

Direction  
des transports

AVRIL 2013

# Quartiers verts

**GUIDE D'AMÉNAGEMENT DURABLE DES RUES DE MONTRÉAL  
FASCICULE 1**



Montréal 



---

# Préambule

---

**DANS LES DERNIÈRES ANNÉES, LA VILLE DE MONTRÉAL S'EST DOTÉE DE PLUSIEURS POLITIQUES POUR AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE DES CITOYENS, PARTICULIÈREMENT DANS LE DOMAINE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'URBANISME ET DU TRANSPORT.**

Plusieurs chantiers du Plan de transport 2008 ont relevé le besoin d'élaborer et de mettre à jour les normes d'aménagement. La Direction des transports a donc proposé d'élargir et de piloter la démarche en élaborant un *Guide d'aménagement durable des rues de Montréal* plus complet intégrant les différents champs d'expertise des directions centrales et des arrondissements qui interviennent dans l'espace public.

L'objet du guide est de répertorier les bonnes pratiques et de les regrouper par sujets clés afin d'en faciliter l'accès et la consultation.

Les objectifs poursuivis sont les suivants :

1. Mettre en commun et bonifier de manière évolutive les bonnes pratiques d'aménagement urbain à l'échelle de la ville, pratiques qui comprennent les critères de design traditionnels de sécurité, d'efficacité et d'entretien, tout en intégrant les notions du développement durable, soit l'accessibilité universelle, l'équité, la conservation des ressources, le cycle complet de vie et la protection de l'environnement.
2. Orienter et encourager des projets d'aménagement de qualité propres à une Ville de design comme Montréal.
3. Définir les mesures d'intervention et les composantes d'aménagement propres au réseau artériel et au réseau local.
4. Promouvoir une gestion intégrée de l'aménagement urbain qui prend en compte le cycle de vie des infrastructures et le maintien des actifs été comme hiver.

Il comportera plusieurs fascicules présentant des actions pragmatiques à entreprendre pour améliorer la mobilité durable et la qualité des milieux de vie montréalais. Les fascicules prévus à ce jour sont :

- Quartiers verts ;
- Géométrie ;
- Aménagements cyclables ;
- Signalisation et marquage ;
- Aménagements piétons universellement accessibles ;
- Mesures de modération de la circulation ;
- Transport en commun ;
- Écologie urbaine ;
- Éclairage ;
- Mobilier urbain et signalétique ;
- Art public, patrimoine, animation et événements publics ;
- Traitement de sol.

Cet ambitieux projet est un réel défi pour les rédacteurs. En effet, la notion même de développement durable appliquée au génie civil et à l'aménagement urbain nécessite une réflexion en profondeur sur les pratiques municipales existantes. C'est un pas important sur la voie du développement durable de la part de l'administration. Les différentes rencontres de travail ont permis de bonifier quatre fascicules élaborés par la Direction des transports en vue d'une première publication en 2013. Ces fascicules concernent les Quartiers verts, la géométrie, les aménagements cyclables, la signalisation et le marquage. Cette première version illustre le résultat d'une réflexion préliminaire. Elle sera bonifiée au rythme des prochaines mises à jour et de l'élaboration des autres fascicules.



# Table des matières

I	<b>PRÉAMBULE</b>	
III	<b>TABLE DES MATIÈRES</b>	
V	<b>PRÉSENTATION DU DOCUMENT SUR LES QUARTIERS VERTS</b>	
V	CONTENU	
VI	À QUI S'ADRESSE CE FASCICULE ?	
VII	PORTÉE ET APPLICATION	
VII	RÔLE DES INTERVENANTS	
	<b>CHAPITRE 1</b>	
1.1	<b>CONTEXTE GÉNÉRAL</b>	
1.2	DÉMARCHE CONCERTÉE ET INTÉGRÉE DE LA RUE AU QUARTIER	
1.4	CONDITIONS D'IMPLANTATION	
	<b>CHAPITRE 2</b>	
2.1	<b>VISION ET OBJECTIFS</b>	
2.1	VISION DES QUARTIERS VERTS	
2.1	BUT ET OBJECTIFS	
	<b>CHAPITRE 3</b>	
3.1	<b>IDENTIFICATION ET DÉLIMITATION DES MILIEUX DE VIE</b>	
3.1	DÉFINITION DES QUARTIERS DENSES ET MOINS DENSES	
3.2	LE QUARTIER VERT, UN MILIEU DE VIE	
3.3	CRITÈRES D'IDENTIFICATION DES MILIEUX DE VIE	
3.4	CRITÈRES DE DÉLIMITATION DES MILIEUX DE VIE	
3.5	REPÉRAGE DES SEUILS D'ENTRÉE	
3.5	REPÉRAGE DES PORTES D'ENTRÉE	
	<b>CHAPITRE 4</b>	
4.1	<b>DÉFIS DE MOBILITÉ CENTRALE ET LOCALE</b>	
4.2	PLAN LOCAL DE DÉPLACEMENTS (PLD)	
4.3	PORTRAIT ET DIAGNOSTIC : ANALYSES TECHNIQUES D'INGÉNIERIE	
4.4	CONNAISSANCE DU MILIEU	
4.5	SYNTHÈSE DES EXPERTS ET DE LA POPULATION	
4.5	POTENTIEL ET CHOIX DES QUARTIERS VERTS	
	<b>CHAPITRE 5</b>	
5.1	<b>COMPOSANTES DU PLAN D'ACTION ET DÉMARCHE PROGRESSIVE D'IMPLANTATION</b>	
5.2	MOBILITÉ ET DÉPLACEMENTS	
5.3	AMÉNAGEMENT	
5.4	VIE DE QUARTIER	
5.5	PHASE DE DÉMARRAGE	
5.6	PHASE D'ÉTABLISSEMENT	
5.7	PHASE DE CONSOLIDATION	
	<b>CHAPITRE 6</b>	
6.1	<b>ADHÉSION ET MOBILISATION CITOYENNES</b>	
6.1	TRADITION MONTRÉLAISE DE PARTICIPATION	
6.1	MODÈLE DE CONSULTATION DU PLD	
6.1	MODÈLE DE PARTICIPATION DU FORUM	
6.3	MODÈLE DE PARTICIPATION PONCTUELLE ET ADAPTÉE	
6.4	GESTION DES PREMIÈRES ANNÉES DU QUARTIER VERT	
	<b>CHAPITRE 7</b>	
7.1	<b>DÉMARCHE GÉNÉRALE DE RÉALISATION</b>	
7.1	ÉLABORATION D'UN QUARTIER VERT	
7.1	RECONNAISSANCE TECHNIQUE DU QUARTIER VERT	
7.1	FINANCEMENT DES INTERVENTIONS	
7.3	DÉMARCHE DE SUIVI	
	<b>CHAPITRE 8</b>	
8.1	<b>MESURES D'INTERVENTION PROPOSÉES : FICHES TECHNIQUES</b>	
8.2	STRUCTURE TYPE D'UNE FICHE D'INTERVENTION	
8.4	LISTE DES FICHES	
	MOBILITÉ ET DÉPLACEMENTS (MD1 À MD24)	
	AMÉNAGEMENT (A1 À A20)	
	VIE DE QUARTIER (VQ1 ET VQ2)	
XI	<b>REMERCIEMENTS</b>	
XIII	<b>BIBLIOGRAPHIE</b>	



# Présentation du document sur les Quartiers verts

## Contenu

Le projet des Quartiers verts a été proposé dans le cadre du 16<sup>e</sup> chantier du Plan de transport 2008, en s'inspirant de la démarche et de la nomenclature utilisée par la Ville de Paris. Les orientations du Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015 influencent également les interventions quotidiennes de la municipalité en matière de mobilité et d'aménagement urbain.

La vision des Quartiers verts s'applique à un milieu de vie choisi et délimité par les acteurs locaux. Elle encourage la marche et le vélo comme mode de déplacement de proximité et favorise l'utilisation du transport collectif. Un ensemble de mesures d'aménagement du domaine public s'appliquera à l'intérieur des périmètres désignés pour améliorer la sécurité, apaiser la circulation, réduire les débits et la vitesse sur les rues locales. Ces périmètres désigneront des quartiers résidentiels, de même que des secteurs englobant des parcs, des institutions scolaires, des hôpitaux, des équipements publics et, dans certains cas, des activités commerciales ou touristiques.

Le présent fascicule du guide comporte huit chapitres :

- Chapitre 1 : Contexte général;
- Chapitre 2 : Vision et objectifs;
- Chapitre 3 : Identification et délimitation des milieux de vie;
- Chapitre 4 : Défis de mobilité centrale et locale;
- Chapitre 5 : Composantes du plan d'action et démarche progressive d'implantation;
- Chapitre 6 : Adhésion et mobilisation citoyennes;
- Chapitre 7 : Démarche générale de réalisation;
- Chapitre 8 : Mesures d'intervention proposées : fiches techniques.

**Le chapitre 1** explique l'origine du projet et les conditions préalables à l'implantation de Quartiers verts à Montréal.

**Le chapitre 2** présente les objectifs poursuivis en fonction des orientations du Plan de développement durable de la collectivité montréalaise et les conditions préalables à l'implantation de Quartiers verts, soit la mobilisation citoyenne et l'utilisation de l'approche de développement durable appliquée aux déplacements des personnes, à l'aménagement public et au verdissement dans une vision écologique.

**Le chapitre 3** présente une liste de caractéristiques urbaines requises pour localiser les milieux de vie dans lesquels se développeront deux types de Quartiers verts, les quartiers denses centraux et les quartiers moins denses en périphérie. Il fixe également les critères de délimitation des Quartiers verts.

**Le chapitre 4** propose l'utilisation du Plan local de déplacements pour établir le diagnostic, les objectifs et les axes de solution, notamment en transport actif et collectif, en apaisement de la circulation et en sécurisation.

**Le chapitre 5** présente les trois champs d'activité du plan d'action :

- la mobilité et les déplacements;
- l'aménagement;
- la vie de quartier.

En fonction du contexte de chaque arrondissement, l'implantation des Quartiers verts pourrait s'étendre sur une période de 10 à 20 ans. C'est pourquoi trois phases sont proposées :

- la phase de démarrage correspondant à une période de 3 à 5 ans;
- la phase d'établissement sur une autre période de 5 ans;
- la phase de bonification nécessitant jusqu'à 10 ans de plus.

Le chapitre 6 présente les mécanismes d'adhésion et d'engagement de la communauté au moyen de modèles de consultation publique et de participation citoyenne ainsi que de modèles de participation ponctuelle adaptée au contexte des arrondissements.

Le chapitre 7 expose la démarche générale de réalisation des Quartiers verts en trois étapes :

- l'élaboration du projet en accord avec la volonté locale ;
- la reconnaissance technique selon des critères connus ;
- les sources de financement des interventions et la démarche de suivi.

Le chapitre 8 présente une série de fiches dans les trois champs d'action ciblés, soit la mobilité et les déplacements, l'aménagement et la vie de quartier.

### À qui s'adresse ce fascicule ?

La planification et l'implantation des Quartiers verts relèvent des arrondissements. Le fascicule sur les Quartiers verts est un outil de planification et d'intervention développé pour soutenir les arrondissements qui voudront, en continuité de leurs interventions quotidiennes, intervenir pour aménager autrement des milieux de vie en concertation avec leur population. Il répond aux objectifs suivants :

- développer des règles d'harmonisation des rues conviviales à l'échelle de la ville ;
- fournir un exemple de méthodologie adaptable au contexte et à la réalité des différents arrondissements.

Ce document intéressera tous les intervenants de l'espace public qui travaillent dans un certain nombre de domaines (circulation, planification urbaine, aménagement, gestion, entretien, animation, participation citoyenne) et qui devront à une étape ou à une autre collaborer à l'élaboration ou à l'implantation de Quartiers verts. Toutefois, il s'adresse particulièrement, en arrondissement, aux divers spécialistes et ingénieurs des Directions des travaux publics, de l'aménagement urbain et des services aux entreprises, des parcs, de la culture et du développement social, qui œuvrent au quotidien au bien-être des résidents. En effet, ces derniers répondent aux requêtes des citoyens et interviennent dans toutes sortes de domaines comme la réfection routière, la gestion de la circulation, le stationnement, la sécurité, l'embellissement et le verdissement des rues et des parcs.

La première version de ce document, plus théorique, a été réalisée entre 2009 et 2011. À cette époque, la Direction des transports a profité du décret sur les mesures d'apaisement du projet de la rue Notre-Dame pour développer la démarche générale et travailler sur l'élaboration d'un projet pilote dans l'arrondissement Mercier – Hochelaga-Maisonneuve. Cette période a également été riche en échanges avec le Centre d'écologie urbaine de Montréal, qui a développé, en concertation avec la population, quatre plans d'actions de Quartiers verts, actifs et en santé : les quartiers de Mercier-Est, Plateau-Est, NDG Sud-Est et Parc-Extension.

En 2012, la Direction des transports a proposé d'intégrer le document sur le Quartier vert à une démarche plus globale en élaborant un *Guide d'aménagement durable des rues de Montréal* comprenant les différents champs d'expertise des directions centrales et des arrondissements qui interviennent dans l'espace public. Une douzaine de thèmes ont été prévus jusqu'ici. Un comité de pilotage a été mis sur pied pour réviser et commenter la rédaction des quatre premiers fascicules, dont celui-ci, afin de les adapter à la réalité des arrondissements.

### Portée et application

Le fascicule sur les Quartiers verts aurait idéalement été rédigé en dernier lieu puisqu'il se veut la synthèse de nombreuses interventions sur le domaine public. Compte tenu de l'intérêt porté aux Quartiers verts, il a été décidé de le publier en premier, avec toutes les réserves qui s'imposent. Étant donné le partage des responsabilités entre les services centraux et les arrondissements, cet ouvrage vise surtout à rassembler une série de propositions ou de lignes directrices à l'intention des arrondissements responsables des interventions à l'échelle du quartier, dans les milieux de vie résidentiels, les parcs et les rues locales.

Le contenu du guide doit être interprété en fonction du contexte de chaque arrondissement. À cet égard, chaque arrondissement déterminera le type de participation citoyenne souhaitée aux différentes étapes de l'établissement d'un Quartier vert. Le jugement des professionnels est toujours requis dans les travaux d'analyse, les études de circulation et la conception des options d'aménagement. Le choix des interventions, les études techniques et la mise en œuvre relèvent des arrondissements.

Il est entendu que la mise en œuvre des Quartiers verts touchera à court et moyen termes le réaménagement et le verdissement du domaine public selon l'avancement des nouvelles techniques se rapportant au développement et à la mobilité durable. Les méthodes et les budgets d'entretien du domaine public ainsi que la formation du personnel devront être ajustés en conséquence.

### Rôle des intervenants

Comme il sera précisé dans le guide, la participation de la communauté, le travail du personnel municipal et le soutien des élus sont des facteurs de réussite indispensables pour la mise en place d'un Quartier vert. Il est très important de préciser le rôle de chacun des intervenants.

Les élus doivent :

- présenter le contexte du projet ;
- reconnaître et impliquer les personnes clés dans le milieu ;
- mobiliser la communauté ;
- obtenir l'appui politique au conseil d'arrondissement ;
- obtenir le financement du projet.

L'arrondissement joue un rôle de premier plan dans l'élaboration et la mise en œuvre d'un Quartier vert. Selon le contexte particulier de chaque arrondissement, le personnel municipal pourrait orienter son travail de deux façons : initier le projet ou l'encadrer.

À titre indicatif, voici une liste des mandats dont l'arrondissement est responsable :

- encadrer un consultant dans le cadre d'un mandat sur le Plan local de déplacements ou de toute autre étude requise dans le cadre des Quartiers verts ;
- animer et encadrer l'analyse de la situation actuelle (diagnostic et évaluation des besoins en matière de mobilité) avec la participation citoyenne ;
- fournir l'expertise en vue de déterminer et de délimiter les milieux de vie ;
- encadrer le mode de consultation ou de participation citoyenne selon le modèle retenu (voir chapitre 6 sur l'adhésion et la mobilisation citoyennes) ;
- prendre part au plan d'action en fournissant toutes les études techniques internes requises pour orienter les propositions ou les mesures d'intervention ;
- assurer la cohérence entre le plan d'action proposé et les politiques internes de la Ville et de l'arrondissement ;
- assurer la cohérence entre les actions prioritaires, les programmes de financement et le mode de fonctionnement interne de l'arrondissement à l'étape de la mise en œuvre des Quartiers verts ;
- intégrer, dans la mesure du possible, les besoins exprimés par les citoyens dans les études techniques d'ingénierie requises pour la mise en œuvre de chaque projet proposé ;
- rédiger les rapports et les recommandations au conseil d'arrondissement pour la réalisation des différents projets.

## PRÉSENTATION DU DOCUMENT SUR LES QUARTIERS VERTS

La **participation citoyenne** est primordiale pour la réussite du Quartier vert. Depuis plusieurs années, on constate que l'implication des citoyens dans l'aménagement de la ville s'est accrue grâce à l'évolution des modes de consultation et de participation. De manière générale, cette implication essentielle permet aux citoyens :

- d'apporter leur connaissance sur le quotidien de leur milieu de vie ;
- de donner leur avis sur les problématiques de déplacement, stationnement, sentiment de sécurité, vitesse sentie, présence de trafic de transit, qualité de l'environnement urbain, etc. ;
- d'exprimer leurs attentes et leurs visions du Quartier vert en matière de mobilité durable (possibilité de transfert modal vers les transports actifs et collectifs) et sur les améliorations possibles touchant leur qualité de vie ;
- de contribuer au plan d'action et à l'ordre de priorité des projets ;
- de participer à l'embellissement du quartier par des projets spécifiques (ruelles vertes, verdissement de carrés d'arbres, achat de proximité).

La **Direction des transports**, en qualité d'initiatrice du projet des Quartiers verts, a comme rôle :

- de soutenir les arrondissements dans leur démarche en publiant deux documents de référence : le Guide des plans locaux de déplacements, publié en juin 2010, et le premier fascicule du Guide d'aménagement durable des rues de Montréal sur les Quartiers verts ;
- d'offrir son soutien dans le cadre des études d'impacts en circulation ;
- de fournir l'expertise technique pour tout aménagement innovant ou requête particulière ;
- de reconnaître les Quartiers verts proposés par les arrondissements en vue du financement des interventions, entre autres sur le réseau artériel et sur le réseau cyclable ;
- de réaliser les interventions sur le réseau artériel des Quartiers verts.



**Chapitre 1**  
**Contexte général**

**Chapitre 2**  
**Vision et objectifs**

**Chapitre 3**  
**Identification et  
délimitation  
des milieux de vie**

**Chapitre 4**  
**Défis de mobilité  
centrale et locale**

**Chapitre 5**  
**Composantes du plan  
d'action et démarche  
progressive d'implantation**

**Chapitre 6**  
**Adhésion et mobilisation  
citoyennes**

**Chapitre 7**  
**Démarche générale  
de réalisation**





## CHAPITRE 1

# Contexte général

**LES QUARTIERS VERTS ONT ÉTÉ PROPOSÉS EN 2008 DANS LE CADRE DU 16<sup>e</sup> CHANTIER DU PLAN DE TRANSPORT AFIN D'AMÉLIORER LA QUIÉTUDE ET LA QUALITÉ DE VIE DES MONTRÉALAIS, EN ACCORD AVEC LES ORIENTATIONS DU PLAN DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DE LA COLLECTIVITÉ MONTRÉLAISE ET CELLES DU PLAN D'URBANISME.**

La stratégie du Plan de transport d'augmenter les parts modales du transport en commun et des transports actifs (marche et vélo) et de diminuer l'usage de l'auto solo favorise l'amélioration de la qualité de vie des Montréalais. En appui à cette stratégie, la Ville de Montréal agira sur divers aspects de la sécurité des déplacements, notamment la création des Quartiers verts, l'adaptation de l'aménagement des rues pour en faire des espaces publics plus conviviaux et le changement des comportements par l'éducation et la sensibilisation. Un tel changement impliquera souvent, en fonction des besoins et des priorités, un nouvel équilibre entre les espaces alloués aux différents usagers de la rue (transport en commun, piétons, cyclistes, véhicules) et les arbres, qui contribuent à la qualité de vie par la diminution des îlots de chaleur.

Cette stratégie est en rupture radicale avec le passé récent des villes. En effet, depuis les années 1950, la voiture a complètement modulé l'aménagement de l'espace public au détriment du transport en commun et des piétons. Une prise de conscience importante de l'impact des transports sur la santé humaine (nombre élevé d'accidents particulièrement sur le réseau artériel, vitesse excessive dans les rues résidentielles, bruit, pollution, gaz à effet de serre) a amené l'ensemble des intervenants à réfléchir conjointement à d'autres solutions. Les grandes villes nord-américaines, comme Toronto, Boston, San Francisco et New York, ont pris une série de mesures pour corriger la situation en se référant à la notion de « *Complete Streets* » et de « *Road diet* ».

À Montréal, plusieurs interventions ont été effectuées dans le domaine de la sécurité. Des mesures de modération de la circulation, basées notamment sur le *Guide canadien d'aménagement des rues conviviales*, ont été mises en place, comme par exemple des dos d'âne ou, plus récemment, la limitation de la vitesse dans les rues résidentielles à 40 km/h.

## PARTAGE DE LA RUE : USAGERS À PRENDRE EN COMPTE



+



= RUE

Dans le domaine du transfert modal et de la mobilité durable, la Ville a multiplié les voies réservées aux autobus, déployé un plan de développement du réseau cyclable, avec plus de 600 km de voies et de pistes cyclables, adopté des politiques et des mesures pour favoriser la marche, comme la *Politique municipale d'accessibilité universelle* (2011) et l'implantation de nombreuses rues piétonnes saisonnières.

