

INTERVENTION À L'ÉCHELLE DU SITE

A. PLACE DE LA GARE JEAN-TALON: UN PÔLE DE TRANSPORT ESSENTIEL

L'implantation successive du métro et du train de banlieue s'est faite à deux époques différentes, sans vision commune d'aménagement. Cette lacune rend difficile aujourd'hui les déplacements entre l'édicule du métro Parc et le quai du train de banlieue. Le caractère intermodal de ce pôle doit apparaître clairement afin de faciliter les déplacements piétonniers et cyclables sur la rue Ogilvy.



Autour de la Place de la Gare Jean-Talon la priorité piétonne est affirmée pour faciliter l'accessibilité à ce pôle intermodal. La rue Hutchison est désormais fermée à la circulation automobile et est réservée au transport en commun. L'esplanade devant l'ancienne gare est un lieu à investir par des activités temporaires qui favorisent un achalandage à toute heure de la journée.

PRINCIPAUX CONSTATS

- Achalandage piétonnier important aux heures de pointe.
- Aires d'attente pour autobus mal situées ou mal aménagées.
- Abords de la station de métro non configurés pour faciliter le transfert d'un mode de transport à un autre.

PRINCIPES

Basées sur les recommandations locales et les résultats des activités publiques, les priorités énoncées pour faire du pôle intermodal de Parc-Extension un lieu convivial visent :

- La diminution de l'espace accordé aux véhicules motorisés;
- L'affirmation de la priorité piétonne;
- L'amélioration des conditions de transfert d'un mode de transport à un autre;
- La valorisation de la Place de la Gare Jean-Talon et de ses abords.

VOLONTÉ POLITIQUE

Plan d'urbanisme de Montréal, juin 2005

OBJECTIF 14 : Assurer une contribution positive des grandes infrastructures de transport à l'amélioration du paysage urbain. (p. 146-147), Action 14.2 :

Améliorer l'intégration des infrastructures de transport collectif au paysage urbain par :

- La mise en place de trottoirs continus suffisamment larges;
- Des aménagements paysagers;
- Un éclairage et un mobilier urbain appropriés;
- Des stationnements pour vélos.



Espace aux abords du Rijksmuseum à Amsterdam aménagé pour favoriser l'accès en transport actif et collectif. Paulaus Potterstraat, Amsterdam.



Crédit: Defacto

Réduction de l'espace accordé aux véhicules, traitement particulier du sol et absence de distinction entre le trottoir et la chaussée. New Road, Brighton, Grande-Bretagne.

OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT ET PISTES D'ACTION

OBJECTIF :

Revoir le partage de l'espace public, incluant la rue, pour favoriser les déplacements des piétons et des cyclistes et permettre une cohabitation plus harmonieuse des différents usagers.

- S_A.1 Constituer, sur la rue Hutchison, un espace partagé entre piétons, cyclistes et autobus, interdit aux voitures et camion. (F/3);
- S_A.2 Constituer un espace partagé entre les piétons, les cyclistes, les autobus et les autres véhicules sur la rue Ogilvy (F/3);
- S_A.3 Appliquer, sur les tronçons des rues Hutchison et Ogilvy un marquage au sol qui définit cet espace comme partagé;
- S_A.4 Réduire la largeur de la chaussée de la rue Hutchison;
- S_A.5 Élargir les trottoirs de la rue Hutchison afin de permettre l'aménagement de terrasses par les commerçants.

OBJECTIF :

Sécuriser les parcours piétonniers (trottoirs et intersections) et cyclables afin de les rendre continus, conviviaux et universellement accessibles.

- S_A.6 Implanter un passage pour piétons au milieu du tronçon devant l'édicule de la station de métro Parc (F/5);
- S_A.7 Appliquer un marquage au sol durable aux intersections ceinturant le pôle de transport (F/12);
- S_A.8 Supprimer les arrêts d'autobus du côté ouest de la rue Hutchison;

- S_A.9 Concentrer les arrêts d'autobus sur le tronçon de la rue Ogilvy à proximité de l'édicule de la station de métro Parc.

OBJECTIF :

Accroître l'accessibilité aux lieux d'intérêt et aux espaces verts et de loisir ainsi que la connectivité des différents pôles par des modes de déplacement actifs.

- S_A.10 Augmenter la quantité et la qualité des supports à vélo à proximité de la station de métro.
- S_A.11 Regrouper les arrêts d'autobus de différents circuits afin de justifier l'aménagement de zones d'attente couvertes et confortables.

OBJECTIF :

Concevoir des aménagements susceptibles d'accroître la fierté et le sentiment d'appartenance envers le quartier par des interventions (embellissement, verdissement) valorisant le caractère distinctif et l'animation des espaces publics.

- S_A.12 Verdir les abords bétonnés de l'ancienne Gare Jean-Talon, particulièrement du côté de la rue Ogilvy;
- S_A.13 Mettre en valeur le bâtiment de la Gare par un plan lumière;
- S_A.14 Meubler l'esplanade de la Place de la Gare par l'installation d'îlots plantés et de bancs;
- S_A.15 Mettre en œuvre une programmation d'événements publics à l'image des Jams de la Place de la Gare Jean-Talon tenus en décembre 2009;
- S_A.1 Mobiliser des partenaires pour la mise en place de kiosques commerciaux à proximité de l'édicule de la station de métro (F/8).