En plus des mesures liées au transport pour diminuer les gaz à effet de serre, la Ville a adopté des mesures en matière de verdissement. Il s'agit notamment de la *Politique de l'arbre* (2011), pour augmenter la canopée et la biodiversité, du projet des Promenades urbaines en cours d'élaboration pour rapprocher le citoyen de la nature même en milieu urbain, ainsi que des efforts en matière de ruissellement des eaux de pluie pour développer des projets pilotes adaptés au contexte hydraulique et climatique de Montréal.

### Démarche concertée et intégrée de la rue au quartier

Le concept de Quartier vert est associé à l'émergence de solutions innovantes en Europe et en Amérique pour réduire la dépendance à l'automobile, améliorer la sécurité des personnes et favoriser l'appropriation du domaine public par ses usagers en donnant la priorité aux modes actifs et collectifs. Une série d'initiatives exemplaires démontre ces principes :

- espaces partagés (*woonerf*) et amélioration de la sécurité routière en Hollande;
- zones de rencontre en Suisse et en Belgique (partage de la rue entre les différents modes de déplacement);

- plans de déplacements urbains à Paris;
- aménagement du quartier BedZed à Londres (zones sans voiture);
- stations de vélo-partage (pays scandinaves, Pays-Bas, Allemagne, etc.);
- intégration de modes de transport collectif plus performants (tramway, SLR, etc.);
- *Complete Street* à Toronto et San Francisco.

Ce qui fait la particularité de ces expériences, c'est le changement d'échelle : on passe d'une intervention à l'échelle de la rue à une planification intégrée et concertée à l'échelle du quartier. À Paris tout spécialement, on a remarqué l'effet multiplicateur de plusieurs mesures implantées dans un même territoire pour réduire la circulation de transit, améliorer la courtoisie entre les différents usagers et augmenter le sentiment de sécurité. Ainsi, on évite de déplacer le problème en traitant à la pièce une problématique qui gagne à être résolue de manière globale.

## LE MODÈLE PARISIEN

En France, les politiques d'apaisement de la circulation routière ont mené à la création des secteurs urbains suivants :

- Zones à priorité piétonne (zones de rencontre) ;
- Quartiers tranquilles (zone 30) ;
- Quartiers verts (à Paris depuis 2001).

Dans le cadre de sa *Politique sur le nouveau partage de l'espace public et l'amélioration de la sécurité routière*, la Mairie de Paris met en place des **Quartiers verts** afin de rééquilibrer l'espace public entre les différents modes de déplacement et améliorer la qualité de vie des habitants.

L'objectif est de valoriser ces quartiers en les protégeant du transit automobile et de favoriser les déplacements de proximité et les transports actifs :

marche à pied, vélos, patins à roulettes, etc. Les **Quartiers verts** s'inscrivent dans la démarche du Plan de Déplacements de Paris, qui vise notamment à améliorer la sécurité routière par la limitation de la vitesse. La convivialité est renforcée par la création d'aménagements incitant à des comportements plus courtois. Les moyens mis en œuvre sont conséquents : traitement de la circulation de transit, végétalisation de la zone, etc. Une trentaine de Quartiers verts sont réalisés ou en cours de réalisation à Paris.

À Paris, un Quartier vert :

- est délimité par les voies du réseau d'intérêt général (axes de transit) ;
- intègre une réflexion sur l'urbanisme et l'identité du quartier.



EURST

## Conditions d'implantation

Le processus de planification et d'implantation continu des Quartiers verts est prévu sur une période variant de 10 à 20 ans en fonction du contexte de chaque arrondissement et de sa capacité de financer des projets. Pour maintenir l'intérêt sur une aussi longue période, certaines conditions s'imposent.

Pour beaucoup de Montréalais, le terme « quartier » se rapporte à la notion traditionnelle de paroisse ou de voisinage, qu'on appelle aussi milieu de vie en référence à l'espace senti et vécu par la majorité des occupants d'une communauté. L'échelle du quartier permet généralement d'appliquer au niveau local toutes les facettes du développement durable et de la participation citoyenne.

Dans le cas présent, la définition d'un Quartier vert suppose deux conditions. La première est la mobilisation et la concertation d'une communauté dans un secteur bien délimité. On fait ici référence à l'ensemble des acteurs, y compris les résidents, les commerçants, les responsables d'équipements ou d'institutions (écoles, bibliothèques, etc.) et les représentants d'organismes communautaires. Cette expérience de participation permet généralement aux citoyens de dépasser leur expérience et point de vue personnels afin d'en arriver à une vision concertée et de régler des conflits d'usage par l'auto-arbitrage et la médiation (voir exemple de mobilisation citoyenne au chapitre 6).

La deuxième condition est liée à des orientations particulières du développement durable portant sur les déplacements des personnes et sur le réaménagement plus végétalisé de l'espace public dans une vision d'écologie urbaine.

## DEUX CONDITIONS DE LA DÉFINITION D'UN QUARTIER VERT



**La mobilisation citoyenne et la concertation dans un secteur délimité d'une communauté.**



**Une approche de développement durable appliquée aux déplacements des personnes et au réaménagement plus végétalisé de l'espace public dans une vision d'écologie urbaine.**

D'autres démarches municipales, comme par exemple les programmes de Revitalisation urbaine intégrée (RUI), les Quartiers 21 (Q21), les projets de Quartiers culturels (QC) et les Promenades urbaines (PU), mobilisent des communautés pour agir dans leur quartier avec l'appui formel des arrondissements. La planification d'un Quartier vert doit tenir compte de l'existence des initiatives déjà soutenues afin d'éviter de dupliquer inutilement les efforts de la communauté. D'ailleurs, l'intégration de ces démarches complémentaires sur un même territoire fait présentement l'objet d'une réflexion.

La création d'un quartier durable tel qu'un quartier écologique, au moyen de programmes comme *One Planet Living*, l'accréditation *LEED pour l'aménagement des quartiers* ou le *Transit Oriented Development*, dépasse les mesures et objectifs associés à un Quartier vert. Ces programmes impliquent notamment une intervention sur le zonage et les caractéristiques des bâtiments. Les Quartiers verts répondent cependant à une grande partie de leurs objectifs de développement durable.

## CHAPITRE 2

# Vision et objectifs

EN CONFORMITÉ AVEC LA CHARTE DES MILIEUX DE VIE MONTRÉLAIS, CITÉE COMME PREMIER OBJETIF DU PLAN D'URBANISME, MONTRÉAL MET EN PLACE DES QUARTIERS VERTS POUR AMÉLIORER LA SÉCURITÉ DES PERSONNES EN DÉPLACEMENT ET REDONNER AUX RÉSIDENTS LA QUALITÉ DE VIE ET LA QUIÉTUDE QUI LEUR REVIENNENT.

### Vision des Quartiers verts

Un Quartier vert est un milieu de vie désigné par une signalisation et un réaménagement du domaine public qui favorisent la marche et le vélo, modes de déplacement jugés plus conviviaux pour tous. À l'intérieur des périmètres désignés s'appliquerait un ensemble de **mesures de modération** de la circulation et de **réaménagement du domaine public** (nouveau partage de la rue, seuils d'entrée, square...) permettant de réduire le volume de circulation et la vitesse sur les rues locales. L'accès au transport en commun y serait facilité et des mesures sur le réseau artériel permettraient d'y maintenir la circulation de transit. Ce concept peut s'appliquer non seulement aux quartiers résidentiels, mais aussi à la périphérie des établissements scolaires, des hôpitaux et d'autres établissements publics ou encore dans certains secteurs ou rues à vocation commerciale ou touristique.

Cette nouvelle approche, axée sur un mode de vie urbain caractérisé par des milieux de vie apaisés offrant des services à proximité et des rues repensées comme lieux de rencontre conviviaux, serait implantée de manière progressive sur une période de 20 ans selon le contexte et la capacité de payer des arrondissements.

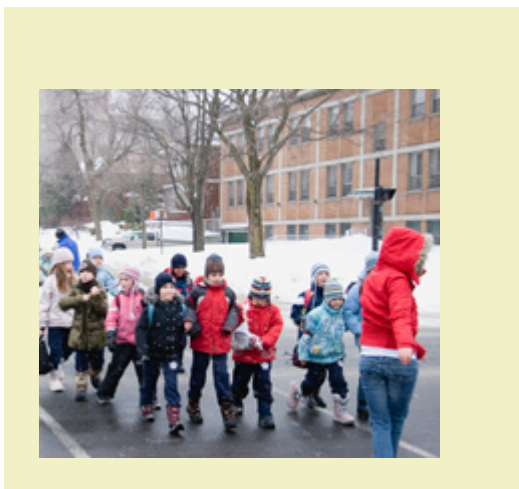
### But et Objectifs

Le but principal est de créer « **un voisinage où il fait bon vivre** » en utilisant plusieurs mesures de modération et d'aménagement du domaine public complémentaires et concertées avec les résidents.

Il est proposé que les objectifs des Quartiers verts se rapportent aux orientations de développement durable. Chaque arrondissement ayant adopté son propre plan de développement durable pourra adapter ces objectifs à sa réalité. Les objectifs spécifiques des Quartiers verts, proposés ici à titre indicatif, se rapportent aux orientations du Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015 de la Ville et se déclinent comme suit :

ORIENTATIONS	OBJECTIFS
■ Améliorer la qualité de l'air et réduire les gaz à effet de serre	■ Mieux répartir l'espace public au profit des modes de déplacement durables, actifs et collectifs
■ Améliorer la qualité et la quiétude des milieux de vie	■ Améliorer la sécurité routière, particulièrement celle des piétons et des cyclistes ■ Contribuer au verdissement et à la réduction des îlots de chaleur ■ Améliorer la qualité d'aménagement des rues et des espaces publics pour en faire des lieux privilégiés de rencontre du quartier accessibles à tous
■ Pratiquer une gestion responsable des ressources	■ Favoriser le captage, la rétention et l'infiltration des eaux de pluie à la source

ORIENTATION (suite)	OBJECTIFS (suite)
<ul style="list-style-type: none"><li>■ Améliorer la protection de la biodiversité des milieux naturels et des espaces verts</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>■ Tirer profit des infrastructures vertes et de leur service écologique en milieu urbain</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>■ Volet social : équité et solidarité</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>■ Rendre les lieux publics et les rues universellement accessibles en tout temps et en toute saison</li><li>■ Mobiliser la communauté locale comme acteur privilégié du développement et de la mobilité durables</li><li>■ Favoriser l'achat de proximité et l'animation des rues commerciales</li></ul>



## CHAPITRE 3

# Identification et délimitation des milieux de vie

### Définition des Quartiers denses et moins denses

Afin de tenir compte du contexte spécifique de chaque arrondissement montréalais, la densité de la population des quartiers centraux étant plus élevée que celle des autres, il est proposé de distinguer deux catégories de Quartiers verts : les quartiers denses et les quartiers moins denses. Les quartiers centraux, plus anciens, ont une densité d'occupation de 5 000 personnes par km<sup>2</sup>, alors que les arrondissements périphériques tendent à avoir une population moins nombreuse, entre 1 000 et 2 500 personnes au km<sup>2</sup> (Plan de transport, 2008).

La catégorisation des Quartiers verts selon la densité de la population détermine la nature des interventions. Le taux de densité exprime l'achalandage potentiel d'un lieu et le degré d'interférence entre les piétons, les cyclistes et les véhicules. Ce classement n'implique pas que les milieux moins denses soient jugés moins à risque. Il vise plutôt à clarifier les problématiques et les conditions d'implantation en fonction du contexte, ce qui permet d'apporter des solutions mieux adaptées.

La densité est calculée selon l'occupation résidentielle, or un secteur commercial très achalandé peut présenter une densité d'occupation (personnes au kilomètre carré) plus faible qu'un autre quartier, malgré le grand nombre d'utilisateurs du domaine public. Cette situation concerne particulièrement des zones d'attraction à caractère métropolitain comme le centre des affaires, le Vieux-Montréal, le Quartier des spectacles et le Quartier latin, dont la densité de population est faible, mais qui bénéficient d'un fort achalandage à toute heure de la journée. Il est donc recommandé d'affiner ce classement à l'aide du diagnostic déterminant les conditions d'implantation d'un Quartier vert afin de désigner adéquatement le milieu choisi. La section suivante énonce les principales conditions à considérer.

#### DENSE



#### MOYENNEMENT DENSE



#### PEU DENSE



### Le Quartier vert, un milieu de vie

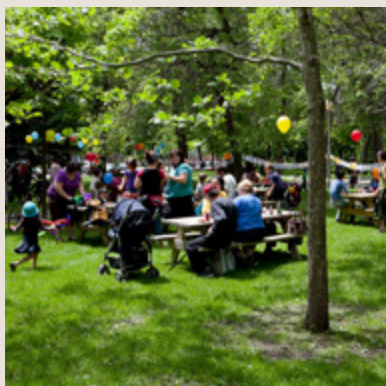
Il n'existe pas dans la littérature spécialisée de définition univoque de la notion de quartier. Il constitue néanmoins un élément clé de repérage des espaces urbains, au même titre que les monuments, les gares, les cinémas, les parcs, etc., autour desquels la vie urbaine peut s'articuler. La notion de quartier, à laquelle on associe généralement celle de voisinage, repose ainsi sur la cohésion d'un milieu.

À Montréal, il existe des quartiers administratifs très étendus comme Hochelaga, Villeray ou Notre-Dame-de-Grâce. Pour y établir un Quartier vert, il faut déceler les caractéristiques urbaines et sociales qui sont à la base de la perception d'un « milieu de vie » par ses occupants.

### LE CONCEPT DE VOISINAGE COMME UN MILIEU DE VIE

Dans son mémoire portant sur la notion de voisinage, Alexandre Lebel (2005) écrit : « l'unité de voisinage est envisagée comme un milieu de vie au même titre qu'un milieu de travail ou que la famille. Mais que retrouve-t-on dans un milieu de vie ? D'abord des gens en interaction à des fins qui peuvent être utilitaires (épicerie, clinique, école, parcs récréatifs, etc.), de soutien ou d'entraide mutuelle (échanges de services), ou encore de socialisation pure (besoin de créer des liens entre individus). Ces interactions se produisent

pendant dans un espace local, se situant dans les environs du lieu de résidence. C'est un espace que l'on apprend à connaître en le fréquentant régulièrement, souvent en le marchant puisqu'il ne renferme aucune frontière physique importante, qui nous devient familier et auquel on en vient à s'identifier. Une unité de voisinage peut donc devenir une sorte de reflet de soi-même, de ses valeurs, de ses aspirations et de ses conditions socioéconomiques. »



À Montréal, un quartier peut être défini à l'échelle du voisinage. Cette notion de voisinage réfère aux anciens noyaux villageois ou paroissiaux des premiers quartiers. Le concept de noyaux villageois permet aujourd'hui de définir des aires de voisinage, des lieux de vie communs aux résidents. Idéalement, les Quartiers verts doivent s'intégrer au sein de ces aires de voisinage pour renforcer les milieux de vie existants (FIG. 11). Ces aires de voisinage peuvent se retrouver dans tous les arrondissements de Montréal, qu'ils soient densément peuplés ou non. Seuls la densité et le nombre de services peuvent varier.

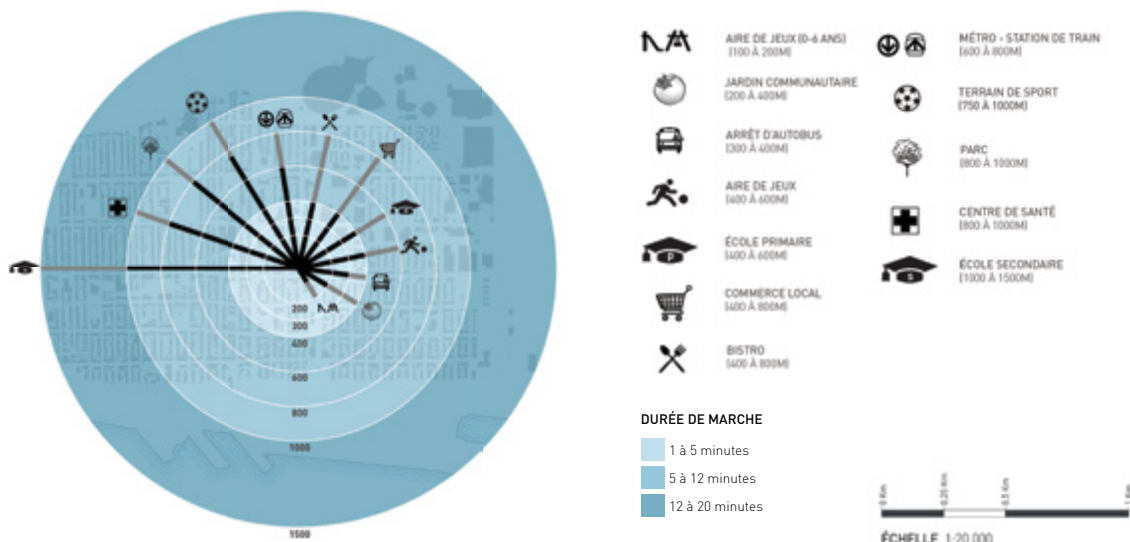
Les caractéristiques urbaines d'un Quartier vert réfèrent donc à la définition d'un milieu de vie dans lequel une communauté interagit. En plus de la notion de voisinage, ce type de milieu fait appel à des principes de développement durable ou de *Sustainable Urbanism* comme un lieu bien circonscrit, favorable aux piétons (accès, liens, sécurité et esthétique) et d'occupation mixte (Farr, 2008 ; Barton, 2000 ; Moughtin, 1996).

### Critères d'identification des milieux de vie

Pour favoriser l'adhésion de la communauté et participer à la définition d'un milieu de vie, un Quartier vert doit idéalement se caractériser par :

1. un cœur d'équipements civiques (scolaires, communautaires, ou services de voisinage) organisés autour d'un lieu de rencontre public accessible à tous ;
2. la présence de commerces de voisinage (boulangerie, pharmacie, dépanneur, etc.) ;
3. une superficie facile à parcourir à pied (0,1 à 0,5 km<sup>2</sup> [10 à 50 ha]), soit de cinq à dix minutes de marche entre le cœur et la périphérie du milieu de vie (Barton, 1995 ; 2000) ;
4. une densité d'occupation favorisant les modes de transport autres que la voiture : pour les quartiers denses, un minimum de 6 500 ménages/km<sup>2</sup> (65 ménages/ha) et pour les quartiers moins denses, de 2 000 à 5 000 ménages/km<sup>2</sup> (20 à 50 ménages/ha) ;
5. un réseau de rues locales relié à un réseau de voirie supérieure (collectrices et artères) qui établit la connectivité du quartier avec les autres lieux de la ville ;
6. un accès facile au transport en commun à partir des habitations (cinq minutes de marche d'un arrêt d'autobus ou dix minutes de marche d'une station de métro). Cette dernière caractéristique peut encore être bonifiée grâce aux interventions proposées dans un Quartier vert ;
7. des nœuds d'activités à caractère régional (pôles d'emploi, établissements d'enseignement supérieur, commerces spécialisés, services aux citoyens, pôles touristiques, culturels et sportifs, etc.).

## LIEUX D'ACTIVITÉ DE VOISINAGE ET DISTANCES DE MARCHÉ



### Critères de délimitation des milieux de vie

La délimitation d'un Quartier vert s'appuie sur une série de caractéristiques urbaines et ne concorde pas nécessairement avec les limites administratives des arrondissements. Si le cas se présente, des ententes doivent être conclues. Le Quartier vert s'intégrera à un milieu de vie existant et son périmètre sera délimité à la suite des exercices suivants :

1. répertorier les barrières physiques (topographie, voies ferrées, etc.);
2. considérer le réseau artériel (sans nécessairement l'exclure du périmètre) et conserver sa fonctionnalité, à moins de recommandation contraire des experts en circulation;
3. définir les milieux de vie ressentis et vécus par la communauté;
4. établir les parcours les plus achalandés quotidiennement pour les déplacements actifs, particulièrement la marche;

5. repérer les voies d'accès périphériques au secteur, marquer les seuils et les portes d'entrée;
6. assurer l'inclusion des secteurs à 40 km/h (vitesse réglementée sur les rues locales);
7. valider les délimitations par la communauté, car elles doivent correspondre aux habitudes de parcours piétonniers. « L'identité d'un quartier se définit plus par le contexte social que par la simple définition géographique basée sur des questions de topographie ou d'occupation du sol. » (Etopia, 2006).

On pourrait aussi tracer une aire de 10 à 50 hectares (0,1 km<sup>2</sup> à 0,5 km<sup>2</sup>) autour d'un noyau d'équipements (écoles, parcs, commerces, etc.) afin de renforcer la « marchabilité » d'un milieu. Cette superficie n'a pas de forme préétablie (par exemple, en cercle ou en carré) et correspond au cinq à dix minutes de marche que les Nord-Américains acceptent généralement d'effectuer pour obtenir un service de voisinage (Barton, 1995).