INTERVENTIONS À L'ÉCHELLE DU SITE

B. L'ARTÈRE COMMERCIALE : LA RUE JEAN-TALON OUEST

Malgré une diversité et une densité commerciale étonnante, l'aménagement actuel du domaine public ne garantit pas un accès optimal et n'offre pas la présence de beaucoup d'espace pour la détente. Cette artère commerciale devrait pouvoir rayonner comme lieu de rencontre et de consommation sécuritaire et accessible à pied.



PRINCIPAUX CONSTATS

- Lieu avec une forte identité locale.
- Grande diversité de commerces de détail et de services.
- Utilisation des trottoirs par les commerçants qui limite les déplacements.

PRINCIPES

Basées sur les recommandations locales et les résultats des activités publiques, les priorités énoncées pour transformer la rue Jean-Talon en pôle commercial attractif visent :

- l'amélioration de l'ambiance de la rue par du mobilier et des plantations ;
- l'affirmation de la rue commerciale comme lieu de rencontre et de socialisation.

Mise en valeur des intersections comme lieux de rencontre par la création d'aire de détente, l'embellissement du domaine public et l'implantation d'un éclairage à l'échelle du piéton. Des passages pour piétons texturés et d'une longueur permettent faciliter le passage d'un côté à l'autre de la rue.



Rue commerciale dont l'espace a été repensé en faveur des piétons. Letchworth, Grande-Bretagne.



Trottoirs utilisés par les commerçants. Berlin, Allemagne.

OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT ET PISTES D'ACTION

OBJECTIF :

Accroître l'accessibilité aux lieux d'intérêt et aux espaces verts et de loisir ainsi que la connectivité des différents pôles par des modes de déplacement actifs.

- S_B.1 Accroître le nombre de supports à vélos sur l'ensemble de la rue Jean-Talon. Prioriser un mobilier visible s'implantant sur la chaussée afin de dégager le champ visuel et de désencombrer les trottoirs;
- S_B.2 Assurer un dégagement minimal des trottoirs de 1,8m sur l'ensemble du tronçon commercial.

OBJECTIF :

Concevoir des aménagements susceptibles d'accroître la fierté et le sentiment d'appartenance envers le quartier par des interventions (embellissement, verdissement) valorisant le caractère distinctif et l'animation des espaces publics.

- S_B.3 Mettre en place un programme d'aide à la revitalisation commerciale et à la rénovation des façades (PR@M) sur l'artère commerciale Jean-Talon;
- S_B.4 Développer et implanter une signature visuelle propre à la rue Jean-Talon;
- S_B.5 Privilégier un aménagement distinct pour la rue Jean-Talon afin d'en souligner la vocation commerciale;
- S_B.6 Meubler et verdier les saillies de trottoirs;
- S_B.7 Améliorer la qualité et la diversité des plantations sur le domaine public, particulièrement au sein des fosses existantes;
- S_B.8 Aménager les trottoirs afin que les commerçants puissent étaler leur marchandise à l'extérieur sans obstruer la voie publique.



INTERVENTIONS À L'ÉCHELLE DU SITE

C. COMPLEXE WILLIAM-HINGSTON ET SES ABORDS

Malgré une localisation excentrée dans le quartier, le Complexe William-Hingston constitue le cœur de la vie communautaire locale. Ses murs abritent une diversité étonnante d'activités sportives, scolaires, communautaires et culturelles, ce qui en fait un lieu très fréquenté. L'aménagement des abords doit garantir une accessibilité optimale et offre un cadre bâti convivial et verdoyant aux utilisateurs du complexe.



PRINCIPAUX CONSTATS

- Manque de convivialité aux abords du bâtiment.
- Esplanade bétonnée présentant un potentiel de verdissement.
- Cours avant bétonnée et vouée au stationnement.

PRINCIPES

Basées sur les recommandations locales et les résultats des activités publiques, les priorités énoncées pour transformer les abords du Complexe William-Hingston visent :

- l'affirmation de l'importance du bâtiment dans la communauté par l'aménagement convivial de ses abords ;
- l'amélioration du sentiment de sécurité ;
- l'embellissement de ses abords ;
- le réaménagement de la cour avant à des fins publiques.

L'aménagement de la cour avant à des fins publiques permet une plus grande utilisation des lieux notamment par l'aménagement d'une agora. L'élimination des clôtures, la diminution de la surface bétonnée et la plantation de végétaux en font un lieu plus perméable à investir par le public.



Crédit: Department of Transportation NYC

Un espace de stationnement transformé à faible coût en un espace de rencontre verdoyant. Manhattan, New York.



Terrasses et toits peuvent être utilisés à des fins d'agriculture urbaine et de verdissement. UQAM, Montréal.

OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT ET PISTES D'ACTION

OBJECTIF :

Accroître l'accessibilité aux lieux d'intérêt et aux espaces verts et de loisir ainsi que la connectivité des différents pôles par des modes de déplacement actifs.

ESPLANADE

- S_C.1** Retirer les nombreuses clôtures afin de constituer un lieu ouvert et accessible;
- S_C.2** Valoriser l'entrée sur la rue Durocher par un projet de ruelle verte;
- S_C.3** Accroître le nombre de supports à vélos et les implanter de sorte qu'ils ne gênent pas l'accès au bâtiment;
- S_C.4** Rétablir un passage pour piétons vers le parc Jarry par une traverse au niveau du sol en remplacement de la passerelle condamnée;
- S_C.5** Installer un panneau informatif où les groupes locaux afficheraient leurs activités;
- S_C.6** Réserver la cour avant pour des activités publiques et interdire le stationnement de véhicules.