## CARACTÉRISATION ET DÉLIMITATION DES MILIEUX DE VIE

### Plan local de déplacements (PLD)

1. Diagnostic local
2. Caractéristiques du secteur et des habitants
3. Identification des problématiques et attentes

#### Identification des milieux de vie

##### 7 Critères

1. Cœur d'équipements
2. Rue commerciale
3. Distance de marche
4. Densité d'occupation pour le transport actif
5. Secteur de rues locales
6. Accès au transport en commun
7. Nœuds d'activités régionales (s'il y a lieu)

+

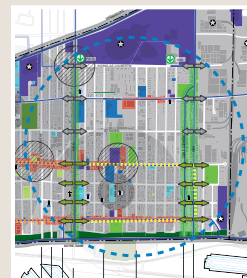
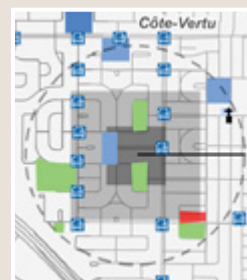
#### Délimitation

##### 7 Critères

1. Barrières physiques
2. Limites d'un milieu de vie ressenties
3. Hiérarchie du Réseau artériel (selon le cas)
4. Voies d'accès périphériques
5. Parcours piétonniers
6. Secteurs à 40 km/h
7. Validation par la communauté

=

MILIEUX DE VIE MOINS DENSES  
20 À 50 MÉN./HA



MILIEUX DE VIE DENSES  
65 MÉN./HA

Chaque arrondissement délimite le périmètre de ses Quartiers verts comme il le souhaite. À titre indicatif, voici les périmètres de certains Quartiers verts :

- le QV de Mercier-Est est très grand et ses limites correspondent au même territoire que le Quartier 21 délimité par les rues Hochelaga, Honoré-Beaugrand, Notre-Dame et Georges-V;
- le QV de Maisonneuve est délimité par le réseau artériel Pie-IX, Hochelaga, Viau et Notre-Dame. Les distances sont comprises dans un rayon de 800 m, ou environ 10 minutes de marche;
- le QV du Plateau-Est correspond à un milieu de vie situé de part et d'autre de l'artère Saint-Joseph entre la voie ferrée, Papineau, d'Iberville et Mont-Royal. Les distances sont comprises dans un rayon de 500 m, ou un peu plus de 5 minutes de marche.

Si le besoin se fait sentir de dépasser la superficie de 50 ha, un nouveau Quartier vert pourrait être mis en place, créant ainsi un « réseau de Quartiers verts ».

### Repérage des seuils d'entrée

La trame orthogonale de Montréal permet de multiplier les possibilités de cheminement du trafic de transit dans les quartiers et peut rendre difficile la distinction des seuils d'entrée. Ces seuils ont pour objectif de limiter la circulation motorisée et d'informer les usagers de la route qu'ils arrivent dans un quartier apaisé, où le trafic de transit est découragé.

Une fois le périmètre du quartier déterminé, il est nécessaire d'indiquer clairement ses seuils d'entrée et de sortie. Les seuils indiquent aux personnes qu'elles pénètrent ou quittent une nouvelle entité territoriale : le Quartier vert. Cet espace de transition doit avoir une définition claire et constante, quelles que soient l'entrée ou la sortie du Quartier vert. Même s'il est possible de distinguer plusieurs niveaux hiérarchiques de seuil, ces derniers doivent présenter des aménagements cohérents et reconnaissables d'un Quartier vert à l'autre.

La délimitation doit alors être géographiquement définie pour former le périmètre « fonctionnel » du Quartier vert, selon les considérations suivantes :

- l'entrée d'un Quartier vert se fait à partir d'une intersection et doit être jumelée à la nouvelle signalisation annonçant les secteurs à 40km/h;
- l'intersection est sécurisée et possède des aménagements sur la rue indiquant l'entrée dans le Quartier vert. À terme, toutes les rues perpendiculaires à une artère qui limite un Quartier vert pourraient bénéficier de l'aménagement de seuils d'entrée et de sortie;
- une artère ou une collectrice peuvent être intégrées à un Quartier vert et également le délimiter. La rue artérielle y conserve son statut hiérarchique et canalise la circulation automobile de transit;
- une rue commerciale peut constituer la limite d'un Quartier vert. Dans ce cas, les critères de design de la rue commerciale peuvent primer sur ceux du Quartier vert. Seule l'intersection ou les intersections menant au Quartier vert font alors l'objet d'un traitement différent.

### Repérage des portes d'entrée

Certains accès de plus grande importance peuvent bénéficier de l'aménagement d'un seuil principal, nommé « porte d'entrée », plus élaboré. L'objectif des portes d'entrée principales est de souligner l'accès du Quartier vert tout en apaisant la circulation des véhicules motorisés. Un Quartier vert comportera une ou plusieurs portes d'entrée selon les moyens et les intentions de la communauté. En collaboration avec l'arrondissement, la communauté déterminera de manière éclairée la localisation des portes d'entrée de son Quartier vert.

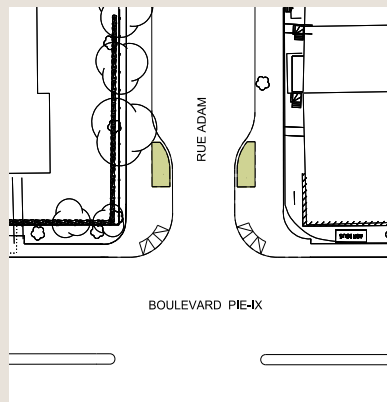
Les éléments suivants doivent faire l'objet d'une attention particulière avant la création d'une porte d'entrée :

- le débit (problème du transit si ce n'est pas une artère);
- la vitesse;
- la configuration de l'intersection (voie réservée aux autobus, virage prioritaire ou interdit, voie de camionnage, nombre accru de piétons ou de cyclistes, etc.);
- la fonction de la rue;
- les objectifs souhaités dans le quartier (animation ou tranquillité, visibilité, sécurité, etc.).

À ce jour, aucun critère de design n'a encore été établi pour les portes d'entrée.

AVANT

APRÈS



## CHAPITRE 4

# Défis de mobilité centrale et locale

**FORCE EST DE CONSTATER QUE LA POPULATION DE L'AGGLOMÉRATION MONTRÉLAISE AUGMENTE ET QUE LE RÉSEAU ROUTIER DE MONTRÉAL, TEL QU'IL EST UTILISÉ ACTUELLEMENT, SUBIT DES DÉBORDEMENTS DE TRANSIT VERS LES RUES LOCALES AU DÉTRIMENT DE LA QUALITÉ DE VIE ET DE LA SÉCURITÉ DES RÉSIDENTS. LE CONTEXTE GÉOGRAPHIQUE ET LE DÉVELOPPEMENT DE LA TRAME URBAINE DE LA VILLE Y SONT POUR QUELQUE CHOSE.**

En effet, l'accès à l'île se fait par une vingtaine de ponts en lien direct avec des autoroutes à grand débit et des artères traversant les différents quartiers pour se rendre au centre-ville. L'accès nord requiert également le contournement du mont Royal avec seulement quatre artères à double sens : Côte-des-Neiges, avenue du Parc, rue Saint-Denis et avenue Papineau.

Malgré l'élargissement de plusieurs artères depuis les années 1950 pour augmenter les débits de circulation, il est évident que nous devons trouver d'autres solutions pour répondre aux quelque 85 000 déplacements véhiculaires sortant du centre-ville et aux 43 000 autres y entrant à l'heure de pointe du soir. Depuis quelques années, la capacité de six artères centrales a été au contraire réduite de huit voies du fait de l'implantation de voies cyclables et de voies réservées aux autobus.

En l'absence d'un plan stratégique de circulation, la Ville centre et les arrondissements doivent travailler de concert pour optimiser les déplacements de transit sur les artères principales et secondaires, tout en assurant le confort et la sécurité des nombreux piétons utilisateurs du transport en commun. À terme, divers exercices de modélisation et d'analyse permettront sans aucun doute de faire des choix encore plus éclairés.

« Sans ces réseaux métropolitains, l'échelle de proximité serait incapable d'offrir le marché du travail et le bassin d'activités et d'équipements dont ont besoin ceux qui habitent ces sous-systèmes urbains. » (Ascher, 2007). Une artère accueillant du trafic de transit a donc sa place en ville ou dans un Quartier vert si une gestion appropriée permet d'éviter les débordements sur le réseau local.

La réalisation d'un Quartier vert nécessite de prendre en compte et d'analyser quatre éléments permettant de mieux connaître le territoire et de repérer les milieux de vie propices à sa mise en place :

- le portrait et le diagnostic du lieu, comme une photographie de l'état actuel et des projets prévus sur le territoire étudié : ses réseaux, ses aménagements et son contexte sociodémographique ;
- le rôle stratégique et sensible du réseau artériel ;
- les éléments de connaissance de la communauté : résidents, commerçants, travailleurs, etc. ;
- les éléments susceptibles de modifier l'environnement urbain existant (grands projets annoncés à proximité, terrains existants à construire, potentiel de développement immobilier, etc.).

Le portrait et le diagnostic correspondent à une analyse rigoureuse et structurée de l'espace étudié qui décrit ses caractéristiques sociodémographiques et détaille les réseaux de transport et les habitudes de déplacements des personnes. Cette étude doit être réalisée en amont par l'arrondissement, préférablement dans le cadre de son Plan local de déplacements (PLD).

Les arrondissements sont les maîtres d'œuvre des projets de Quartiers verts. Ils définissent les lieux propices à leur établissement, notamment dans le Plan local de déplacements (PLD) ou à l'occasion des programmes de Revitalisation urbaine intégrée (RUI), de Quartier 21 (Q21) ou de Quartiers verts actifs et en santé (QVAS), et sont responsables des décisions les concernant.

### Plan local de déplacements (PLD)

Certains arrondissements, comme Ahuntsic-Cartierville, choisiront de faire un PLD pour avoir une vue globale des problématiques, des besoins et des solutions à apporter en matière de mobilité

et d'accessibilité. D'autres préféreront faire un plan sectoriel de gestion des déplacements comme celui du Vieux-Montréal, dans l'arrondissement de Ville-Marie. Par ailleurs, comme l'échelle d'un Quartier vert est beaucoup plus petite et correspond à un milieu de vie, des études complémentaires à micro-échelle pourraient s'avérer utiles, comme des comptages ou des études d'impacts, et ce même si un PLD a été réalisé.

Les objectifs principaux d'un PLD sont de concrétiser localement les orientations du Plan de transport et de définir les responsabilités à l'égard du plan d'intervention.

## GUIDE DES PLANS LOCAUX DE DÉPLACEMENTS

Le PLD est un instrument de planification découlant d'une démarche participative. Il définit et hiérarchise les orientations et les grandes actions à poser dans le territoire d'un arrondissement, d'une ville ou d'un quartier en matière de transport. Un PLD traite des stratégies d'intervention pour l'amélioration des déplacements des personnes et des marchandises ainsi que des éléments directement liés, tels que le stationnement, l'aménagement urbain, la qualité de vie, etc. Il porte sur les déplacements dans un territoire, ce qui inclut les déplacements locaux et de transit. Enfin, il établit les échéanciers, les modes de financement ainsi que les investissements d'immobilisation et d'exploitation.



Les grandes étapes et activités d'un PLD, décrites dans le *Guide des Plans locaux de déplacements* de la Ville de Montréal, peuvent également servir aux arrondissements qui souhaitent faire des études de déplacements à l'échelle d'un Quartier vert.

Ces étapes sont :

- étape préparatoire : paramètres – zone d'étude, comité de travail, programme de travail ;
- définition des objectifs locaux de transport ;
- établissement du portrait/diagnostic : études préalables et analyse des données, pistes de solutions ;
- élaboration d'un plan d'intervention : liste des projets, interventions et mesures à mettre en place ;
- production du document : synthèse des éléments précédents ;
- consultation publique ou adoption par le C.A. ;
- réalisation d'un PLD ;
- mise en œuvre et suivi.

Ce travail se fait généralement en coordination avec la Direction des transports.

### Portrait et diagnostic : analyses techniques d'ingénierie

Les plans de cette section, utilisés à titre indicatif, ont été réalisés dans le cadre des études sur le *Plan d'apaisement intégré de la circulation, quartiers limitrophes au projet de la rue Notre-Dame* (Ville de Montréal, Aecom, Cardinal-Hardy, 2010)

#### CRITÈRES D'IDENTIFICATION D'UN QUARTIER VERT

Avant d'être validé par les citoyens, le périmètre d'un Quartier vert doit répondre à plusieurs critères de délimitation, énoncés dans le chapitre 3.

##### 1. Un potentiel existant

Le Quartier vert intégrera un territoire liant dynamisme et proximité. Afin de déterminer ce ou ces territoires, l'arrondissement devra localiser les aires de voisinage ou les milieux de vie et les nœuds d'activités à caractère local et régional.

##### 2. Un défi de mobilité et de sécurité

Dans l'objectif d'améliorer la sécurité et l'accessibilité du quartier, le Quartier vert est l'occasion de déceler la présence ou l'absence d'une situation problématique locale liée aux déplacements : présence de circulation de transit, débits importants, vitesse, sécurité, etc. La présence d'une telle situation permet également de classer par ordre de priorité les sites propices à la réalisation de Quartiers verts au sein de l'arrondissement.

VOIR PLAN 1 : CARACTÉRISATION DES MILIEUX DE VIE (PAGES 4.6-4.7).

Les différentes analyses techniques requises sur le réseau local relèvent directement des ingénieurs de la Direction des travaux publics. À titre d'exemple, voici des éléments de diagnostic qui pourraient ressortir :

- la cohérence ou non de la hiérarchie du réseau routier;
- les caractéristiques du réseau routier : largeur de l'emprise publique, nombre de voies de circulation, vitesse, partage de la chaussée, mode de gestion des intersections, feux de circulation, etc. ;
- les débits de circulation, les possibilités de congestion ;
- la proportion de la circulation de transit, particulièrement dans les rues locales et collectrices ;
- l'accessibilité (type de parcours) aux nœuds d'activité et aux cœurs de voisinage ;
- la présence ou l'absence de parcours et de zones protégées dans les secteurs sensibles (école, parc, etc.) ;
- le respect ou non de la limite de vitesse indiquée ;
- la sécurité : le nombre et la gravité des accidents à des intersections ciblées ;
- la disponibilité des modes de transport alternatifs (nombre de vélos Bixi par habitant, nombre de voitures en partage par habitant, longueur du réseau cyclable, etc.) ;
- l'efficacité de la desserte d'autobus (fréquence, origines et destinations – Étude réalisée par la STM à l'échelle de l'arrondissement) ;
- la qualité du domaine public : largeur de trottoir, présence ou non de plantation de rue et de mobilier urbain, type d'éclairage, etc.

Après diagnostic, les recommandations techniques de l'ingénieur de l'arrondissement, qui est responsable de la voirie locale, auront préséance sur les suggestions faites dans ce fascicule et ses fiches d'aménagement. Il est également entendu que les mesures de modération de la circulation qui seront implantées dans les Quartiers verts suivront les politiques ou cadres de référence des arrondissements.

VOIR PLAN II : ÉTUDES TECHNIQUES DE CIRCULATION  
(PAGES 4.8-4.9).

### Connaissance du milieu

Le portrait et le diagnostic correspondent d'abord à une analyse rigoureuse et structurée du territoire étudié, mais ils doivent également être basés sur une connaissance plus empirique. En effet, les résidents, travailleurs, commerçants ou usagers qui vivent dans ces espaces au quotidien peuvent rapporter des faits concrets sur le mode de vie du quartier et sur ses fonctionnements internes. Ce sont eux qui, par leurs actions quotidiennes, définissent et confirment les grands lieux de fréquentation du quartier.

Les marches exploratoires et les rendez-vous de quartier, expliqués au chapitre 7, ont été les deux méthodes utilisées pour connaître les perceptions que le milieu a de la mobilité, de l'accessibilité et de la sécurité dans les quartiers Sainte-Marie, Hochelaga et Maisonneuve.

VOIR PLAN III : CONSULTATION DE LA POPULATION  
ET RENDEZ-VOUS DE QUARTIER (PAGES 4.10-4.11).

### Synthèse des experts et de la population

La combinaison des études d'experts avec la connaissance du milieu permet de découvrir où il y aurait urgence d'intervenir pour diminuer les problématiques de déplacements et améliorer la qualité de vie dans le Quartier vert.

VOIR PLAN IV : CARTE SYNTHÈSE (PAGES 4.12-4.13).

### Potentiel et choix des Quartiers verts

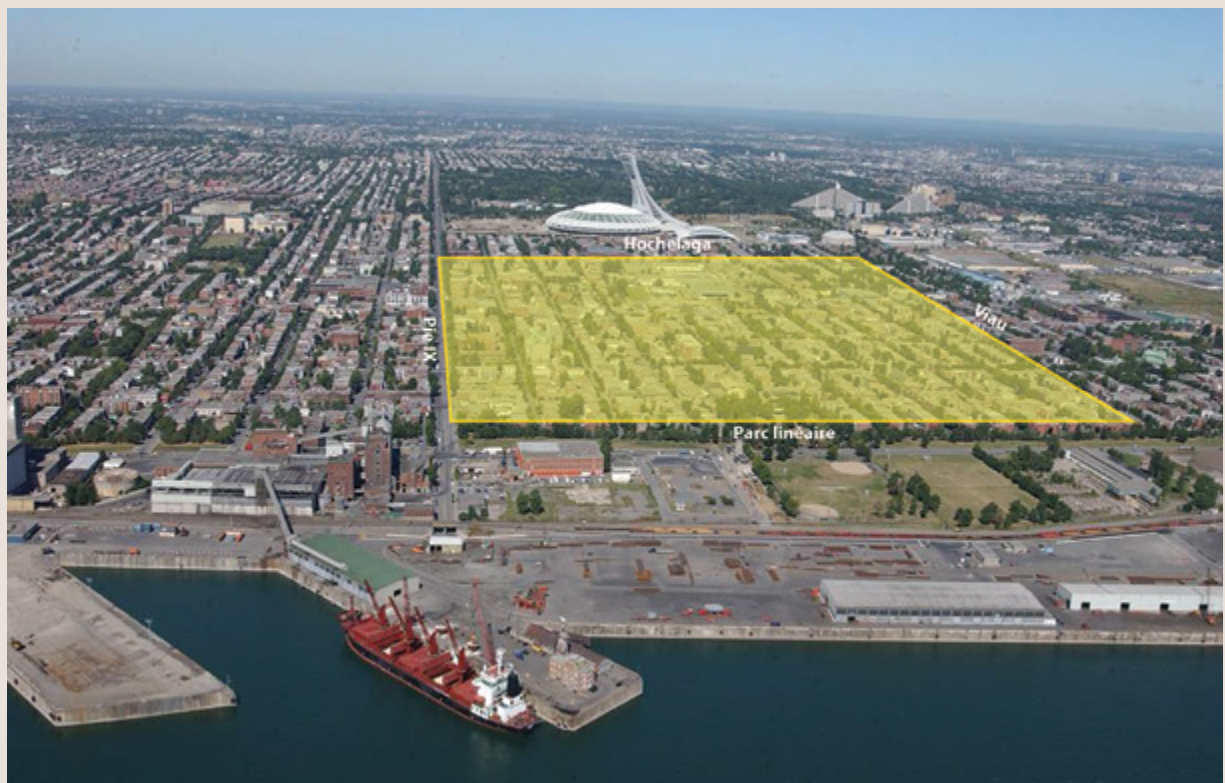
En combinant les éléments d'attraction du quartier et les milieux de vie ayant un potentiel de Quartier vert avec les défis liés à la sécurité et aux déplacements, il est possible pour l'arrondissement de déterminer où il veut intervenir en priorité et de délimiter le territoire du Quartier vert de façon préliminaire.

VOIR PLAN V : ÉTUDE DES QUARTIERS VERTS POTENTIELS (PAGES 4.14-4.15).

Dans le cas du Quartier vert Maisonneuve, par exemple, l'arrondissement a élargi les limites initiales du milieu de vie considéré pour que les artères (Hochelaga, Pie-IX et Viau) circonscrivent la périphérie du Quartier vert.

À ce stade, la volonté locale semble se manifester suffisamment pour que l'arrondissement mette en œuvre le plan d'action et précise l'envergure du projet.

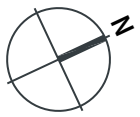
## LIMITES DU QUARTIER VERT DE MAISONNEUVE



PLAN I : CARACTÉRISATION DES MILIEUX DE VIE

LÉGENDE

-  Limite de quartier
-  Destination principale  
500 emplois ou plus
-  Aire de voisinage
-  Noeud d'activité important
-  Secteur à vocation commerciale
-  Circuit d'autobus, fréquence  
faible, moyenne et haute
-  Équipement métropolitain  
rayon d'attraction de plus de 1500 m
-  Équipement de voisinage  
rayon d'attraction de moins de 600 m
-  Équipement de quartier  
rayon d'attraction de 800 à 1500 m
-  Parc de voisinage (moins de 1 ha)
-  Parc de quartier (1 à 2 ha)
-  Parc municipal (plus de 2 ha)
-  Parc linéaire (MTQ)
-  Lieu de culte



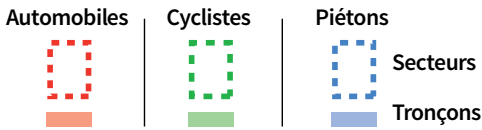
SAINTE-MARIE



PLAN II : ÉTUDES TECHNIQUES DE CIRCULATION

LÉGENDE

Fréquence d'accidents élevée :



Accidents aux intersections impliquant (DSP, 2003-2007) :

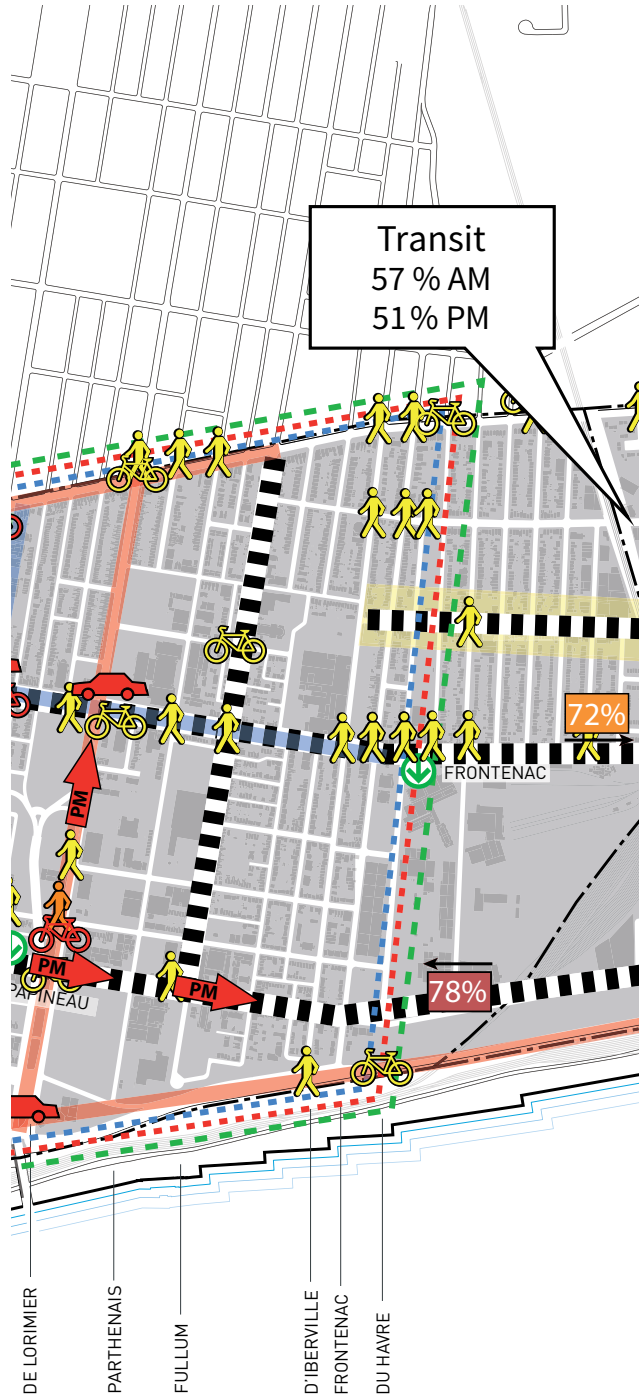
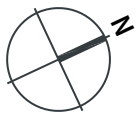


Débit excessif par rapport à la hiérarchie actuelle (rue locale ou collectrice)

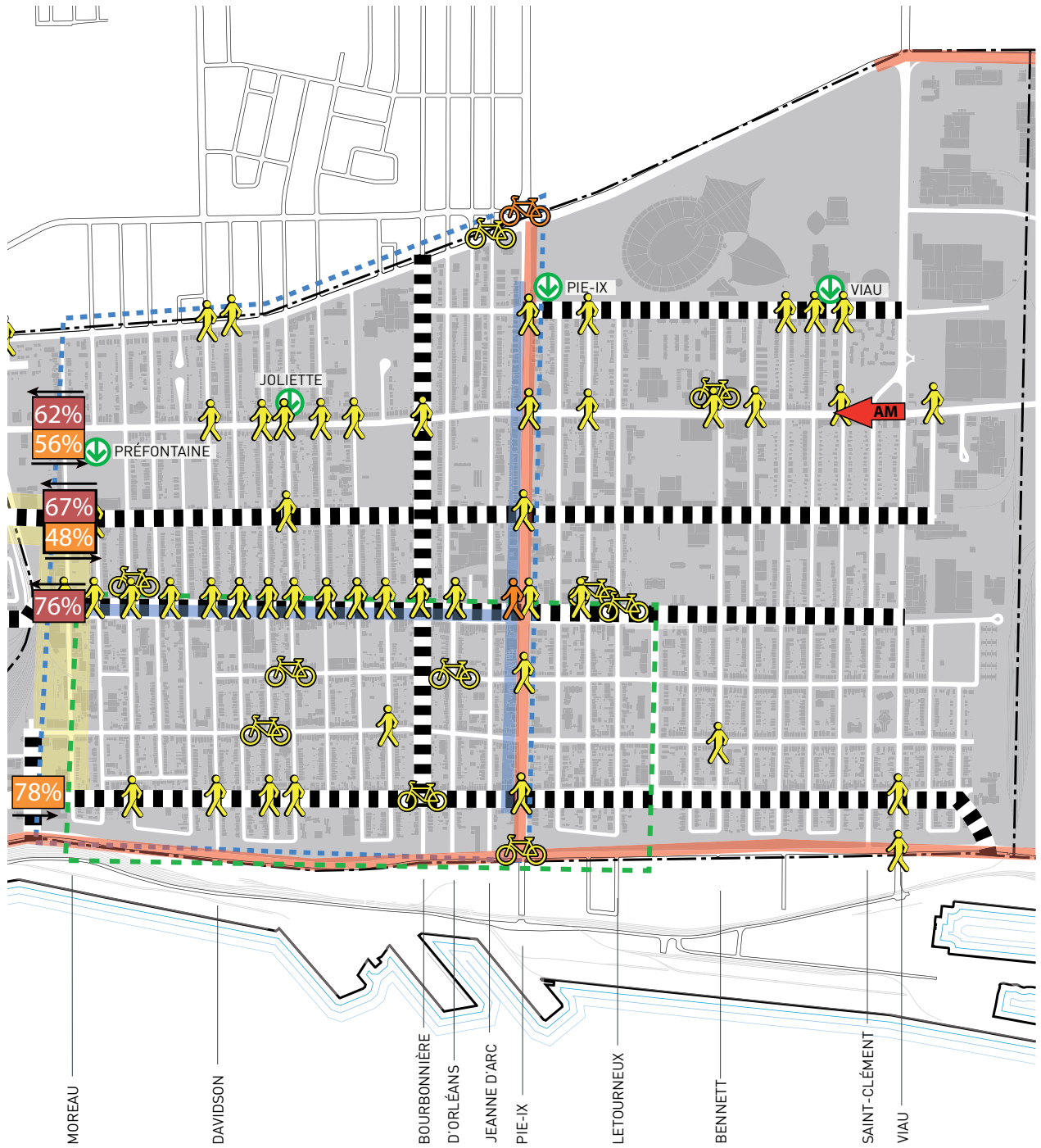
Réseau de camionnage sur rue locale résidentielle

Trafic de transit aux heures de pointe

Problématique de capacité dans le secteur d'étude














SAINTE-MARIE

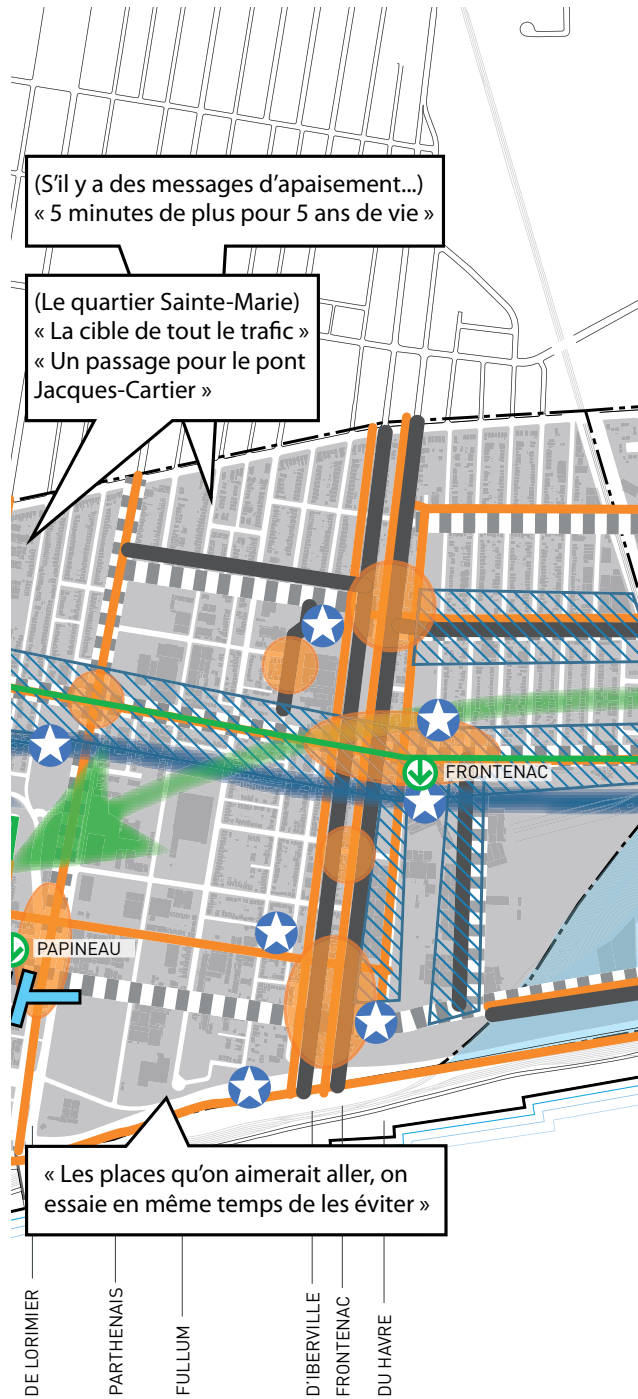
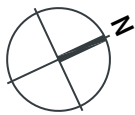


HOCHELAGA-MAISONNEUVE

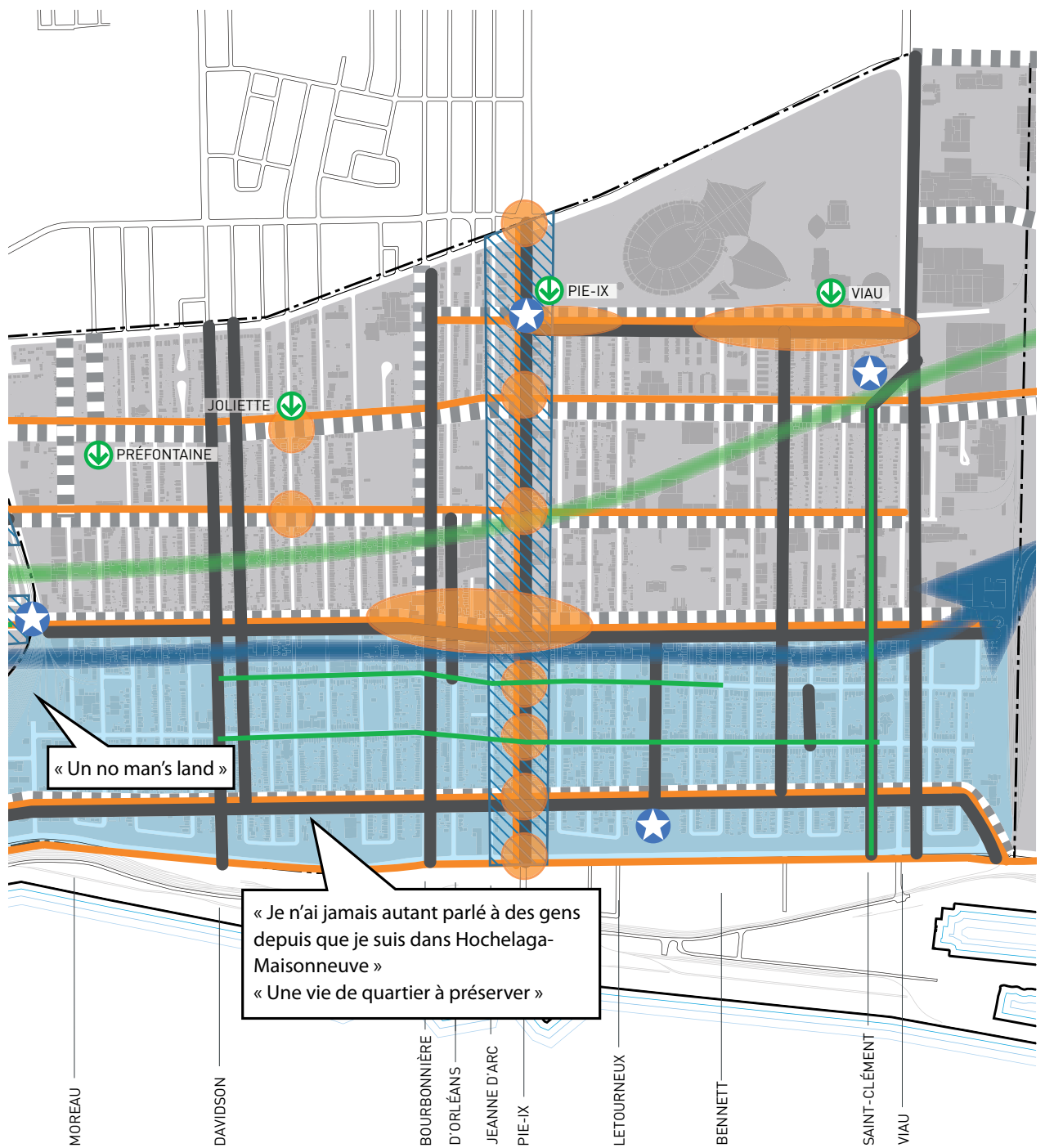
PLAN III : CONSULTATION DE LA POPULATION ET RENDEZ-VOUS DE QUARTIER

LÉGENDE

-  Carence de liens est-ouest
-  Problématique de parcours cyclable
-  Débit important ressenti
-  Vitesse excessive ressentie
-  Problématique piétonne
-  Sentiment d'insécurité aux intersections
-  Accès problématique en transport actif
-  Camionnage excessif
-  Desserte en transport en commun problématique
-  Lien est-ouest en autobus inefficace
-  Rupture de charge en transport en commun

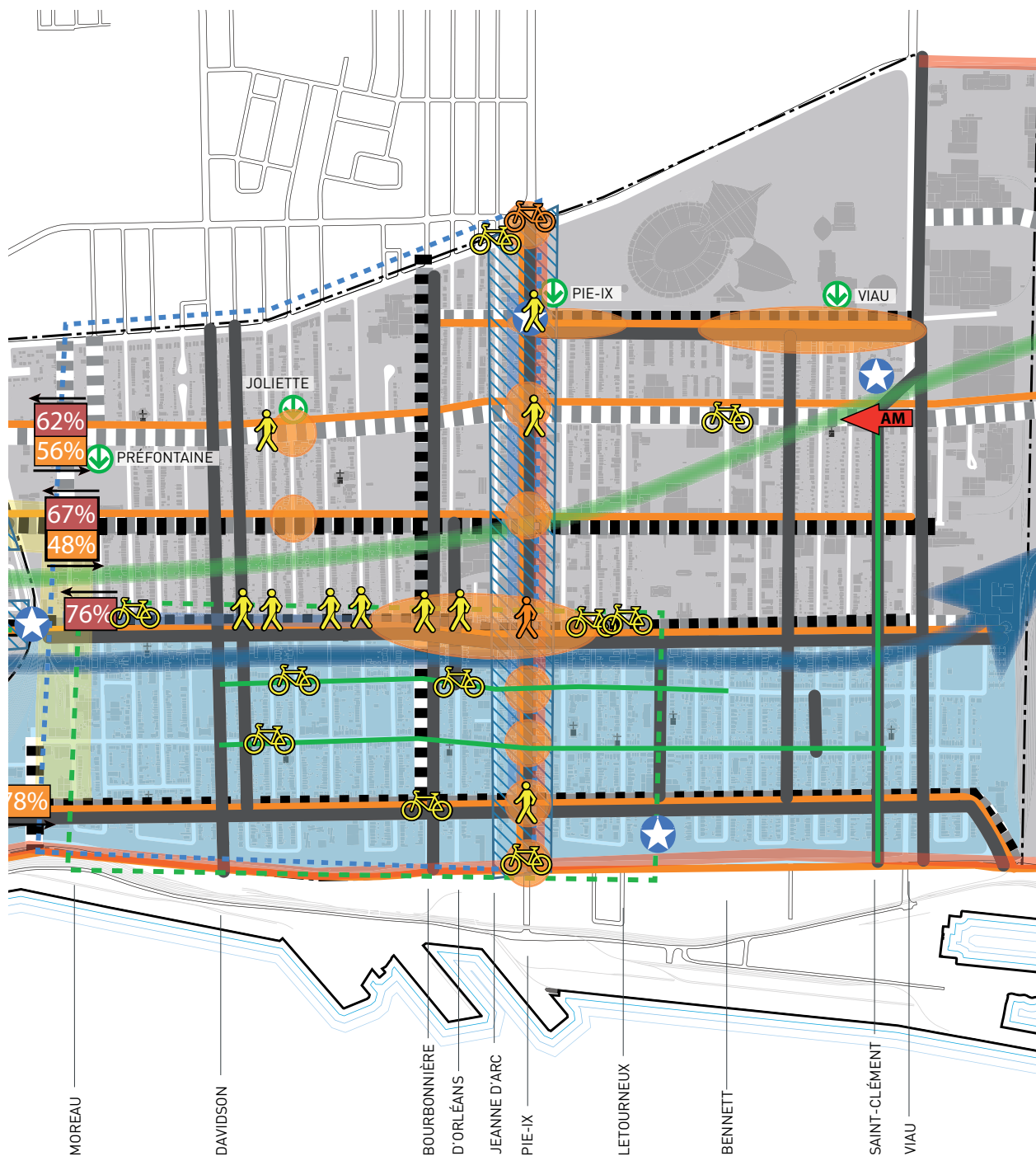


SAINTE-MARIE



HOCHELAGA-MAISONNEUVE


















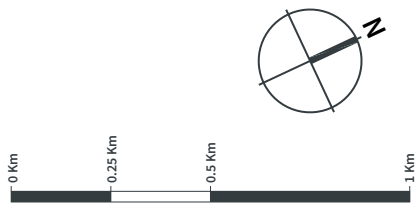


HOCHELAGA-MAISONNEUVE

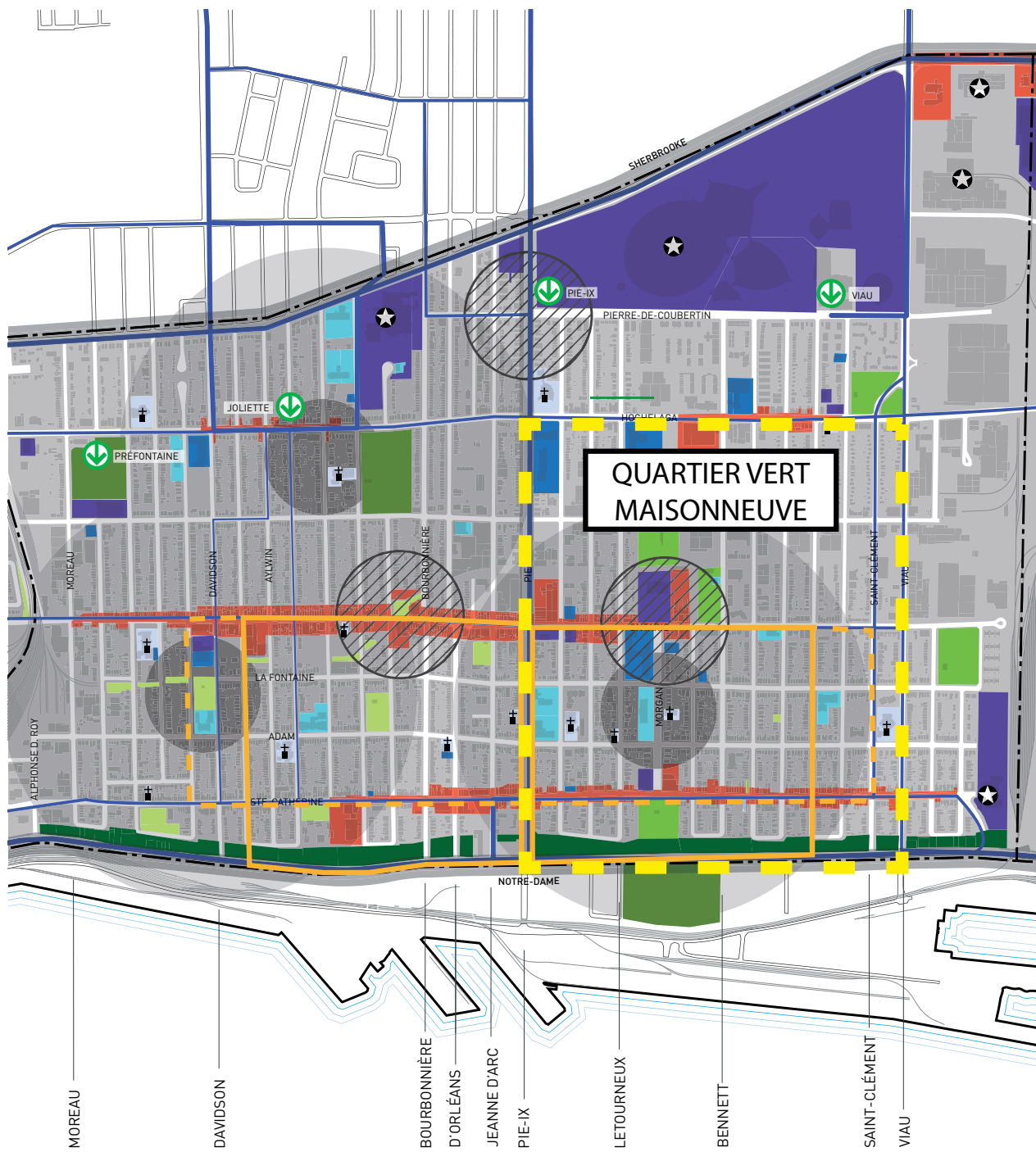
PLAN V : ÉTUDE DES QUARTIERS VERTS POTENTIELS.