ESPLANADE

- S_C.7** Installer un mobilier urbain et un éclairage à l'échelle du piéton;
- S_C.8** Verdir les parois bétonnées;
- S_C.9** Aménager des fosses de plantation pour verdir le site.

OBJECTIF

Concevoir des aménagements susceptibles d'accroître la fierté et le sentiment d'appartenance envers le quartier par des interventions (embellissement, verdissement) valorisant le caractère distinctif et l'animation des espaces publics.

- S_C.10** Aménager un espace pouvant accueillir des événements publics;
- S_C.11** Aménager une aire de jeux devant à l'école Barthelemy-Vimont.



INTERVENTIONS À L'ÉCHELLE DU SITE

D. PARC ATHÉNA

Le parc Athéna constitue un lieu identitaire fort pour la population hellénique de Parc-Extension, bien que, au fil des décennies, les résidents de toutes les origines aient investi ce site. Les dimensions du parc et l'aménagement à l'échelle humaine en font un lieu de détente très apprécié. Seule interruption du cadre bâti sur la rue Jean-Talon, il s'agit aussi d'un bel îlot de verdure.



Le réaménagement du parc Athéna et de ses abords comprend un changement complet dans la conception des rues qui le ceinturent, celles-ci sont considérées comme des espaces partagés entre les différents usagers. Le parc subit des changements quant à la nature de l'aménagement paysager et du mobilier urbain pour transformer celui-ci un espace vert au design audacieux.

PRINCIPAUX CONSTATS

- Parc très fréquenté.
- Aménagement classique.
- Grand nombre d'arbres coupés récemment.

PRINCIPES

Basées sur les recommandations locales et les résultats des activités publiques, les priorités énoncées pour améliorer le parc Athéna sont:

- l'accroissement des interactions entre le parc et la rue Jean-Talon;
- la diversification de l'offre d'activités.
- la mise en valeur de l'art public.



Crédit: Department of Transportation NYC

Installation de tables, de chaises et de parasols pour offrir la possibilité aux passants de s'asseoir. Manhattan, New York.



Présence d'éléments architecturaux qui invitent les passants à s'y arrêter. Parc du Portugal, Montréal.

OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT ET PISTES D'ACTION

OBJECTIF :

Accroître l'accessibilité aux lieux d'intérêt et aux espaces verts et de loisir ainsi que la connectivité des différents pôles par des modes de déplacement actifs.

- S_D.1 Aménager les rues Greenshields, de l'Épée et Bloomfield en rues à usages mixtes;
- S_D.2 Modifier l'aménagement du parc afin qu'il soit plus ouvert sur la rue Jean-Talon.

OBJECTIF :

Concevoir des aménagements susceptibles d'accroître la fierté et le sentiment d'appartenance envers le quartier par des interventions (embellissement, verdissement) valorisant le caractère distinctif et l'animation des espaces publics.

- S_D.3 Implanter une fontaine intégrée à la statue d'Athéna déjà présente sur le site. La fontaine peut-être aménagée de manière à permettre au gens de s'y assoir et de s'y rafraîchir;
- S_D.4 Diversifier le mobilier urbain pour permettre différents usages;
- S_D.5 Accroître la valeur symbolique du parc en donnant une couleur locale au mobilier urbain;
- S_D.6 Accroître et diversifier les types de plantations;
- S_D.7 Ajouter des aires de jeux pour les enfants et les adultes.

3.5 DES RUES SÉCURITAIRES ET CONVIVIALES



INTERVENTIONS À L'ÉCHELLE DE LA RUE

A. RUE COMMERCIALE DE QUARTIER

La rue Jean-Talon Ouest

Cette rue commerciale de quartier accueille une clientèle diverse qui s'y rend pour consommer et se récréer, et ce, à toute heure de la journée. De plus, plusieurs usagers s'y rendent en transport actif et y déambulent pour profiter de l'ambiance qui y règne. L'amalgame de commerces de détail, de restaurants et d'institutions permet aux usagers de réaliser plusieurs activités en un même lieu. La rue commerciale constitue aussi une vitrine pour le quartier où transparait la composition sociale et ethnique diversifiée.

PRINCIPAUX CONSTATS

- Achalandage important à toute heure de la journée.
- Circulation automobile dense qui limite les déplacements piétonniers.
- Infrastructures piétonnières insuffisantes compte tenu de l'achalandage .
- Commerçants inquiets de la perte potentielle d'espaces de stationnement.

PRINCIPES

Basées sur les recommandations locales et les résultats des activités publiques, les priorités énoncées pour faire de la rue Jean-Talon une artère commerciale sécuritaire et à échelle humaine visent :

- la sécurisation des intersections;
- l'amélioration de la visibilité pour les piétons.

VOLONTÉ POLITIQUE

Charte du piéton de Montréal

Objectif 2: Soutenir l'économie montréalaise (p.3 et 4)

- [il importe d'] offrir un accès de qualité pour les piétons aux services, aux biens de consommation, aux activités communautaires et aux transports collectifs.

Objectif 3: Intégrer harmonieusement les réseaux de transport à l'espace urbain et contribuer à sa structuration (p.3)

- [il importe de] prioriser le piéton lors de la conception et de l'aménagement du domaine public.
- [il importe de] considérer la qualité du milieu comme un incitatif à la pratique de la marche.

Plan d'urbanisme de l'arrondissement St-Michel-Villeray-Parc-Extension

SECTION 26.3.1 - Objectif 3.1: Assurer [...] une desserte optimale en matière de parcs et espace verts et en équipement collectif. (p.9)

Action 3.6:

- Prévoir, lors de la réfection des rues et si les conditions le permettent, le rétrécissement de la chaussée afin de permettre la plantation d'arbres dans l'emprise publique.

SECTION 26.3.1 Objectif 7: Soutenir l'amélioration des principales rues commerçantes (p.12)

Action 7.4:

- Évaluer la possibilité d'autoriser l'implantation de cafés-terrasses le long de certaines rues commerçantes, en tenant compte des impacts possibles sur les milieux de vie.



Rue commerciale permettant une cohabitation entre les différents usagers. Paris, France.



Aménagement de la chaussée et des traverses piétonnières. Letchworth, Grande-Bretagne.

OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT ET PISTES D'ACTION

OBJECTIF :

Revoir le partage de l'espace public, incluant la rue, pour favoriser les déplacements des piétons et des cyclistes et permettre une cohabitation plus harmonieuse des différents usagers.

- R_A.1** Réaménager le trottoir devant le parc Athéna afin qu'il soit mieux intégré à la trame urbaine ;
- R_A.2** Meubler les saillies de trottoirs existantes avec du mobilier urbain favorable à la détente et aux rencontres ;
- R_A.3** Inviter les commerçants et restaurateurs à utiliser les trottoirs.

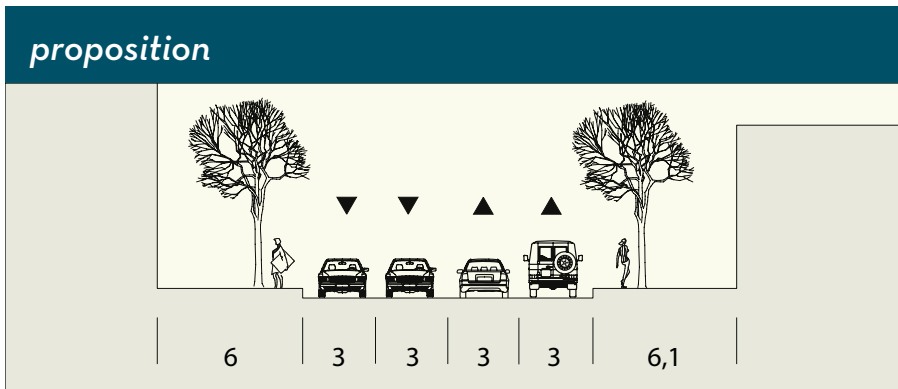
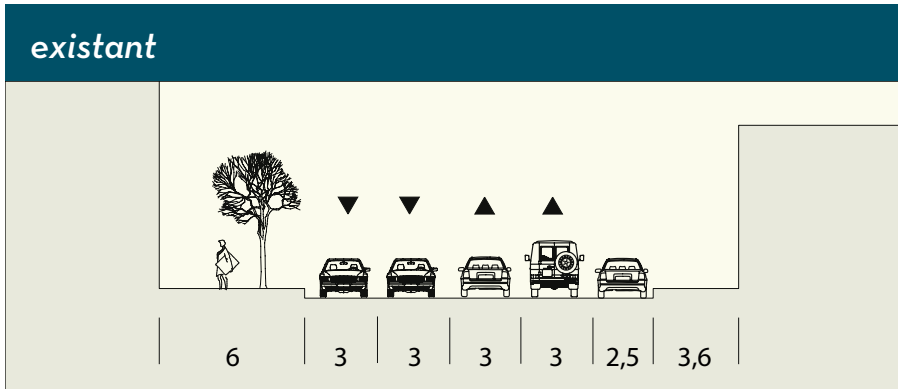
OBJECTIF :

Sécuriser les parcours piétonniers (trottoirs et intersections) et cyclables afin de les rendre continus, conviviaux et universellement accessibles.

- R_A.4** Assurer l'application de l'article 386 du Code de la sécurité routière du Québec qui interdit le stationnement à moins de 5 mètres de tout passage pour piétons grâce à l'aménagement physique, le marquage au sol et la présence policière accrue ;
- R_A.5** Affirmer la priorité des piétons par l'implantation de feux à décompte numérique et d'un marquage des traverses visible et texturé, particulièrement aux intersections du Parc, Bloomfield, Querbes, Outremont et de l'Acadie (F/7 et F/13) ;
- R_A.6** Implanter des saillies de trottoirs au quatre coins des intersections suivantes : Acadie, Wiseman, Bloomfield et Querbes (F/6 et F/16) ;
- R_A.7** Explorer la possibilité d'implanter des passages pour piétons texturés aux intersections Outremont et Stuart ;
- R_A.8** Implanter du marquage durable et visible sur l'ensemble des traverses des rues résidentielles croisant la rue Jean-Talon (F/7 et F/13).