LÉGENDE

-  Limite de quartier
-  Destination principale  
500 emplois ou plus
-  Aire de voisinage
-  Noeud d'activité important
-  Quartier vert potentiel
-  Secteur à vocation commerciale
-  Circuit d'autobus, fréquence  
faible, moyenne et haute
-  Équipement métropolitain  
rayon d'attraction de plus de 1500 m
-  Équipement de voisinage  
rayon d'attraction de moins de 600 m
-  Équipement de quartier  
rayon d'attraction de 800 à 1500 m
-  Parc de voisinage (moins de 1 ha)
-  Parc de quartier (1 à 2 ha)
-  Parc municipal (plus de 2 ha)
-  Parc linéaire (MTQ)
-  Lieu de culte



SAINTE-MARIE



HOCHELAGA-MAISONNEUVE



## CHAPITRE 5

# Composantes du plan d'action et démarche progressive d'implantation

LA CRÉATION D'UN QUARTIER VERT REPOSE EN GRANDE PARTIE SUR L'ORGANISATION DU DOMAINE PUBLIC QUI CONTRIBUE AU BIEN-ÊTRE DES RÉSIDENTS. L'UNE DES PRINCIPALES CIBLES D'INTERVENTION DANS LES QUARTIERS VERTS EST LA RUE.

Comme le disait Jane Jacobs (1961) : « Si les rues d'une ville sont attrayantes, la ville est attrayante. »  
Les rues sont l'ossature principale du domaine public, leur design et leur utilisation revêtent une importance capitale pour la création d'un milieu urbain viable.

L'implantation d'un Quartier vert nécessite une démarche transversale et une application progressive des mesures d'intervention proposées. Trois champs d'action sont ciblés :

- mobilité et déplacements;
- aménagement;
- vie de quartier.

### CHAMPS D'ACTION TRANSVERSAUX DES QUARTIERS VERTS



Mobilité et Déplacement



Aménagement



Vie de Quartier

Une série de mesures peut être prise dans les trois champs d'action. Ces mesures ne sont pas toutes obligatoires. Elles doivent d'ailleurs être adaptées « car chaque situation, chaque lieu et chaque moment doivent faire l'objet de solutions spécifiques tout en s'inscrivant dans des démarches à plus grande échelle ». (Ascher, 2007)

### Mobilité et déplacements

Ce premier champ d'action inscrit la question du transport et de l'apaisement de la circulation dans les Quartiers verts. Elle vise la santé et la sécurité des personnes en favorisant les modes de transport collectifs et actifs. Il s'agit de maîtriser la circulation automobile et de réduire l'espace qui lui est consacré. Cette maîtrise permet un meilleur partage de la rue et donne la priorité aux personnes qui habitent et parcourent le quartier à pied. Le contrôle de la vitesse, le traitement des feux de circulation et des intersections ainsi que la limitation du trafic de transit peuvent accroître la quiétude des résidents.

Ultimement, les mesures associées à ce champ d'action contribuent à réduire les impacts environnementaux du transport routier comme le bruit, la pollution atmosphérique et les gaz à effet de serre. À cet égard, une meilleure offre de transport alternatif est essentielle au sein des Quartiers verts. En agissant sur les choix des modes de transport, on peut réduire la dépendance à l'automobile et donc le trafic routier.



### Aménagement

L'aménagement urbain contribue au confort et à la sécurité des personnes tout en donnant une fonction communautaire au domaine public et plus spécifiquement à la rue. Des rues conviviales rendent l'espace plus attrayant pour les résidents, notamment les personnes âgées, les enfants et les personnes à mobilité réduite. La reconfiguration des rues permet de réduire l'espace voué au trafic automobile et d'en consacrer une partie à des fonctions alternatives (voies réservées au transport en commun, pistes cyclables, traverses piétonnières, plantations, aires de repos, etc.).

Les mesures d'apaisement de la circulation concernent des interventions routières liées à la signalisation, aux normes de stationnement et de trafic ainsi qu'au réaménagement géométrique pouvant modifier les comportements et réduire l'usage de l'automobile. Plusieurs arrondissements se sont dotés d'une politique ou d'un cadre de référence en matière de modération de la circulation qui est déjà mis en application par le personnel technique. D'autres espaces publics (places, pourtours des stations de métro, etc.) ou aires extérieures semi-privées (stationnement) peuvent bénéficier d'aménagements plus sécuritaires et conviviaux encourageant les déplacements alternatifs (Boulais, 1993). Enfin, il est également pertinent d'envisager, dans une première étape, des aménagements temporaires comme des rues piétonnes saisonnières, moins coûteuses et mieux adaptées à notre climat que les rues piétonnes permanentes.



### Vie de quartier

Les expériences à l'étranger, notamment celle de Paris, ont démontré que la pérennité du projet de Quartier vert repose en grande partie sur l'engagement de la communauté. Lorsque la participation à la désignation et au plan d'action du Quartier vert est importante, il en résulte une plus grande probabilité de réussite du projet à long terme. Ce processus de rencontres amicales est également l'occasion de tisser des liens entre voisins, organismes communautaires et services de l'arrondissement et d'augmenter le sentiment d'appartenance au quartier.



La préparation d'un plan d'action et d'un échéancier permet d'avoir une vue générale sur les interventions requises dans le temps et l'ordre des priorités. Une série d'interventions est ici proposée à titre indicatif à l'intérieur de ces trois champs d'action. Bien que ces mesures ne soient pas obligatoires, il est suggéré aux arrondissements d'intervenir simultanément dans

les trois champs. Chaque contexte étant différent, chaque arrondissement aura à prendre les mesures correspondant à sa réalité. L'implantation d'un Quartier vert se fera de manière très progressive, au rythme des décisions de l'arrondissement. Comme toutes les interventions ne sont pas requises partout et de la même façon, trois phases ont été définies :




- démarrage;
- établissement;
- consolidation.

### Phase de démarrage

La première phase comprend des interventions de base pour le démarrage d'un Quartier vert. L'arrondissement évaluera les interventions possibles sur le réseau local en concertation avec les intervenants du milieu. Des mesures de modération de la circulation et l'implantation de contre-terrasses pourraient par exemple permettre la réduction de

la vitesse des véhicules et animer une rue commerciale. La Direction des transports pourrait quant à elle financer des interventions sur le réseau artériel, comme la mise aux normes des feux de circulation pour y maintenir la circulation de transit et l'implantation de seuils d'entrée sur les rues traversant les artères situées en périphérie du Quartier vert. Une telle phase peut nécessiter de un à cinq ans.

### DÉMARRAGE D'UN QUARTIER VERT (1 À 5 ANS)

 <b>Le quartier en circulation</b>	 <b>Le quartier physique</b>	 <b>Le quartier lieu de culture et de rencontres</b>
Mobilité et déplacements	Aménagement	Vie de quartier (communauté)
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 40 km/h par défaut;</li> <li>■ délimitation des zones sensibles (30 km/h);</li> <li>■ gestion des feux;</li> <li>■ corridor de marche sans obstacle;</li> <li>■ corridor de marche lors de travaux;</li> <li>■ information sur le réseau de transport en commun.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ seuils (entrée/sortie):                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• saillies et végétaux;</li> <li>• délimitation Quartier vert;</li> <li>• signalisation;</li> </ul> </li> <li>■ mesures de modération;</li> <li>■ rampes d'accès universel;</li> <li>■ contre-terrasses sur trottoirs.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ forum annuel;</li> <li>■ page Web Quartier vert en arrondissement;</li> <li>■ forums ponctuels et thématiques;</li> <li>■ code de la sécurité routière (promotion).</li> </ul>

### Phase d'établissement

La phase d'établissement comprend à moyen terme l'ajout d'une série de mesures consolidant le Quartier vert afin de réduire significativement les impacts négatifs du trafic routier et d'améliorer l'aménagement et l'animation de l'espace public.

Les deux derniers niveaux d'intervention comprennent des mesures dont la combinaison bonifie l'identité et la qualité d'un Quartier vert. Le choix des interventions appartient aux arrondissements,

en collaboration avec la communauté locale. En fonction des conclusions des études d'ingénierie, de la politique de modération de l'arrondissement, des indices de performance des programmes de réfection routière et des sources de financement disponibles, les arrondissements conviendront de la pertinence des actions à mener. En s'appuyant sur le présent guide, la Direction des transports accompagnera les acteurs locaux dans leur démarche afin d'encadrer les mesures d'intervention.

## ÉTABLISSEMENT D'UN QUARTIER VERT (5 À 10 ANS)

 <b>Le quartier en circulation</b>	 <b>Le quartier physique</b>	 <b>Le quartier lieu de culture et de rencontres</b>
Mobilité et déplacements	Aménagement	Vie de quartier (communauté)
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ réduction de la capacité routière;</li> <li>■ corridors scolaires;</li> <li>■ traverses piétonnes;</li> <li>■ feux piétons sonores;</li> <li>■ dalles tactiles;</li> <li>■ aménagements cyclables;</li> <li>■ politique de camionnage;</li> <li>■ hiérarchie des rues.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ intersections apaisées à l'intérieur du périmètre (rues locales et commerciales);</li> <li>■ zones de contre-terrasses et rue piétonne temporaire;</li> <li>■ zones dédiées périodiquement aux vélos;</li> <li>■ passages piétons vers pôles de déplacements;</li> <li>■ foresterie urbaine:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>• plantation sur rue;</li> <li>• ruelles vertes;</li> <li>• suggestions sur domaine privé;</li> </ul> </li> <li>■ mobilier urbain:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>• piétons;</li> <li>• vélos;</li> <li>• signalisation;</li> </ul> </li> <li>■ plantations potagères;</li> <li>■ rues conviviales:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>• résidentielles;</li> <li>• commerciales;</li> <li>• zones festives;</li> </ul> </li> <li>■ porte d'entrée.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ forums annuels, ponctuels et thématiques;</li> <li>■ code de la rue;</li> <li>■ concours Éco-quartier (propreté-embellissement);</li> <li>■ animation du domaine public.</li> </ul>

### Phase de consolidation

À plus long terme, il est proposé de réaliser des interventions de consolidation ayant trait à la mobilité et à l'aménagement durables pouvant améliorer les conditions environnementales. Ces projets peuvent nécessiter des études plus longues et une coordination avec la planification des travaux d'infrastructure. Il s'agit de mesures préférentielles pour autobus ou

d'intermodalité et de projets d'infrastructures vertes comme la gestion des eaux pluviales, les Promenades urbaines ou les rues piétonnes permanentes.

Le chapitre 6 présente des modèles d'adhésion et de mobilisation citoyennes au cours de l'établissement d'un Quartier vert.

## CONSOLIDATION D'UN QUARTIER VERT (10 À 20 ANS)

 <b>Le quartier en circulation</b>	 <b>Le quartier physique</b>	 <b>Le quartier lieu de culture et de rencontres</b>
Mobilité et déplacements	Aménagement	Vie de quartier (communauté)
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ rues locales à 30 km/h;</li> <li>■ intermodalité;</li> <li>■ mesures préférentielles pour autobus;</li> <li>■ desserte ciblée TC intra-arrondissement;</li> <li>■ « vélo rue »;</li> <li>■ zones de rencontre à 20 km/h;</li> <li>■ programmes d'écomobilité;</li> <li>■ réseau de Quartiers verts;</li> <li>■ zone piétonne permanente;</li> <li>■ nouvelles normes de stationnement sur rue.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ élargissement de trottoirs (création de placettes);</li> <li>■ éclairage public;</li> <li>■ intersections apaisées à l'intérieur du quartier;</li> <li>■ ligne de guidance;</li> <li>■ rues piétonnes permanentes;</li> <li>■ liens piétons continus;</li> <li>■ aménagements écologiques;</li> <li>■ réduction des îlots de chaleur;</li> <li>■ gestion des eaux pluviales;</li> <li>■ art public;</li> <li>■ promenades urbaines, axes verts;</li> <li>■ revitalisation des rues commerciales.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ forums annuels, ponctuels et thématiques;</li> <li>■ fêtes de quartier.</li> </ul>



## CHAPITRE 6

# Adhésion et mobilisation citoyennes

### Tradition montréalaise de participation

L'expérience montréalaise est riche de plusieurs décennies de pratique en matière de consultation publique et de participation citoyenne.

En 2005, la Ville de Montréal s'est dotée d'une politique de consultation et de participation publique. Cette politique repose sur un certain nombre de principes :

- la tenue d'un exercice de participation publique doit être consciencieusement annoncée;
- les citoyens doivent être bien informés pour participer;
- ils doivent avoir la possibilité de comprendre la question traitée et de se prononcer;
- leurs interventions doivent être présentées et analysées dans un rapport;
- la décision à laquelle aboutit le processus doit être rendue publique.

D'autres expériences de charrettes, d'ateliers publics d'urbanisme, de tables de concertation et de cafés citoyens ont été menées par les arrondissements, le milieu communautaire ou des regroupements de citoyens. Des modèles plus récents de consultation adaptés aux conditions particulières des territoires ont émergé dans le cadre des programmes de Quartier 21 (Q21), de Revitalisation urbaine intégrée (RUI) ou de Quartiers verts, actifs et en santé (QVAS) du Centre d'écologie urbaine de Montréal.

Existe-t-il un modèle de participation mieux adapté au Quartier vert? Sans doute. Cependant, comme nous sommes au début de cette démarche, la présente section présente trois modèles différents aux arrondissements. Ils feront le choix qui convient le mieux à leurs besoins et à leur contexte particulier.

Idéalement, le modèle associé aux Quartiers verts devrait miser sur :

- l'élargissement de la participation;
- la diversité des perspectives;
- la participation continue;
- la recherche conjointe de solutions.

### Modèle de consultation du PLD

La démarche d'un Plan local de déplacements comprend généralement un processus de consultation publique qui comporte six étapes et s'étend sur une durée de 12 à 24 mois. Cette méthode nécessite un budget et une assistance externe pour l'organisation. Elle est généralement prise en charge par les consultants dans le cadre de leur mandat d'élaboration d'un PLD.

### Modèle de participation du forum

Le forum est une démarche plus souple de discussion publique ouverte et conviviale dont les activités varient dans le temps. Il a souvent été utilisé par le Centre d'écologie urbaine de Montréal dans le cadre des projets de QVAS.

Un groupe de personnes est responsable de la préparation, de la diffusion, de l'animation du forum, de même que de l'élaboration d'un rapport. Le forum peut se tenir, en plusieurs endroits, à plusieurs moments et selon des modèles divers, de manière à remplir les objectifs qui lui sont assignés. Les modèles les plus utilisés sont : les tables rondes, charrettes de design, ateliers en plein air, portes ouvertes, entrevues, blogues, 5 à 7 mensuels, cartographie interactive, etc. L'expérience a démontré que le choix du lieu et du moment de la journée pour tenir ces événements a un impact majeur sur la participation du plus grand nombre de personnes.

Ce modèle peut-il être adapté et utilisé par un arrondissement et comment le financer? C'est un modèle qui nécessite souvent plus de ressources que les méthodes traditionnelles de consultation. Cependant, la prise en charge par l'arrondissement de tels événements vient changer la relation avec le citoyen de façon positive: ce dernier n'est plus en opposition avec la Ville, mais participant à une démarche conjointe d'amélioration de leur qualité de vie. Une telle démarche nécessite également de clarifier les rôles et responsabilités de chacun. Les études techniques d'ingénierie relevant par exemple des ingénieurs de l'arrondissement et l'approbation de la mise en œuvre des projets, du Conseil d'arrondissement.

Pour mener à bien ce type de forum annuel ou ponctuel, l'arrondissement pourrait s'adjoindre l'aide d'un consultant ou d'un organisme communautaire du quartier, possiblement par le biais des programmes de Q21 ou de RUI.

Rappelons quelques principes importants qui définissent l'identité du forum :

- le forum est l'occasion de rejoindre la population du quartier;
- le forum est un espace de construction conjointe;
- la formule du forum est souple et adaptée au contexte. (La période de réalisation de ses activités est prédéterminée et connue.)

**Forum 1 : Construction des connaissances**

Il s'agit d'un échange d'information entre l'arrondissement et les citoyens sur les éléments de diagnostic du secteur désigné et la détermination d'objectifs communs et d'enjeux importants. L'arrondissement fournit des analyses et des données préliminaires et la communauté transmet ses connaissances sur son expérience quotidienne, ses intérêts et ses aspirations. Un plan de communication efficace et l'organisation d'événements conviviaux permettront de rassembler un nombre adéquat de participants représentatifs de la communauté.



CEUM

**Forum 2 : Élaboration du projet QV**

Lors de ce forum, les représentants des services municipaux et les membres de la communauté échangent en vue de trouver des solutions aux problèmes déjà soulevés. Des analyses techniques, les contraintes et les potentiels sont présentés au public de manière synthétique et compréhensible par les représentants de l'arrondissement. Des options d'aménagement et différentes mesures sont esquissées et débattues en vue d'élaborer un plan d'action.

**Forum 3 : Présentation du plan d'action**

Un plan d'action représentatif des discussions précédentes est présenté à la communauté. Les priorités sont esquissées. L'arrondissement recueille les commentaires et formule un rapport final qui sera présenté au conseil d'arrondissement. Il revient à chaque arrondissement de déterminer la faisabilité et l'échéancier de réalisation pour chaque projet en fonction de ses critères techniques et financiers.

**Forum Annuel : Le comité de suivi**

Il est suggéré que minimalement un représentant de la Direction des travaux public de l'arrondissement participe au comité de suivi puisque cette dernière sera interpellée à plusieurs étapes des études techniques en ingénierie, de la mise en œuvre et de la gestion des interventions sur le Quartier vert. Le comité de suivi maintient le lien entre les membres de la communauté et les différentes instances et services auxquels on a fait appel dans la gestion du Quartier vert.

**Modèle de participation ponctuelle et adaptée**

Plusieurs types de rencontres citoyennes peuvent être mis à profit pour colliger les perceptions et les connaissances intimes que les résidents ont de leur milieu. Voici les deux formes les plus utilisées :

- la marche exploratoire;
- le rendez-vous de quartier.

FORUM 1	FORUM 2	FORUM 3	FORUM ANNUEL
<i>Construction des connaissances</i>	<i>Élaboration du projet QV</i>	<i>Présentation du plan d'action</i>	<i>Comité de suivi</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Diagnostic</li> <li>■ Objectifs et enjeux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Options d'aménagement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Liste des interventions</li> <li>■ Échéancier</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Suivi et évaluation</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Arrondissement</li> <li>■ Communauté</li> <li>■ Partenaires</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Arrondissement</li> <li>■ Communauté</li> <li>■ Partenaires</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Arrondissement (DTP et DAUSE)</li> <li>■ Communauté</li> <li>■ Partenaires</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Arrondissement</li> <li>■ Communauté</li> <li>■ Comité de suivi</li> </ul>
<i>Communications</i>	<i>Communications</i>	<i>Communications</i>	<i>Communications</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Rencontres publiques</li> <li>■ Marches exploratoires</li> <li>■ Journaux locaux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Page web QV</li> <li>■ Rendez-vous de quartier</li> <li>■ Tables rondes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Page web QV</li> <li>■ Rencontres publiques</li> <li>■ Expositions</li> <li>■ Envoi postal</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Page web QV</li> <li>■ Arrondissement</li> <li>■ Bilan des actions dans QV</li> <li>■ Activités de la communauté du QV</li> </ul>
Durée : 4 mois	Durée : 4 mois	Durée : 4 mois	

### Marche exploratoire

La marche exploratoire, souvent organisée par Tandem Montréal, est l'outil le plus fréquemment utilisé. Cette démarche, encadrée par la Ville depuis près de 20 ans, permet à des groupes de citoyens d'un quartier d'émettre leur appréciation et leurs critiques à propos de l'aménagement et de la sécurité urbaine à partir de critères d'analyse ciblés. Les discussions *in situ* avec les spécialistes de la Ville permettent une meilleure compréhension des besoins exprimés par la population.

Ce type d'activité a d'ailleurs permis de rédiger les six principes de l'aménagement urbain sécuritaire publiés par la Ville en 2002 dans le document *Pour un environnement sécuritaire – guide d'aménagement*: « Savoir où l'on est et où l'on va; Voir et être vue; Entendre et être entendue; Pouvoir s'échapper et obtenir du secours; Vivre dans un environnement propre et accueillant; Agir ensemble. »

### Rendez-vous de quartier

Cette méthode permet de rencontrer différents types d'usagers par petits groupes, de manière à ce que les personnes intimidées par les mécanismes officiels de consultation publique puissent également exposer leur expérience d'usager de leur quartier. Ainsi, on peut cibler:

- des résidents habitant des secteurs différents;
- des commerçants;
- des personnes âgées;
- des jeunes;

- des personnes œuvrant dans une institution du quartier;
- des personnes œuvrant dans des organismes communautaires.