COUPES COMPARATIVES

Réaménagement de l'intersection des rues Jean-Talon et Wiseman: implantation de saillies de trottoirs, élimination du stationnement aux intersections et augmentation de l'espace voué aux piétons (localisation de la coupe sur le plan de la page suivante).



AMÉLIORATIONS D'ICI

01

Feu piéton à décompte numérique



03

Saillies de trottoirs aux intersections



02

Passage pour piétons surélevé et texturé



04

Aire de stationnement pour vélos sur la chaussée



05

Terrasse privée sur le trottoir



AMÉLIORATIONS D'AILLEURS

01

Espace de vente sur le trottoir



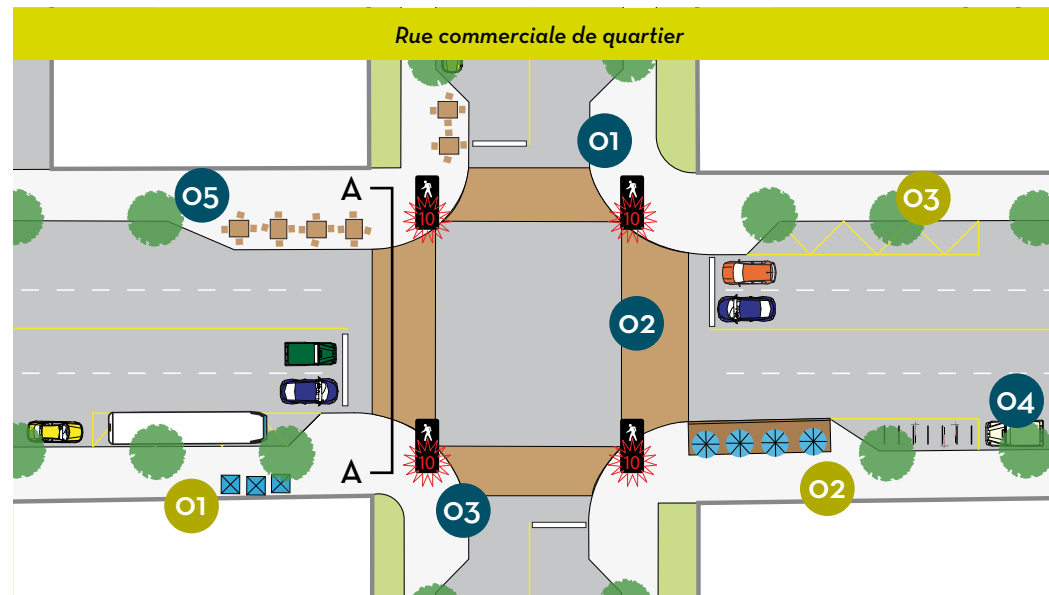
02

Trottoir large et dégagé



03

Fosse pour arbre avec plantation au sol





INTERVENTIONS À L'ÉCHELLE DE LA RUE

B. ARTÈRE EN MILIEU RÉSIDENTIEL

Le secteur Hutchison/Jean-Talon/du Parc

Le réseau routier artériel accueille un grand débit véhiculaire et assure une fluidité automobile à l'échelle de la ville de Montréal. Ce réseau artériel passe en plein cœur du quartier Parc-Extension. Les axes de l'Acadie, Jean-Talon et du Parc sont peu conviviaux pour les piétons, sont des zones de congestion qui nuisent à la qualité et l'ambiance de l'artère commerciale du quartier. Cette situation est flagrante à l'intersection de l'avenue du Parc et de la rue Jean-Talon.

PRINCIPAUX CONSTATS

- Engorgement provoqué par la jonction de deux artères majeures en une seule.
- Débordement du trafic sur la rue Hutchison, tout près d'une station de métro.
- Signalisation et gestion des feux de circulation qui compromettent la sécurité des piétons.

PRINCIPES

Basées sur les recommandations locales et les résultats des activités publiques, les priorités pour modifier et atténuer les impacts du trafic motorisé sur ces artères sont:

- l'affirmation de la priorité piétonne;
- la sécurisation des intersections à la faveur des piétons;
- l'amélioration de l'accès à la station de métro Parc;
- l'atténuation des débordements de trafic à l'intérieur du quartier.

VOLONTÉ POLITIQUE

Plan de transport de Montréal

A2 Favoriser les modes actifs, L'intégration des besoins des piétons dans l'aménagement (p.104)

- Déployer des mesures favorables aux piétons aux abords des stations de métro, des gares de train de banlieue et des points d'embarquement majeurs du transport en commun.



Intersection sécuritaire favorisant le passage des piétons, Atlanta, États-Unis.



Les piétons bénéficient d'un temps exclusif pour traverser l'intersection des rues Yonge et Dundas. Toronto.

OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT ET PISTES D'ACTION

OBJECTIF :

Revoir le partage de l'espace public, incluant la rue, pour favoriser les déplacements des piétons et des cyclistes et permettre une cohabitation plus harmonieuse des différents usagers.

- R_B.1** Interdire les voitures sur la rue Hutchison entre les rues Jean-Talon et Ogilvy;
- R_B.2** Réaménager les voies sur la rue Jean-Talon en priorisant le transport en commun et en facilitant la traverse des piétons;
- R_B.3** Sur la rue Jean-Talon, formaliser et allonger les terre-pleins entre les rues Durocher et Hutchison et Hutchison et du Parc.

OBJECTIF :

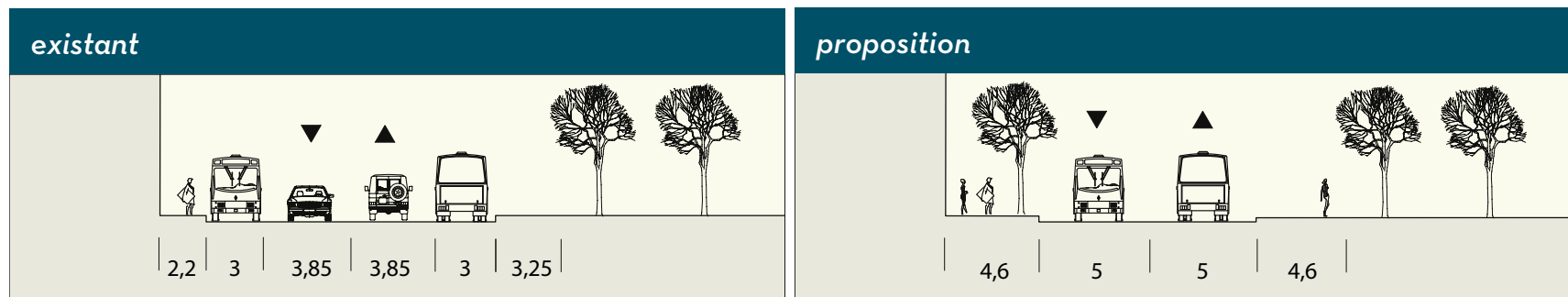
Sécuriser les parcours piétonniers (trottoirs et intersections) et cyclables afin de les rendre continus, conviviaux et universellement accessibles.

- R_B.4** Assurer l'application de l'article 386 du Code de la sécurité routière du Québec qui interdit le stationnement à moins de 5 mètres de tout passage pour piétons grâce à l'aménagement physique, le marquage au sol et la présence policière accrue;
- R_B.5** Implanter sur l'ensemble des passages pour piétons un marquage au sol durable;
- R_B.6** Aménager des passages pour piétons adaptés au flux piéton qui emprunte les intersections;
- R_B.7** Aux intersections avec feux de circulation, arrêter le trafic pour au moins 20 secondes et permettre aux piétons de traverser dans toutes les directions.

COUPES COMPARATIVES

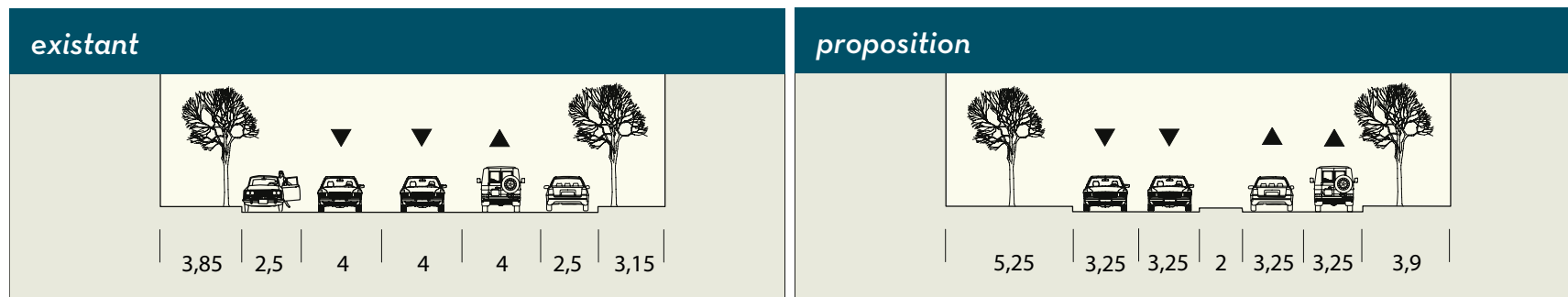
La rue Hutchison

Réaménagement de la rue Hutchison devant la Place de la Gare Jean-Talon: un espace de circulation réservé aux autobus et aux piétons: réduction de la largeur de la chaussée, élargissement des trottoirs et plantation de végétaux de part et d'autre de la rue (localisation de la coupe sur le plan de la page suivante).