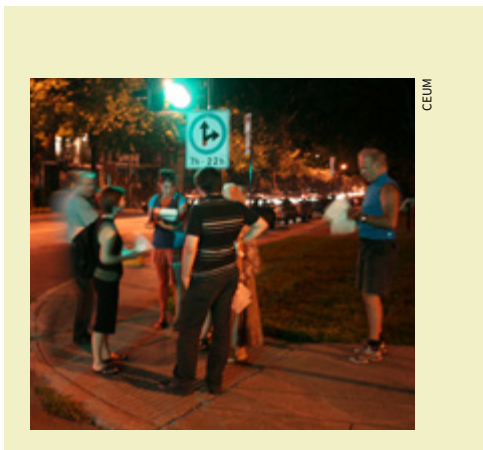
### Gestion des premières années du Quartier vert

Les arrondissements n'interviennent que sur leur territoire, tandis que la Direction des transports a la responsabilité de gérer les déplacements pour l'ensemble de la ville. Toutes les mesures proposées dans un Quartier vert devront être réfléchies et évaluées afin d'éviter que leur application ne vienne détériorer la situation des déplacements à l'extérieur du périmètre du QV ou dans les arrondissements voisins. C'est pourquoi les spécialistes des équipes techniques concernées pondéreront les avantages et les inconvénients de chacune des solutions afin d'atteindre les objectifs souhaités à coût abordable. Une série de petites actions maintiendra l'intérêt pendant les premières années d'un Quartier vert, tout en permettant d'analyser un projet de réaménagement plus significatif, de préparer les plans et devis, puis de le financer.

Il relève de l'arrondissement de mettre sur pied ou non un comité de suivi du Quartier vert. S'il est requis, le comité de suivi pourrait être pris en charge par un élu de l'arrondissement. Il sera formé de représentants de l'arrondissement (DTP, DAUSE), et d'un représentant de la Direction des transports et de l'organisme communautaire impliqué. S'ajouteront, selon les contextes, des représentants de la STM, des organismes du milieu, des résidents et des commerçants.

L'arrondissement pourra alors décider de tenir ou non un forum annuel ou d'utiliser son site Internet, les journaux locaux ou une séance du conseil pour diffuser le bilan des activités dans le Quartier vert. Peu importe son choix, le même type d'information sera diffusé:

- bilan des actions locales mises en œuvre;
- projets significatifs entrepris dans le Quartier vert par d'autres acteurs;
- éléments de mise en œuvre prévus pour les trois prochaines années.



## CHAPITRE 7

# Démarche générale de réalisation

La démarche générale de réalisation des Quartiers verts à Montréal, présentée en 2011 aux arrondissements, comprend trois étapes :

### Élaboration d'un Quartier vert

L'élaboration d'un Quartier vert peut parvenir de différentes démarches comme par exemple un PLD, un QVAS, un Q21 ou une RUI. Dans tous les cas, le projet de Quartier vert reflète une volonté commune de l'arrondissement et de la communauté d'intervenir, dans un territoire ciblé, autour d'enjeux de mobilité et d'aménagement de l'espace urbain. À cette étape, les limites du Quartier vert sont identifiées et le plan d'action a fait l'objet d'une forte mobilisation et de consultations publiques.

### Reconnaissance technique du Quartier vert

Une fois les limites du Quartier vert établies, il est suggéré à l'arrondissement de faire une demande de reconnaissance à la Direction des transports afin d'obtenir un soutien financier pour les interventions situées sur le réseau artériel. Celle-ci vérifie si les conditions préalables sont respectées, notamment au niveau de la mobilisation citoyenne et de la volonté de l'arrondissement d'investir dans les interventions locales. Cette étape permet d'inscrire le projet à la liste des Quartiers verts à réaliser.

### Financement des interventions

Pour implanter le plan d'action des Quartiers verts, il est essentiel que les arrondissements étudient les sources potentielles de financement. L'arrondissement dispose de moyens internes pour financer les interventions locales, de divers programmes de la Ville centre, notamment de la Direction des transports pour des interventions touchant le réseau artériel (sauf les pistes cyclables), et de financement provenant d'autres paliers de gouvernement ou du secteur privé. De son côté, la Direction des transports analyse les interventions possibles sur le réseau artériel dans le cadre de sa planification intégrée.

VOIR FIGURE A : DÉMARCHE GÉNÉRALE DE RÉALISATION DE QUARTIERS VERTS À MONTRÉAL (PAGE 7.2).

Voici une liste de quelques programmes qui pourraient s'appliquer aux Quartiers verts.

#### Programme triennal d'immobilisations (PTI)

Le PTI est le programme de financement de la Ville et des arrondissements pour les trois années à venir. Réalisé chaque année, il détaille les projets et les programmes qui recevront du financement pour leur mise en œuvre.

Dans les arrondissements le PTI permet notamment de financer les interventions au niveau local :

- la voirie locale (apaisement de la circulation, signalisation, plantation, entretien déneigement...);
- les parcs locaux;
- les équipements culturels, de sports et de loisirs.

Les services centraux ont quant à eux des budgets corporatifs s'appliquant à l'ensemble de la Ville de Montréal dans des champs de compétence comme les suivants :

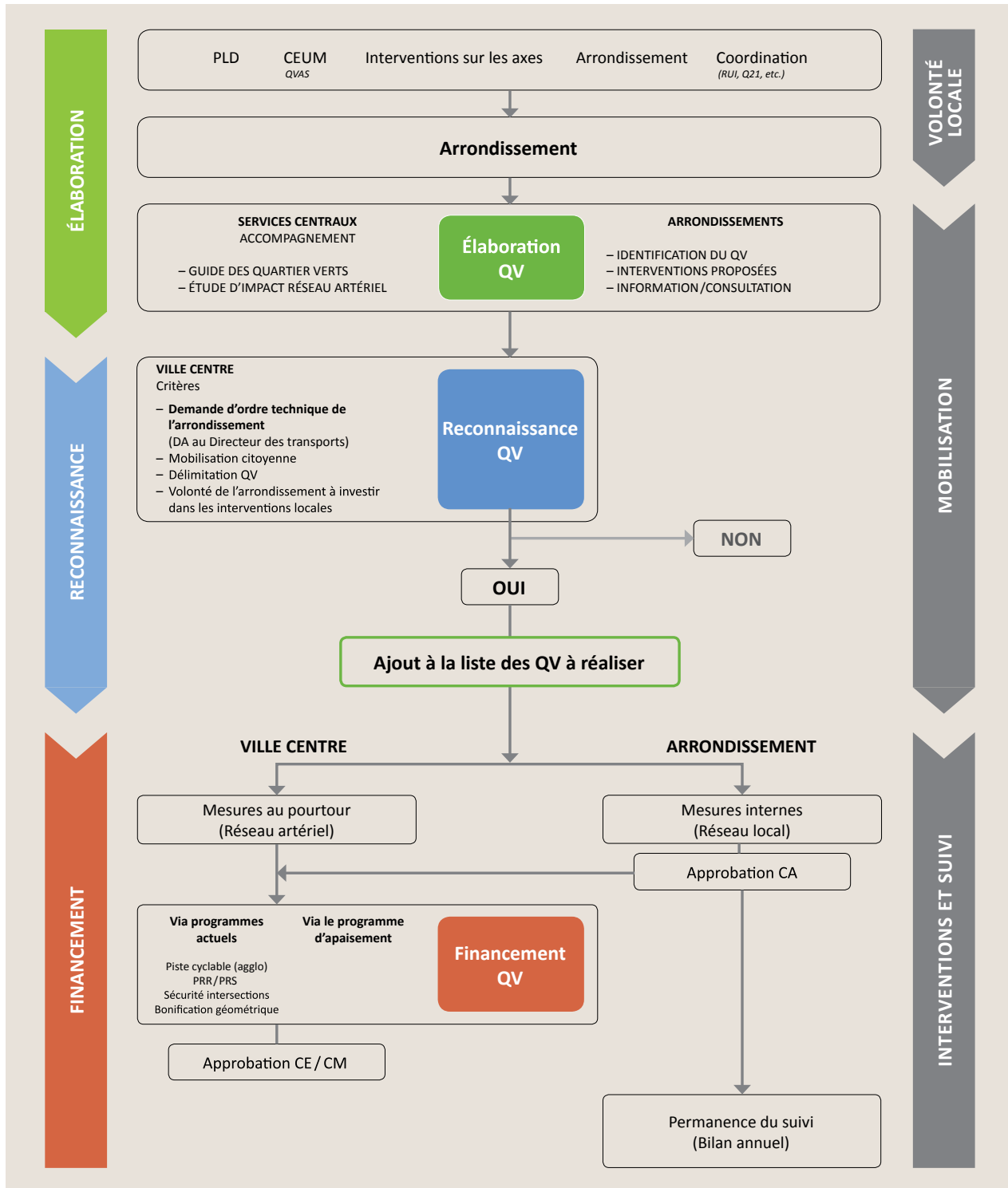
- le réseau routier artériel;
- les grands parcs;
- les réseaux secondaires d'aqueduc et d'égout;
- l'art public et les bibliothèques;
- les sites de dépôt des neiges usées.

#### Programmes de la Direction des transports

La Direction des transports, responsable des déplacements, peut financer plusieurs mesures d'intervention sur le réseau artériel et particulièrement au pourtour des Quartiers verts. Les programmes disponibles sont les suivants :

- le programme de réfection routière (PRR);
- le programme de réfection des structures (PRS);
- le programme de bonification géométrique (PBG);
- le programme de sécurisation des intersections (PSI);
- le programme de mise aux normes des feux (PMAF);
- le nouveau programme d'apaisement (PPA);
- le programme des pistes cyclables (sur le réseau local et le réseau artériel à l'échelle de l'agglomération).

FIGURE A: DÉMARCHE GÉNÉRALE DE RÉALISATION DE QUARTIERS VERTS À MONTRÉAL



### **Programme de Quartiers 21 (Q21)**

Ce programme est financé par la Division du développement durable de la Ville de Montréal et l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal. Après un appel de propositions auprès des organismes locaux sans but lucratif, les quatre nouveaux projets retenus par année reçoivent une subvention de 130 000 \$ sur une période de 3 ans.

### **Programme de Revitalisation urbaine intégrée (RUI)**

Ce programme initié en 2003 vise à améliorer les conditions socio-économiques et le cadre de vie d'un territoire défavorisé selon une vision globale et des actions concertées dans une optique de changement durable. Le programme bénéficie de plusieurs sources de financement, dont la Direction de la diversité sociale, qui subventionne 12 projets sur le territoire de la Ville de Montréal.

### **Fédération canadienne des municipalités**

Avec son Fonds municipal vert, la Fédération canadienne des municipalités (FCM) apporte un appui financier aux municipalités s'engageant dans des projets liés à l'environnement et au développement durable. Le tableau suivant présente les différentes subventions applicables aux Quartiers verts.

### **Démarche de suivi**

La démarche de suivi comprend une évaluation des résultats qui n'est pas encore disponible. Elle sera intégrée au moment de la prochaine révision du document. Par ailleurs, l'objet de cette approche progressive est de redonner aux résidents la quiétude et la qualité de vie qui leur revient et, à plus long terme, de favoriser :

- les changements de comportements ;
- le transfert modal vers les transports actifs et collectifs ;
- la santé de la population ;
- la participation des citoyens à la vie de quartier ;
- l'embellissement de l'environnement montréalais ;
- le développement économique local.





## Chapitre 8 Mesures d'interventions proposées : fiches techniques

Remerciements

Bibliographie





---

## CHAPITRE 8

# Mesures d'intervention proposées : fiches techniques

---

Le chapitre 8 énumère et explique les mesures d'intervention proposées dans un Quartier vert. Sous la forme de fiches techniques, ce chapitre offre une méthode de programmation-conception pour établir un Quartier vert.

Les fiches techniques présentent une série d'interventions possibles selon les trois champs d'action transversaux. Toutes les fiches sont numérotées et le logo associé à la catégorie d'actions permet de situer rapidement à quel groupe d'interventions chacune appartient. Le premier groupe de fiches correspond aux interventions en matière de mobilité et déplacements (MD 1 à MD 24), le deuxième présente des mesures d'aménagement (A 1 à A 20) et le troisième explique les interventions liées à la vie de quartier (VQ 1 et VQ 2). Le diagramme suivant illustre la structure type d'une fiche d'intervention.

Les fiches sont des documents autonomes. Elles rappellent les objectifs à atteindre et favorisent la compréhension par une série de renseignements pertinents tels qu'une description sommaire de l'intervention, des recommandations techniques et des spécifications liées aux implications réglementaires et à la démarche de suivi. Grâce à une présentation visuelle efficace, chaque fiche permet de maîtriser les connaissances essentielles à la mise en œuvre des interventions dans les Quartiers verts. Les niveaux d'application ou de réalisation sont également précisés à chaque intervention. De plus, les fiches permettent d'établir un calendrier de réalisation en fonction des priorités et des démarches de suivi.

## Structure type d'une fiche d'intervention

### RECTO

Catégorie d'intervention

---

Un seul objectif par intervention

---

Résumé du type de mesures attendues

---

Exemples illustrés

---

Conseils pratiques sur l'application des mesures

---

Éléments de réglementation impliqués (s'il y a lieu)

---

Estimation des coûts : faible, moyen, élevé

MOBILITÉ ET DÉPLACEMENTS

### Titre de l'intervention

NIVEAU X

---

**Objectif**  
Améliorer la sécurité routière, particulièrement celle des piétons et des cyclistes

**Description**  
Dans les zones dites sensibles, comme les écoles, les garderies et les parcs, voire les secteurs affichant une forte concentration de personnes âgées ou les stations de transport en commun, la vitesse de circulation est limitée à 30 km/h. Cette vitesse ne s'applique que dans les zones sensibles, généralement sur les rues locales et collectrices à certaines périodes de la journée, comme de 7 h à 19 h ou sur les artères aux heures d'entrée et de sortie des élèves.

ZONE SCOLAIRE

PROXIMITÉ D'UN PARC

CHEMINEMENT PIÉTON VERS LE TRAIN DE BANLIEUE

---

**Recommandations techniques**

- Indiquer clairement les zones sensibles limitées à 30 km/h
- Accompagner la signalisation d'aménagements verticaux et horizontaux

- Veiller au respect de la limitation de vitesse en mettant en place des opérations policières
- Étendre la Zone 30 à tous les secteurs sensibles : écoles, garderies, parcs, hôpitaux, résidences de personnes âgées, accès au transport en commun, etc.

---

**Implication réglementaire**

- Code de la sécurité routière

**Coût estimé**

- Faible

GUIDE D'AMÉNAGEMENT DURABLE DES RUES DE MONTRÉAL  
FASCICULE 1 | LES QUARTIERS VERTS | VERSION 1.0 AVRIL 2013

**MD X.Y**

Version et date de la fiche

Catégorie d'intervention

Numéro et page de la fiche

VERSO



MOBILITÉ ET DÉPLACEMENTS  
FICHE X

**Titre de l'intervention**

NIVEAU X

**Contribution**

- Soutien du SPVM pour mettre en place des opérations policières
- Études d'impact de la circulation pour déterminer la nécessité pour la Ville de Montréal d'installer des panneaux de signalisation permanente ou dynamique
- Selon les conclusions des études d'ingénierie, mise en place par l'arrondissement de mesures d'apaisement
- Aval de la Direction des transports requis pour l'établissement de mesures spécifiques sur le réseau artériel en ce qui a trait à la signalisation de la limite de vitesse appropriée selon les heures d'entrée et de sortie des élèves

**Démarche de suivi proposée**

- Réalisation de relevés de vitesse sur différents tronçons avant et après la mise en place de la mesure
- Étude de l'impact des opérations policières
- Étude de l'évolution du nombre et de la gravité des accidents
- Catégorisation des niveaux d'intervention

**Références**

- Code de la sécurité routière
- Guide de détermination des limites de vitesses en milieu municipal du MTQ

Suggestion de programmes ou d'entités pouvant financer les mesures

Ouvrages, sites Internet, organismes ou toutes autres expertises

MDX.Y

GUIDE D'AMÉNAGEMENT DURABLE DES RUES DE MONTRÉAL  
FASCICULE 1 | LES QUARTIERS VERTS | VERSION 1.0 AVRIL 2013

## Liste des fiches

MD1	RÉDUCTION DE LA VITESSE (40 KM/H PAR DÉFAUT)	A1	PORTE ET SEUIL D'ENTRÉE
MD2	DÉLIMITATION DES ZONES SENSIBLES À 30 KM/H	A2	MESURES DE MODÉRATION DE LA CIRCULATION
MD3	GESTION DYNAMIQUE DES FEUX DU RÉSEAU ARTÉRIEL	A3	SURFACE AVERTISSANTE DE LA RAMPE D'ACCÈS UNIVERSEL
MD4	TROTTOIR : CORRIDOR DE MARCHÉ RECTILIGNE ET SANS OBSTACLE	A4	TERRASSES ET CONTRE-TERRASSES
MD5	CORRIDOR TEMPORAIRE DES PIÉTONS LORS DES TRAVAUX	A5	INTERSECTIONS APAISÉES À L'INTÉRIEUR DU QUARTIER VERT
MD6	INFORMATION SUR LE RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN	A6	ZONES RÉSERVÉES PÉRIODIQUEMENT AUX VÉLOS
MD7	RÉDUCTION DE LA CAPACITÉ ROUTIÈRE	A7	PASSAGES PIÉTONS VERS PÔLES DE DÉPLACEMENTS
MD8	CORRIDORS SCOLAIRES	A8	ÉCOLOGIE URBAINE
MD9	TRAVERSES PIÉTONNES	A9	MOBILIER URBAIN
MD10	FEUX PIÉTONS À DÉCOMPTE NUMÉRIQUE AVEC SIGNAUX SONORES	A10	PLANTATIONS POTAGÈRES
MD11	RAMPE D'ACCÈS UNIVERSEL (BATEAU PAVÉ)	A11	RUES CONVIVIALES
MD12	AMÉNAGEMENTS CYCLABLES (PLAN VÉLO)	A12	ÉLARGISSEMENT DES TROTTOIRS ET PLACETTES
MD13	ACCÈS ET AMÉNAGEMENTS AUX ARRÊTS DE TRANSPORT EN COMMUN	A13	ÉCLAIRAGE PUBLIC
MD14	POLITIQUE DE CAMIONNAGE	A14	INTERSECTIONS APAISÉES EN PÉRIPHÉRIE DU QUARTIER
MD15	HIÉRARCHIE DES RUES	A15	RUES PIÉTONNES PERMANENTES
MD16	RUES LOCALES À 30 KM/H	A16	LIENS PIÉTONS CONTINUS
MD17	INTERMODALITÉ	A17	ÉCOLOGIE URBAINE
MD18	MESURES PRÉFÉRENTIELLES POUR AUTOBUS	A18	ART PUBLIC
MD19	DESSERTE CIBLÉE EN TC INTRA-ARRONDISSEMENT	A19	REVITALISATION DES RUES COMMERCIALES
MD20	ZONES DE RENCONTRE À 20 KM/H	A20	ZONES FESTIVES
MD21	PROGRAMMES D'ÉCOMOBILITÉ	VQ1	MODÈLE DE PARTICIPATION TYPE FORUM
MD22	RÉSEAU DE QUARTIERS VERTS	VQ2	SUIVI : FORUM ANNUEL, FORUMS PONCTUELS ET THÉMATIQUES
MD23	RUE PIÉTONNE TEMPORAIRE OU SAISONNIÈRE		
MD24	NOUVELLES NORMES DE STATIONNEMENT		



## Réduction de la vitesse (40 km/h par défaut)

NIVEAU 1

### Objectif

Améliorer la sécurité routière, particulièrement celle des piétons et des cyclistes

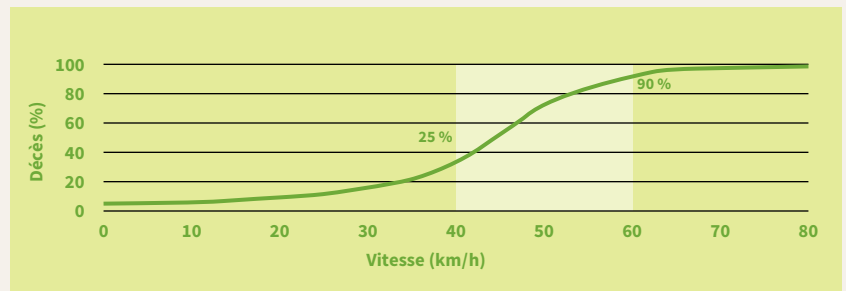
### Description

Depuis juillet 2009, la limite de vitesse de circulation permise dans les rues locales de Montréal est passée de 50 km/h à 40 km/h. Les limites de vitesse sur les artères resteront inchangées, sauf exceptions (lesquelles devront faire l'objet d'une évaluation). Cette diminution de vitesse aura des effets positifs sur la sécurité des déplacements : « La probabilité de décès

d'un piéton qui se fait heurter par une automobile à 50 km/h est de 70 % comparativement à 25 % s'il est frappé à 40 km/h. » (Plan de transport de Montréal, 2008). Toutefois, une simple modification de la vitesse affichée pourrait avoir peu d'impact si elle n'est pas assortie de mesures d'accompagnement permettant de la faire respecter.



RUE LOCALE À 40 KM/H



PROBABILITÉ DE DÉCÈS D'UN PIÉTON, SELON LA FORCE D'IMPACT (ASHTON 1982)

### Recommandations techniques

- Indiquer clairement les nouvelles limitations de vitesse dans toutes les rues du Quartier vert
- Accompagner la signalisation d'aménagements verticaux et horizontaux favorisant le respect de la limite de vitesse prescrite

### Implication réglementaire

- Code de la sécurité routière

### Coût estimé

- Faible



## Réduction de la vitesse (40 km/h par défaut)

### NIVEAU 1

#### Contribution

- Soutien du SPVM pour mettre en place des opérations policières et des campagnes d'information et de sensibilisation
- Installation, par la Ville de Montréal, de panneaux de signalisation permanente ou dynamique
- Mise en place par l'arrondissement de mesures d'apaisement permettant de faire respecter la limite de vitesse de 40 km/h



SIGNALISATION DYNAMIQUE

#### Démarche de suivi proposée

- Réalisation de relevés de vitesse sur différents tronçons avant et après la mise en place de la mesure
- Évaluation de l'impact des opérations policières
- Analyse de l'évolution du nombre et de la gravité des accidents
- Évaluation de la gradation des mesures mises en place en fonction de l'ampleur des problématiques et selon les catégories suivantes : éducation, aménagement et contrôle policier

#### Références

- Code de la sécurité routière
- Guide de détermination des limites de vitesses en milieu municipal du MTQ
- Ashton, S. J. (1982). *A preliminary assessment of the potential for pedestrian injury reduction through vehicle design*. SAE, Technical Paper 801315.



# Délimitation des zones sensibles à 30 km/h

NIVEAU 1

## Objectif

Améliorer la sécurité routière, particulièrement celle des piétons et des cyclistes

## Description

Dans les zones dites sensibles, comme les écoles, les garderies et les parcs, voire les secteurs affichant une forte concentration de personnes âgées ou les stations de transport en commun, la vitesse de circulation est limitée à 30 km/h. Cette vitesse ne s'applique que

dans les zones sensibles, généralement sur les rues locales et collectrices à certaines périodes de la journée, comme de 7 h à 19 h ou sur les artères aux heures d'entrée et de sortie des élèves.



ZONE SCOLAIRE



PROXIMITÉ D'UN PARC



CHEMINEMENT PIÉTON VERS LE TRAIN DE BANLIEUE

## Recommandations techniques

- Indiquer clairement les zones sensibles limitées à 30 km/h
- Accompagner la signalisation d'aménagements verticaux et horizontaux
- Veiller au respect de la limitation de vitesse en mettant en place des opérations policières
- Étendre la Zone 30 à tous les secteurs sensibles : écoles, garderies, parcs, hôpitaux, résidences de personnes âgées, accès au transport en commun, etc.

## Implication réglementaire

- Code de la sécurité routière

## Coût estimé

- Faible



## Délimitation des zones sensibles à 30 km/h

### NIVEAU 1

#### Contribution

- Soutien du SPVM pour mettre en place des opérations policières
- Études d'impact de la circulation pour déterminer la nécessité pour la Ville de Montréal d'installer des panneaux de signalisation permanente ou dynamique
- Selon les conclusions des études d'ingénierie, mise en place par l'arrondissement de mesures d'apaisement
- Aval de la Direction des transports requis pour l'établissement de mesures spécifiques sur le réseau artériel en ce qui a trait à la signalisation de la limite de vitesse appropriée selon les heures d'entrée et de sortie des élèves

#### Démarche de suivi proposée

- Réalisation de relevés de vitesse sur différents tronçons avant et après la mise en place de la mesure
- Étude de l'impact des opérations policières
- Étude de l'évolution du nombre et de la gravité des accidents
- Catégorisation des niveaux d'intervention

#### Références

- Code de la sécurité routière
- Guide de détermination des limites de vitesses en milieu municipal du MTQ



# Gestion dynamique des feux du réseau artériel

NIVEAU 1

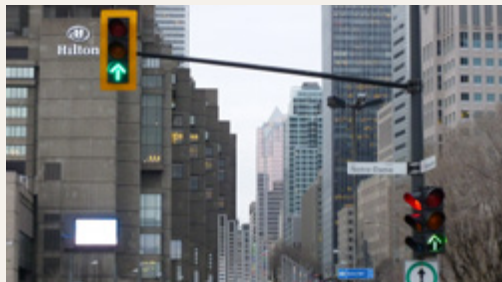
## Objectif

Améliorer la sécurité routière, particulièrement celle des piétons et des cyclistes

## Description

En assurant une meilleure fluidité sur le réseau artériel, la gestion dynamique des feux contribue à réduire la circulation de transit dans les rues locales, à contrôler les vitesses pratiquées par les véhicules motorisés et à assurer le respect de la vitesse affichée. La coordination des feux permet également de gérer en temps

réel la fluidité de la circulation en adaptant la durée des cycles en fonction de l'achalandage : absence de véhicules, besoin piétonnier, etc. Elle permet également de contrôler les flux de circulation en créant des pelotons de véhicules sur les artères.



## Recommandations techniques

- Profiter du Programme de mise aux normes des feux pour revoir les mouvements de virage et la durée des traverses piétonnes
- Optimiser la circulation de transit sur le réseau artériel grâce à la gestion des feux

## Implication réglementaire

- S.O.

## Coût estimé

- Élevé (à l'échelle de la Ville)



## Gestion dynamique des feux du réseau artériel

NIVEAU 1

---

### Contribution

- Mise aux normes réalisée par la Ville de Montréal
- Programme de mise aux normes réalisé par la Direction des transports de la Ville de Montréal

### Démarche de suivi proposée

- Suivi de l'efficacité de la mesure en matière de congestion et d'accidentologie
- Utilisation du Système de transport intelligent (STI) pour faire le suivi et les interventions liées aux urgences

### Référence

- Plan de transport de la Ville de Montréal



# Trottoir : corridor de marche rectiligne et sans obstacle

NIVEAU 1

## Objectif

Rendre les lieux publics et les rues universellement accessibles en tout temps et en toute saison

## Description

À Montréal, le partage de l'espace public de la rue comprend généralement un trottoir comme espace réservé pour les déplacements sécuritaires de tous les piétons, y compris les personnes ayant des limitations fonctionnelles. Il s'agit de permettre à toute personne, quelles que soient ses capacités, l'utilisation identique ou similaire, autonome et simultanée des aménagements offerts. Il doit être facile de s'orienter, de maintenir une ligne de déplacement, de circuler en sécurité, de repérer une destination et de s'y

rendre. Les personnes ayant une déficience visuelle se déplacent à une distance variant de 300 à 1000 mm de l'alignement des bâtiments pour utiliser l'écholocation afin de progresser en ligne droite et de détecter les portes des bâtiments. C'est pourquoi il est requis de maintenir en tout temps un corridor de marche rectiligne, continu et libre de tout obstacle situé en fond de trottoir et en bordure des bâtiments. Tout élément obstruant le parcours doit être éliminé.



BOULEVARD SAINT-LAURENT



AVENUE DU MONT-ROYAL



AVENUE VIGER

## Recommandations techniques

- Maintenir un corridor de marche d'au moins 1,7 m (2 piétons), ce qui correspond à l'espace requis pour le déneigement des trottoirs. La largeur du corridor de marche augmentera en fonction du niveau d'achalandage (voir le Fascicule 2 : Géométrie)
- Utiliser des revêtements de trottoir de textures et de couleurs présentant un contraste de 70 % par rapport à la chaussée
- Maintenir une surface régulière, stable, ferme et anti-dérapante dans les corridors de marche
- Éliminer toute saillie, porte de commerce, terrasse ou objet non détectable qui obstrue, même temporairement, le corridor de marche
- Maintenir un dégagement vertical minimal de 2,3 m sous tout panneau de signalisation et sous les auvents et les bannes au-dessus du corridor de marche



## Trottoir : corridor de marche rectiligne et sans obstacle

NIVEAU 1

### Recommandations techniques (suite)

- Éliminer les dénivellations brusques de plus de 6 mm de hauteur dans le corridor de marche du trottoir (ex. : le trou d'une fosse d'arbre). Sinon, la dénivellation doit être en pente douce biseautée (pente inférieure à 1:20).
- Les fentes des grilles d'arbre doivent être orientées perpendiculairement à la circulation et leur largeur ne doit pas excéder 13 mm.
- Ajouter, en milieu dense ou plus fréquenté par les piétons, comme les rues commerciales, une banquette en bordure de la chaussée tenant lieu de zone tampon entre la circulation véhiculaire et les piétons
- Aligner les plantations, le mobilier urbain et l'éclairage de rue dans la banquette et tout élément nécessitant un permis d'occupation du domaine public
- Éviter l'installation d'objet ou de mobilier sur poteau excédant latéralement leur base de plus de 100 mm

### Implication réglementaire

- Revoir la réglementation des terrasses et contre-terrasses

### Contribution

- Mise aux normes réalisée par la Ville de Montréal
- Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal Métropolitain (RAAMM) et EX AEQUO
- Le regroupement montréalais des partenaires du Sommet de Montréal : ALTERGO, CRADI, ROPMM et Société Logique
- Soutien des SDC

### Démarche de suivi proposée

- Désignation, avec l'aide de l'arrondissement, d'un responsable du suivi des mesures et élaboration d'une méthodologie de mesure des résultats (examen du terrain, marche exploratoire, enquête, sondage, etc.)
- Suivi de l'efficacité de la mesure et de la satisfaction des usagers potentiels

### Références

- Comité consultatif en accessibilité universelle de la Direction des transports
- Institut national canadien pour les aveugles (INCA)
- Institut Nazareth et Louis-Braille : [www.inlb.qc.ca](http://www.inlb.qc.ca)
- Plan de transport de la Ville de Montréal
- Norme CAN/CSA B651-F04, *Conception accessible pour l'environnement bâti*
- Federal Highway Administration (1999). *Designing sidewalk and trails for access*. Washington : DOT. [www.fhwa.dot.gov/environment/bicycle\\_pedestrian/publications/sidewalks/sidewalks.pdf](http://www.fhwa.dot.gov/environment/bicycle_pedestrian/publications/sidewalks/sidewalks.pdf)
- United States Access Board (2002). *ADA Accessibility Guidelines (ADAAG)*. Washington : DOJ. [www.access-board.gov/adaag/html/intro.htm](http://www.access-board.gov/adaag/html/intro.htm)



# Corridor temporaire des piétons lors des travaux

NIVEAU 1

## Objectif

Rendre les lieux publics et les rues universellement accessibles en tout temps et en toute saison

## Description

La sécurité des piétons aux abords des chantiers de travaux de construction et d'infrastructure est très importante et fait partie de la gestion des impacts qui relève des arrondissements. Comme les piétons sont très vulnérables au bruit, à la poussière, à la chute de matériaux, aux trous dans l'emprise de la rue et aux émanations de fumée, il est important de leur offrir des itinéraires aussi courts, continus et conviviaux que

possible. Les détours doivent être clairement signalés pour qu'ils puissent aisément s'orienter et accéder aux transports collectifs ou à la destination souhaitée. Ils doivent être aménagés en considérant les mêmes principes que le corridor de marche habituel et être en place durant toute la période des travaux. Des accès temporaires aux bâtiments riverains doivent également être prévus.



CHEMIN DE LA CÔTE-DES-NEIGES



RUE RACHEL



BOULEVARD SAINT-LAURENT

## Recommandations techniques

- Planifier la gestion des impacts pour minimiser la congestion, réduire les risques d'accident et assurer des itinéraires conviviaux aux piétons et aux cyclistes
- Prévoir un corridor temporaire d'une largeur minimale de 1,50 m et une surface de sol adéquate (propreté du chantier) pour le déplacement et le croisement de personnes en fauteuil roulant
- Éviter la fermeture des trottoirs, mais utiliser au besoin des clôtures fixes, solides, détectables à 300 mm du sol et contrastantes pour aménager le corridor temporaire des piétons
- Recommander au besoin de traverser de l'autre côté de la rue à l'intersection précédente pour utiliser l'autre trottoir
- Signaler clairement les corridors temporaires et leur déviation
- Ajouter des rampes temporaires stables et solides partout où il y a une dénivellation dans le nouveau parcours ou pour donner accès au trottoir en face des entrées de bâtiment



# Corridor temporaire des piétons lors des travaux

NIVEAU 1

## Recommandations techniques (suite)

- Exiger des éléments de protection solides, fixes et détectables, comme des plaques d'acier dans le cas de travaux d'infrastructures souterraines, afin d'éviter des chutes dans les trous exposés
- Développer une stratégie de communication constante avec les riverains et le grand public

## Implication réglementaire

- Réglementation municipale sur les travaux et les chantiers de construction

## Contribution

- Soutien de la Division de la conception et réalisation des travaux du SITE et de la Direction des travaux publics de l'arrondissement
- Information aux demandeurs de permis par l'arrondissement

## Démarche de suivi proposée

- Désignation d'un responsable par l'arrondissement pour élaborer une méthodologie de mesure des résultats (examen du terrain, marche exploratoire, enquête, sondage, etc.)
- Établissement d'un échancier et d'une méthode stable (*monitoring*) pour la mesure des résultats après réalisation
- Suivi de l'efficacité de la mesure et de la satisfaction des usagers

## Références

- Comité consultatif en accessibilité universelle de la Direction des transports
- Institut national canadien pour les aveugles (INCA)
- Institut Nazareth et Louis-Braille : [www.inlb.qc.ca](http://www.inlb.qc.ca)
- Plan de transport de la Ville de Montréal
- Norme CAN/CSA B651-F04, *Conception accessible pour l'environnement bâti*
- Federal Highway Administration (1999). *Designing sidewalk and trails for access*. Washington : DOT. [www.fhwa.dot.gov/environment/bicycle\\_pedestrian/publications/sidewalks/sidewalks.pdf](http://www.fhwa.dot.gov/environment/bicycle_pedestrian/publications/sidewalks/sidewalks.pdf)
- United States Access Board (2002). *ADA Accessibility Guidelines (ADAAG)*. Washington : DOJ. [www.access-board.gov/adaag/html/intro.htm](http://www.access-board.gov/adaag/html/intro.htm)



## Information sur le réseau de transport en commun

### NIVEAU 1

#### Objectif

Mieux répartir l'espace public au profit des modes de déplacement durables, actifs et collectifs

#### Description

La qualité du service de transport en commun passe notamment par la diffusion de l'information auprès des usagers et par une plus large promotion des services. Cette information (horaires de passage, carte du réseau, etc.), doit être disponible facilement à chaque arrêt. Certains arrêts, dont ceux du Quartier

vert, peuvent bénéficier d'aménagements encore plus élaborés, comme un système électronique d'affichage lumineux des horaires. La carte du réseau du Quartier vert peut également être affichée aux portes d'entrée du quartier.



Tourisme Montréal

UNE INFORMATION EN TEMPS RÉEL SUR L'ÉTAT DU TC POURRAIT ÊTRE ACCESSIBLE EN LIGNE, COMME C'EST LE CAS POUR LES BIXIS



LES COLONNES D'AFFICHAGE PERMETTENT UN AFFICHAGE PEU COUTEUX ET SIMPLE



ÉCRAN D'INFORMATION À LA STATION BERRI-UQAM

#### Recommandations techniques

- Créer un plan du réseau de transport en commun dans le Quartier vert en partenariat avec les autorités organisatrices des transports desservant l'île de Montréal
- Ajouter sur le support *Montréal à la carte* les renseignements pertinents favorisant l'intermodalité : stations de vélos en libre-service, stationnement d'auto-partage, etc.
- Mettre à jour le plan tous les ans
- Afficher le Plan du réseau intermodal du Quartier vert à chaque porte d'entrée
- Mettre le plan du réseau intermodal du Quartier vert à la disposition des citoyens



## Information sur le réseau de transport en commun

### NIVEAU 1

---

#### Implication réglementaire

- S.O.

#### Coût estimé

- Moyen (à l'échelle de la Ville)

#### Contribution

- Autorités organisatrices des transports : STM, AMT, STL, RTL, etc.
- Communauto
- Stationnement de Montréal (BIXI)
- Ville de Montréal

#### Démarche de suivi proposée

- Suivi par la communauté de la pertinence des renseignements fournis dans le plan de réseau intermodal et de leur mise à jour

#### Références

- Société de transport de Montréal
- Communauto
- Stationnement de Montréal
- Bixi Montréal



# Réduction de la capacité routière

## NIVEAU 1

### Objectif

Améliorer la sécurité routière, particulièrement celle des piétons et des cyclistes

### Description

Bien que les rues résidentielles soient uniquement destinées à une circulation locale, la trame orthogonale de plusieurs quartiers de Montréal facilite la circulation de transit. Cela induit d'importantes nuisances liées au bruit, à la pollution, à la vitesse ou encore à l'insécurité. Ce surplus de débit n'est pas acceptable dans ces rues qui devraient allier sécurité et confort pour les résidents. Le Plan local de déplacements (PLD) indiquera les actions à mener en priorité sur le réseau artériel en y calibrant les débits

et en y ramenant le transit au moyen d'outils comme la gestion des feux de circulation. Cette étape est la condition préalable pour pouvoir ensuite proposer d'autres mesures permettant de diminuer la capacité routière sur les rues collectrices et locales. Parmi ces mesures, des fermetures de terre-plein, des interdictions de virage à gauche, des changements du sens de conduite, des interdictions de toute circulation autre que locale, voire des fermetures de rues ou toute autre mesure de modération de la circulation.



UN PROLONGEMENT DE TROTTOIR VIENT BLOQUER LA CIRCULATION DE TRANSIT



AVANCÉE DE TROTTOIR



UN TERRE-PLEIN RÉDUIT LA LARGEUR DES VOIES DE FAÇON ÉLÉGANTE

### Recommandations techniques

- Commander une étude de circulation afin qu'un ingénieur valide la fonctionnalité de la rue ainsi que l'impact potentiel sur l'accessibilité en général, et en particulier pour les véhicules d'urgence et de transport en commun
- Veiller à ne pas déplacer les problématiques sur d'autres rues
- Évaluer les incidences sur l'entretien
- Évaluer les propositions d'aménagement par un comité technique constitué de représentants de l'arrondissement, du SPVM, du SIM et de groupes de citoyens concernés
- En fonction des conclusions des études d'ingénierie, choisir des mesures de modération adaptées aux caractéristiques du milieu et produisant les effets escomptés



## Réduction de la capacité routière

### NIVEAU 1

#### Recommandations techniques (suite)

- Favoriser les aménagements qui facilitent les modes de déplacement actifs
- En s'appuyant sur le diagnostic du PLD, inviter la communauté d'un Quartier vert à se prononcer sur la localisation potentielle des mesures souhaitées

#### Implication réglementaire

- Règlement de circulation de l'arrondissement et de la Ville centre
- Normes du MTQ
- Révision de la signalisation routière

#### Coût estimé

- Moyen à élevé

#### Contribution

- Intégration des autres projets d'aménagement prévus par les arrondissements voisins, la Ville centre et le MTQ
- Prise en compte de tous les services publics lors de la conception de mesures de modération de la circulation (transport en commun, police, incendie, ambulance, déneigement, ordures, nettoyage de rues, etc.)

#### Démarche de suivi proposée

- Comptages cordon sur la ceinture et à l'intérieur du Quartier vert par mode de déplacement et évaluer l'évolution des parts modales

#### Références

- Association des transports du Canada (1998). *Guide canadien d'aménagement de rues conviviales*, Ottawa : ATC.
- Ville de Montréal (2008). *Modération de la circulation – Application à Montréal*, Montréal : SITE.



## Corridors scolaires

NIVEAU 2

### Objectif

Améliorer la sécurité routière, particulièrement celle des piétons et des cyclistes

### Description

Les corridors scolaires sont des cheminements concentrant les déplacements pédestres des écoliers entre leur lieu de résidence et leur école. Ils se caractérisent par la présence de brigadiers scolaires aux points importants de traversée et sont indiqués par une signalisation adéquate incitant les automobilistes à ralentir aux abords de ces zones sensibles. En plus

de la signalisation, des aménagements sécuritaires peuvent être mis en place, comme l'élargissement des trottoirs, la réduction du temps de traversée, des intersections protégées avec, par exemple, des traverses piétonnes avec marquage de bandes blanches ou jaunes, selon le contexte.



DÉPLACEMENTS EN GROUPE ET PÉDIBUS



BRIGADIER SCOLAIRE



SIGNALISATION ADÉQUATE  
TOUT AU LONG DU PARCOURS

### Recommandations techniques

- En partenariat avec les écoles du Quartier vert, le SPVM et l'arrondissement, réviser les itinéraires utilisés par les écoliers pour s'assurer que les corridors scolaires répondent à leurs besoins
- Réaliser un inventaire du secteur (écoles, arrondissement et SPVM) faisant apparaître les segments sensibles de l'itinéraire des écoliers : localisation des brigadiers scolaires, caractéristiques des rues, passages piétonniers, intersections dangereuses, etc.
- Mettre en place un pédibus

### Implication réglementaire

- Code de la sécurité routière

### Coût estimé

- Faible



## Corridors scolaires

### NIVEAU 2

#### Contribution

- Arrondissement
- SPVM
- CSDM
- Subventions du Ministère des transports pour le développement des modes de transports alternatifs à l'automobile

#### Démarche de suivi proposée

- Avec l'aide de l'arrondissement, du SPVM et des parents d'élèves, formation d'un comité de suivi des corridors scolaires
- Réalisation d'un inventaire du secteur tous les trois ans pour mettre à jour les corridors scolaires selon la carte scolaire
- Suivi des travaux routiers pour faire en sorte de ne pas entraver de corridor scolaire

#### Références

- Association des transports du Canada (1998). *Guide canadien d'aménagement de rues conviviales*, Ottawa : ATC.
- Ministère des transports (2009) *Guide d'implantation des trajets scolaires favorisant les déplacements actifs et sécuritaires vers l'école primaire*, Québec : MTQ.