La rue Jean-Talon

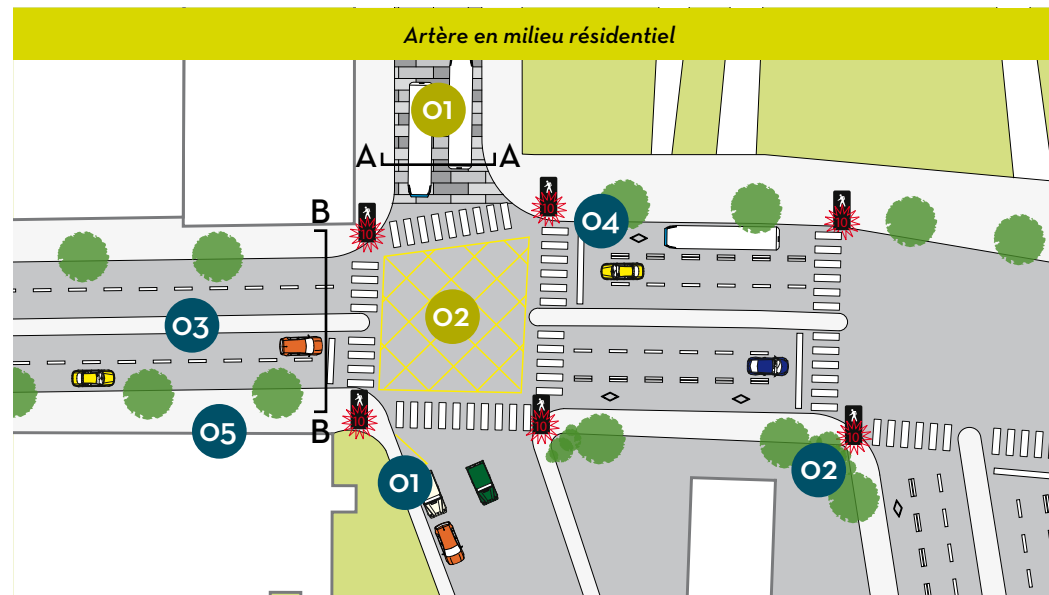
Réaménagement de la rue Jean-Talon à l'intersection de la rue Hutchison: suppression de la voie centrale pour le virage à gauche, élimination des voies vouées au stationnement et implantation d'un terre-plein central (localisation de la coupe sur le plan de la page suivante).



AMÉLIORATIONS D'ICI



AMÉLIORATIONS D'AILLEURS





INTERVENTIONS À L'ÉCHELLE DE LA RUE

C. RUE RÉSIDENIELLE ET CORRIDOR SCOLAIRE

La rue Saint-Roch

La grille de rue résidentielle de Parc-Extension, de par son caractère orthogonal, permet à la circulation de transit de s'infiltrer facilement au cœur du quartier. Ces rues, de par leur étroitesse et leur usage local, doivent être sécuritaires afin d'offrir un milieu de vie de qualité aux résidents.

Parmi les rues résidentielles importantes figure la rue Saint-Roch. Cette rue a été identifiée par le Service de police de la ville de Montréal comme un corridor scolaire, limitant la vitesse à 30 km/h. En plus des écoles, la présence de quelques commerces de proximité ajoutent à l'achalandage piéton sur cette rue. Cependant, malgré la présence de brigadiers, la limite de vitesse et la signalisation du corridor scolaire, ces infrastructures ne permettent pas d'assurer la sécurité des résidents.

PRINCIPAUX CONSTATS

- Débordement de circulation des artères vers les rues résidentielles.
- Offre de stationnement excessive pour les résidents.
- Débordement de circulation des artères vers les rues résidentielles.

VOLONTÉ POLITIQUE

Plan de transport de Montréal, 2008

B Le réseau routier, Orientation 2.3, La gestion des déplacements (p.130)

- Mettre en place des mesures de modération de la circulation dans les rues locales des quartiers résidentiels.

PRINCIPES

Basées sur les recommandations locales et les résultats des activités publiques, les priorités énoncées pour faire des rues résidentielles des milieux de vie sécuritaires visent :

- la réduction de la circulation de transit ;
- la réduction de la vitesse de circulation par des aménagements adéquats ;
- l'amélioration de l'ambiance des lieux public par le verdissement ;
- l'amélioration de la visibilité du corridor scolaire Saint-Roch.

OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT ET PISTES D'ACTION

OBJECTIF :

Revoir le partage de l'espace public, incluant la rue, pour favoriser les déplacements des piétons et des cyclistes et permettre une cohabitation plus harmonieuse des différents usagers.

- R_C.1** Réduire la vitesse de circulation par l'implantation de mesures d'apaisement de la circulation ou des stationnements à angle de part et d'autre des rues ayant une largeur excessive;
- R_C.2** Signaler les corridors scolaires de chacune des écoles primaires du quartier pour qu'ils soient visibles par les automobilistes et les jeunes;
- R_C.3** Aménager des « espaces partagés » sur les rues à faible débit de circulation;
- R_C.4** Réduire la largeur des voies de circulation par du marquage au sol, particulièrement sur les rues à sens unique d'une largeur excessive;
- R_C.5** Transformer certains espaces de stationnement en espaces de plantations sur les tronçons résidentiels;
- R_C.6** Permettre l'utilisation des espaces privés et publics bordant les commerces à d'autres fins que le stationnement pour créer des espaces animés (ex. aménagement paysager, bancs, terrasses).

OBJECTIF :

Sécuriser les parcours piétons (trottoirs et intersections) et cyclables afin de les rendre continus, conviviaux et universellement accessibles.

Dans les rues résidentielles en général :

- R_C.7** Assurer l'application de l'article 386 du Code de la sécurité routière du Québec, qui interdit le stationnement à moins de 5 mètres de tout passage pour piétons, grâce à l'aménagement physique, le marquage au sol, la présence policière accrue;
- R_C.8** Ajouter des feux piétons aux feux de circulation existants, et ce, en priorité sur la rue Querbes;
- R_C.9** Implanter des dos d'âne, en priorité sur les rues Bloomfield, de l'Épée, Ball et Durocher;
- R_C.10** Inverser le sens de la circulation de certains tronçons de certaines rues à sens unique pour limiter la circulation de transit.

Dans le cas particulier du corridor scolaire :

- R_C.11** Étendre les limites de la zone scolaire à toute la rue Saint-Roch, soit entre la rue l'Acadie et le Complexe William-Hingston (F/15);
- R_C.12** Explorer la possibilité d'étendre ces limites à un quadrilatère délimité par les rues suivantes : Ball, l'Acadie, Ogilvy et Durocher;
- R_C.13** Assurer l'affichage des corridors scolaires autour de chacune des écoles primaires du quartier;
- R_C.14** Signaler l'approche de la zone scolaire par un affichage lumineux en porte à faux au-dessus de la rue, en priorité sur les rues l'Acadie, Querbes et Bloomfield;
- R_C.15** Implanter des feux piétons à décompte numérique à l'intersection des rues Querbes et St-Roch (F/12);
- R_C.16** Sur Saint-Roch, implanter des saillies de trottoirs aux quatre coins avec des passages pour piétons aux intersections Bloomfield, Champagneur et Durocher (F/16);
- R_C.17** Implanter un arrêt aux quatre approches de l'intersection Outremont et St-Roch;
- R_C.18** Élargir les trottoirs et éliminer le stationnement devant les écoles Barthelemy-Vimont Annexe et Camille Laurin annexe;
- R_C.19** Signaler l'entrée dans une zone scolaire par du marquage au sol : « ÉCOLES » ou « 30km/h »;
- R_C.20** Sur la rue Saint-Roch, implanter des passages pour piétons surélevés et texturés aux intersections des rues de l'Épée et Outremont.

OBJECTIF :

Concevoir des aménagements susceptibles d'accroître la fierté et le sentiment d'appartenance envers le quartier par des interventions (embellissement, verdissement) valorisant le caractère distinctif et l'animation des espaces publics.

- R_C.21** Valoriser les initiatives des propriétaires riverains qui verdissent les façades ainsi que la bande gazonnée dans la rue devant leur propriété (F/4.6);
- R_C.22** Diversifier la nature des plantations sur le domaine public, particulièrement dans les bandes plantées et les terre-pleins existants.



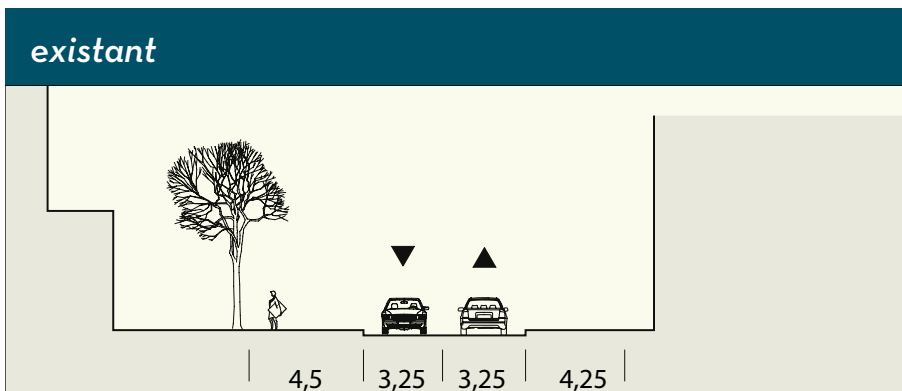
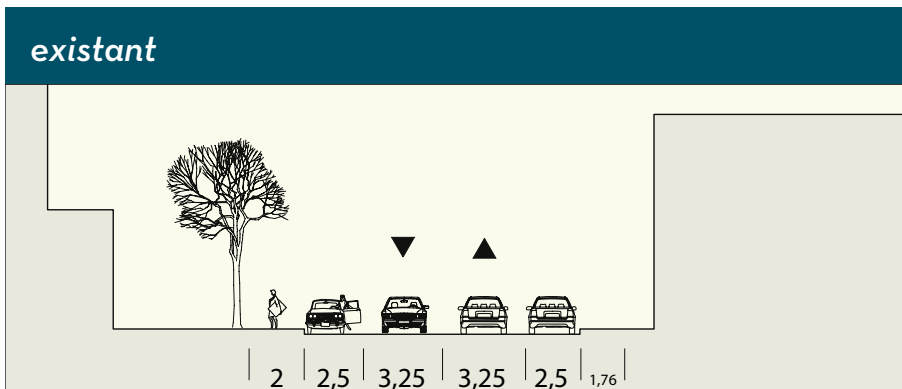
Saillies de trottoirs permettant de réduire la longueur de la traverse piétonnière aux intersections ceinturant l'école Saint-Marc. Rosemont, Montréal.



Affichage de l'approche d'une zone scolaire, Illkirch-Graffenstaden, France.

COUPES COMPARATIVES

Réaménagement de la rue Saint-Roch devant l'école Barthélemy-Vimont Annexe: élargissement des trottoirs, implantation de saillies de trottoirs et réduction de la longueur des passages pour piétons (localisation de la coupe sur le plan de la page suivante).



AMÉLIORATIONS D'ICI

01



Arrêt obligatoire aux quatre approches

02



Passage pour piétons surélevé et texturé

03



Saillies de trottoirs aux intersections

04



Marquage au sol indiquant la proximité d'une école

05



Terrasse privée sur le trottoir

AMÉLIORATIONS D'AILLEURS

01



Trottoir large et dégagé

02



Bande verte en bordure de la rue