# Traverses piétonnes

NIVEAU 2

## Objectif

Améliorer la sécurité routière, particulièrement celle des piétons et des cyclistes

## TRAVERSES PIÉTONNES SANS FEU

### Description

Les intersections sont les lieux de conflit les plus importants entre les différents usagers de la rue. Il existe beaucoup de types de traverses piétonnes à Montréal. C'est pourquoi une vaste étude est actuellement en cours pour en revoir les normes d'aménagement. Lorsqu'une rue ne possède pas de

feu de circulation, les piétons doivent s'assurer qu'ils peuvent traverser en toute sécurité. Ces traverses se retrouvent généralement aux intersections munies ou non de panneaux « arrêt » et parfois au milieu d'un tronçon de rue.



AVENUE DES PINS



RUE ALLARD (SUD-OUEST)



RUE BERNARD OUEST

### Recommandations techniques

- Protéger les traverses piétonnes
- Interdire le stationnement sur une distance de 5 m à l'intersection afin d'assurer une visibilité sécuritaire
- Après études techniques de géométrie, mettre en place au besoin des saillies permettant de raccourcir la distance de la chaussée
- Mettre en place des campagnes de sensibilisation sur le respect des traverses piétonnes
- Entretenir un marquage au sol visible et de bonne qualité



## Traverses piétonnes

NIVEAU 2

### Implication réglementaire

- Code de la sécurité routière
- Normes du MTQ

### Coût estimé

- Faible (par intervention)

### Contribution

- Ville centre et les arrondissements

### Démarche de suivi proposée

- Responsabilité de l'arrondissement d'assurer un marquage adéquat

### Références

- Association des transports du Canada (1998). *Guide canadien d'aménagement de rues conviviales*, Ottawa : ATC.
- Guide canadien des traverses routières (*Pedestrians Crossing Control Guide*)



# Traverses piétonnes

NIVEAU 2

## TRAVERSES PIÉTONNES AVEC FEU

### Description

Aux intersections munies de feux de circulation, les piétons ne traversent qu'à des moments précis, généralement signalés par des feux piétons à décompte numérique. L'amélioration de la sécurité à ce point

sensible du parcours des piétons passe par un meilleur contrôle des conflits qui peuvent survenir entre les différents modes de transport.



INTERSECTION LAURIER ET SAINT-DENIS



TRAVERSE SUR L'AVENUE DU PARC



RUE MCGILL

### Recommandations techniques

- Installer des feux piétons et un intervalle de protection pour les piétons selon la norme préparée par la Direction des transports
- Implanter des feux de circulation avec phases exclusives pour piétons, si les études techniques d'ingénierie le recommandent
- Ajuster le temps de traverse des piétons des feux à décompte numérique aux endroits où la proportion de personnes âgées ou à mobilité réduite est élevée et si les analyses effectuées le justifient
- Implanter des feux sonores pour les personnes malvoyantes selon la procédure établie et conformément aux recommandations des analyses techniques requises.

### Implication réglementaire

- Ville de Montréal
- Code de la sécurité routière

### Coût estimé

- Moyen (par intervention)

### Contribution

- Ville de Montréal
- Programme d'infrastructures Canada-Québec (PICQ), gouvernement du Québec
- Direction de la santé publique de Montréal



## Traverses piétonnes

NIVEAU 2

---

### Démarche de suivi proposée

- Suivi de l'implantation du Programme de mise aux normes 1 et 2 des feux

### Références

- Ministère des transports (2012), *Tome V – Signalisation Routière*. Québec: Les publications du Québec



# Feux piétons à décompte numérique avec signaux sonores

NIVEAU 2

## Objectif

Rendre les lieux publics et les rues universellement accessibles en tout temps et en toute saison

## Description

Les personnes qui ne peuvent percevoir l'information visuelle de signalisation utilisent les sons de la circulation parallèle pour déterminer le moment opportun de la traversée. Dans le cas où les sons de la circulation sont faibles ou difficiles à interpréter, des dispositifs sonores sont installés à une ou plusieurs branches de l'intersection munie de feux de circulation, selon les besoins évalués par les spécialistes en orientation et mobilité des centres de réadaptation en déficience visuelle. Les intersections présentant

les problématiques suivantes requièrent généralement l'installation de signaux sonores : 1) absence ou insuffisance de circulation parallèle ; 2) intersection décentrée ; 3) intersection en T ; 4) feux pour piétons exclusifs ; et 5) autres (bruit excessif, mouvements de virages nombreux, flux de circulation complexes). Une norme provinciale spécifie le mode d'opération des signaux sonores. Le respect des critères d'installation établis dans la norme assure l'uniformité des installations et la sécurité des usagers.



BOUTON D'APPEL



INTERSECTION MUNIE D'UN SIGNAL SONORE



BOÎTE DE SIGNAL SONORE

## Recommandations techniques

- Déposer toute demande de feux à décompte numérique avec signaux sonores à l'Institut Nazareth et Louis Braille ou au centre de réadaptation MAB-Mackay pour évaluation avant d'être retransmis à la Direction des transports pour analyse technique en accord avec les critères établis
- Placer le bouton d'appel parallèlement à la trajectoire des personnes ayant une déficience visuelle
- Placer le bouton d'appel de manière à ce qu'il soit facilement détectable à l'aide d'un dispositif sonore de localisation
- Après que l'utilisateur a exercé une pression sur le bouton d'appel durant quelques secondes, un signal de confirmation doit l'informer que le signal sonore sera activé
- Faire en sorte que les boutons d'appel ne puissent activer qu'un passage à la fois



## Feux piétons à décompte numérique avec signaux sonores

NIVEAU 2

### Recommandations techniques (suite)

- Éviter que les panneaux de signalisation et les boîtes de contrôle des feux fassent saillie dans la zone adjacente au poteau. La hauteur libre doit correspondre à 2,30 m. La surface au sol doit être exempte de tout obstacle et accessible en toute saison.
- Placer les émetteurs au centre de la traverse piétonne
- Interdire tous les mouvements de véhicule qui sont en conflit avec les déplacements des personnes lorsque des signaux sonores sont activés

### Implication réglementaire

- Veiller à la conformité de cette mesure avec le code de la sécurité routière et les normes des feux de circulation de la Ville de Montréal

### Coût estimé

- Faible (par intervention)

### Contribution

- Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal Métropolitain (RAAMM)
- Institut Nazareth et Louis-Braille et centre de réadaptation MAB-Mackay
- Le regroupement montréalais des partenaires du Sommet de Montréal : ALTERGO, CRADI, ROPMM et Société Logique
- Division exploitation du réseau artériel de la Direction des transports

### Démarche de suivi proposée

- Suivi généralement assuré par les spécialistes de l'Institut Louis Braille et Nazareth et du centre de réadaptation MAB-Mackay
- Suivi de l'efficacité de la mesure en matière d'accidentologie et de conflit entre les différents usagers

### Références

- Fiche signal sonore, INLB
- Norme signal sonore, MTQ
- Guide de signaux sonores de la Ville de Montréal



## Rampe d'accès universel (bateau pavé)

NIVEAU 1

### Objectif

Rendre les lieux publics et les rues universellement accessibles en tout temps et en toute saison

### Description

Les besoins des personnes à mobilité réduite doivent être considérés en amont de l'aménagement de l'environnement urbain. Les rampes d'accès universel, appelées historiquement bateaux pavés ou rampes pour personne handicapée (RPH), ont été implantées dans les trottoirs face aux traverses piétonnes pour faciliter le repérage des intersections et l'accès

au trottoir. La dénivellation optimale répondant aux besoins de tous entre le bateau pavé et la chaussée a été fixée à 13 mm. Cette dénivellation facilite l'accès des personnes se déplaçant en fauteuil roulant, au moyen d'une aide à la mobilité motorisée (AMM) ou avec des poussettes et permet le repérage du coin de la rue pour les personnes ayant une déficience visuelle.



BOULEVARD SAINT-LAURENT  
UNIVERSELLEMENT ACCESSIBLE



BATEAU PAVÉ MUNI DE DALLES TACTILES



INTERSECTION MUNIE DE BATEAUX PAVÉS

### Recommandations techniques

- Installer des rampes d'accès universel à toutes les intersections, selon le croquis M.V. 260-A du cahier des prescriptions normalisées du Service des travaux publics de la Ville de Montréal
- Veiller, à l'occasion de la construction de nouveaux trottoirs, à ce que la dénivellation de 13 mm de la bordure abaissée du bateau pavé soit respectée (voir croquis M.V. 260-C du cahier des prescriptions normalisées de la Ville de Montréal)
- Profiter du Programme de réfection routière (PRR) pour installer des rampes d'accès universel à tous les endroits requis
- Maintenir la dénivellation du bateau pavé à 13 mm lors de la réfection de la chaussée



## Rampe d'accès universel (bateau pavé)

### NIVEAU 1

#### Implication réglementaire

- Respecter les normes du cahier des prescriptions normalisées du Service des travaux publics et de l'environnement de la Ville de Montréal (croquis M.V. 260-A, M.V. 260-B et M.V. 260-C)

#### Contribution

- Soutien du SITE et des Travaux publics de l'arrondissement pour outiller les intervenants
- Programme triennal d'immobilisations (PTI) municipal et programme de réfection routière (PRR)
- Le regroupement montréalais des partenaires du Sommet de Montréal : ALTERGO, CRADI, ROPMM et Société Logique

#### Démarche de suivi proposée

- Désignation d'un responsable par l'arrondissement pour élaborer une méthodologie de mesure des résultats (examen du terrain, marche exploratoire, enquête, sondage, etc.)
- Établissement d'un échancier et d'une méthode stable pour la mesure des résultats (*monitoring*) après réalisation
- Suivi de l'efficacité de la mesure et de la satisfaction des usagers potentiels
- En prévision des travaux, création d'un parcours désigné sans entrave et installation de rampes temporaires répondant aux besoins des personnes ayant des limitations fonctionnelles (voir fiche 5)

#### Références

- Institut national canadien pour les aveugles (INCA)
- Institut Nazareth et Louis-Braille : [www.inlb.qc.ca](http://www.inlb.qc.ca)
- Plan de transport de la Ville de Montréal
- Norme CAN/CSA B651-F04, *Conception accessible pour l'environnement bâti*
- Ville de Montréal (2001). *Cahier des prescriptions normalisées, Répertoire des dessins normalisés*, Montréal : SITE
- Vélo Québec (2010), *Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes*. Montréal : Vélo Québec
- Federal Highway Administration (1999). *Designing sidewalk and trails for access*. Washington : DOT. [www.fhwa.dot.gov/environment/bicycle\\_pedestrian/publications/sidewalks/sidewalks.pdf](http://www.fhwa.dot.gov/environment/bicycle_pedestrian/publications/sidewalks/sidewalks.pdf)
- United States Access Board (2002). *ADA Accessibility Guidelines (ADAAG)*. Washington : DOJ. [www.access-board.gov/adaag/html/intro.htm](http://www.access-board.gov/adaag/html/intro.htm)



# Aménagements cyclables (plan vélo)

NIVEAU 2

## Objectif

Mieux répartir l'espace public au profit des modes de déplacement durables, actifs et collectifs

## Description

La pratique du vélo s'affirme comme une bonne solution de remplacement à l'automobile, particulièrement pour les trajets inférieurs à 5 km. Elle doit être encouragée tout en assurant la sécurité des piétons face aux cyclistes, et celle des cyclistes face aux automobilistes. La circulation en vélo à travers le Quartier vert doit être envisagée sous la forme d'un

réseau cyclable continu et efficace (direct) quadrillant le quartier pour permettre un accès facile aux générateurs de déplacements internes, tout en étant relié au réseau cyclable de l'île de Montréal. L'intégration du réseau cyclable doit également s'appuyer sur une offre adéquate en stationnements pour vélo et la complémentarité avec les différents modes de transport.



PISTE CYCLABLE RUE RACHEL



SAS VÉLO SUR LA RUE MILTON



VÉLO HIVERNAL SUR LE RÉSEAU BLANC

## Recommandations techniques

- Se référer au Guide d'aménagement durable des rues de Montréal, fascicule Aménagement cyclable
- Entrer en contact avec le personnel de la Division des transports actifs à la Direction des transports, responsable du réseau cyclable de la Ville de Montréal
- Veiller à ce que le réseau cyclable prenne en compte les habitudes de déplacement des cyclistes et relie les points d'intérêt du Quartier vert
- Publier une carte du réseau cyclable et de ses aménagements
- Assurer la présence de stations BIXI dans le quartier

## Implication réglementaire

- Normes du ministère des Transports du Québec en matière de conception routière et de signalisation



## Aménagements cyclables (plan vélo)

NIVEAU 2

### Coût estimé

- Faible à moyen (selon le type et la longueur d'intervention)

### Contribution

- Ville de Montréal, Direction des transports
- Vélo Québec
- Subventions du Ministère des transports pour le développement des modes de transports alternatifs à l'automobile

### Démarche de suivi proposée

- Évaluation optionnelle des aménagements mis en place avec Vélo Québec
- Suivi de la communauté pour veiller à ce que les aménagements répondent aux besoins des usagers : localisation, quantité, qualité, etc.

### Références

- Vélo Québec (2010). *Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes*. Montréal : Vélo Québec



## Accès et aménagements aux arrêts de transport en commun

### NIVEAU 2

#### Objectif

Rendre les lieux publics et les rues universellement accessibles en tout temps et en toute saison

#### Description

Le transport en commun joue un rôle important dans la stratégie de réduction de l'usage de l'automobile en solo pour les déplacements quotidiens. De nombreux projets, prévus dans le Plan de transport et dans le Plan d'amélioration des réseaux de transport en commun (PARTEC, STM 2007-2011), sont réalisés chaque année pour améliorer la desserte de l'île de Montréal. En plus d'une desserte efficace,

l'accessibilité au réseau peut influencer l'attrait au transport en commun pour les résidents : distance de marche, accessibilité universelle, sécurité, mobilier urbain, etc. La qualité de l'accessibilité améliorera le confort des usagers du transport en commun pendant les périodes d'attente, particulièrement au cours de transferts modaux.



MARQUISE VITRÉE AU TERMINUS HENRI-BOURASSA



ARRÊT D'AUTOBUS AMÉNAGÉ SUR UNE PISTE CYCLABLE



ABRIBUS

#### Recommandations techniques

- Évaluer avec la communauté et la STM les besoins de la population en matière d'accès et d'aménagement aux abords des arrêts de transport en commun
- Veiller à respecter les principes de l'accessibilité universelle : absence d'obstacles, largeur des trottoirs, sécurité des aires d'attente, etc.
- Pour utiliser le transport en commun, les usagers doivent pouvoir avoir facilement accès aux renseignements : plan du réseau local, horaires de passage, etc.
- Implanter, à proximité des pôles générateurs de déplacements, des passages piétons sécuritaires menant aux arrêts d'autobus
- Implanter des abribus pour protéger les usagers des intempéries, conformément au processus d'évaluation des besoins de la STM



## Accès et aménagements aux arrêts de transport en commun

NIVEAU 2

### Implication réglementaire

- Politique d'accessibilité universelle de la Ville

### Coût estimé

- Faible à moyen (par intervention)

### Contribution

- STM
- Arrondissement
- Subventions du Ministère des transports pour le développement des modes de transports alternatifs à l'automobile

### Démarche de suivi proposée

- Suivi par la communauté pour que les aménagements permettant d'accéder aux arrêts de transport en commun répondent aux besoins des usagers

### Référence

- STM (2007). *Guide d'aménagement pour le transport en commun*, Montréal : STM



# Politique de camionnage

NIVEAU 2

## Objectif

Améliorer la sécurité routière, particulièrement celle des piétons et des cyclistes

## Description

Le réseau de camionnage indique les axes à emprunter par les camions en transit. De façon générale, il est constitué d'artères et de rues collectrices. Le plan de camionnage est un outil réglementaire qui apporte une codification autorisant le camionnage de transit

en tout temps, ou seulement de jour, entre 7 h et 19 h. Sauf pour une livraison locale, les camions ne peuvent circuler sur les autres rues, et ce, afin d'assurer la sécurité et la quiétude des résidents.



ROUTE DE CAMIONNAGE



INTERDICTION DE CAMIONNAGE



JOUR DE LIVRAISON SUR UNE RUE COMMERCIALE

## Recommandations techniques

- Réviser au besoin le plan de camionnage du Quartier vert
- Limiter, si nécessaire, le camionnage destiné à la livraison locale à certaines heures de la journée afin d'en limiter les nuisances ou étudier la possibilité que les livraisons soient dirigées vers un dépôt, puis redistribuées localement dans de plus petits camions
- Interdire le camionnage de transit dans les rues résidentielles
- Favoriser l'utilisation des artères principales
- Limiter le camionnage local à certaines heures de la journée
- Interdire le stationnement en double des camions
- Implanter suffisamment de débarcadères pour la livraison sur les rues commerciales



# Politique de camionnage

## NIVEAU 2

---

### Implication réglementaire

- Ville de Montréal – Plan de camionnage
- Gouvernement du Québec – Règlement sur les matières dangereuses

### Coût estimé

- Faible

### Contribution

- Ville de Montréal
- Bénéficiaires des livraisons locales

### Démarche de suivi proposée

- Adaptation du réseau de camionnage aux évolutions des zones industrielles du secteur
- Adoption d'une réglementation claire renforcée par la présence policière plusieurs jours par année
- Sensibilisation des associations de camionneurs et des sociétés de développement commercial à l'importance du respect des règles de camionnage

### Référence

- Cartes du réseau de camionnage de la Ville de Montréal et des arrondissements



## Hiérarchie des rues

### NIVEAU 2

#### Objectif

Améliorer la sécurité routière, particulièrement celle des piétons et des cyclistes

#### Description

Le réseau routier hiérarchisé de Montréal a été élaboré par le ministère des Transports du Québec en collaboration avec la Communauté urbaine de Montréal en avril 2001. Cette hiérarchie repose sur cinq catégories : autoroute, artère principale, artère secondaire, rue collectrice et rue locale.

À Montréal, la classification hiérarchique du réseau routier est complexe : elle ne correspond pas nécessairement à la largeur des voies et présente plusieurs problèmes. Ainsi, il est fréquent que des écoles, des garderies, des hôpitaux ou des centres pour personnes âgées soient situés sur des artères principales ou

secondaires. Certaines collectrices résidentielles ou commerciales sont utilisées pour le trafic de transit. On constate également des problèmes liés aux services offerts par les arrondissements ou la Ville centre (gestion, contrôle, déneigement, nettoyage) dans la mesure où ces services sont généralement programmés en fonction de la classification des rues. Cette situation demande une révision de la hiérarchie des rues en vue de consolider le caractère résidentiel des rues locales, de redonner aux collectrices leur rôle de distribution de circulation et de consacrer les artères au déplacement de longue distance ou de transit.



LA RUE SHERBROOKE EST  
UNE ARTÈRE MAJEURE



UNE COLLECTRICE : VINCENT-D'INDY



LA RUE RIVARD EST LOCALE

#### Recommandations techniques

- Veiller, au-delà de la classification hiérarchique de la rue, à ce que les aménagements et les modes de transport correspondent aux activités riveraines existantes ou souhaitées, à l'achalandage de chaque mode de déplacement et à la largeur d'emprise de la rue
- Révéler les incompatibilités entre les volumes de circulation et la hiérarchie routière
- Envisager une mise à jour de la hiérarchie du réseau routier de l'agglomération afin de suivre son évolution surtout en ce qui a trait à l'affectation des sols traversés



## Hiérarchie des rues

### NIVEAU 2

---

#### Recommandations techniques (suite)

- Mettre en place une protection particulière pour les rues dont le gabarit ne correspond pas à leur classification
- 

#### Implication réglementaire

- Règlements sur la circulation de l'arrondissement, de la Ville centre et du ministère des Transports du Québec

#### Coût estimé

- Faible

#### Contribution

- Soutien de la Direction des transports de la Ville de Montréal

#### Démarche de suivi proposée

- Suivi de l'efficacité des mesures proposées en matière de congestion et d'accidentologie

#### Références

- Plan de transport de la Ville de Montréal
- Association des transports du Canada (1999), *Geometric Design Guide for Canadian Roads*. Ottawa : TAC-ATC
- Ville de Montréal (2010). *Guide des Plans locaux de déplacements*, Montréal : Direction des transports.



## Rues locales à 30 km/h

NIVEAU 3

### Objectif

Améliorer la sécurité routière, particulièrement celle des piétons et des cyclistes

### Description

Avec le 17<sup>e</sup> chantier du Plan de transport (2008), la Ville de Montréal vise à accroître la sécurité des déplacements en maintenant la limite de vitesse à 30 km/h autour des écoles et des parcs et en la réduisant à 40 km/h sur l'ensemble des rues locales.

Dans le cadre du projet des Quartiers verts, on pourrait étendre la limite de 30 km/h sur tout tronçon de rue entre deux intersections où sont situés des écoles, des parcs, des hôpitaux ou des résidences de personnes âgées.



PROXIMITÉ D'UN PARC



QUARTIER  
VERT PARISIEN



RUE LOCALE

European Institute for sustainable transport

### Recommandations techniques

- Accompagner la signalisation d'aménagements de modération de la circulation
- Veiller au respect de la limite de vitesse en mettant en place des opérations policières

### Implication réglementaire

- Règlement sur la circulation

### Coût estimé

- Faible



## Rues locales à 30 km/h

NIVEAU 3

### Contribution

- Soutien du SPVM pour mettre en place des mesures de contrôle appropriées
- Installation par la Ville de Montréal de panneaux de signalisation permanente ou dynamique
- Mise en place par l'arrondissement de mesures d'apaisement

### Démarche de suivi proposée

- Relevés de vitesse sur différents tronçons avant et après la mise en place de la mesure
- Étude de l'impact des opérations policières
- Suivi de l'efficacité des mesures en matière de congestion et d'accidentologie
- Évaluer la gradation des interventions mises en place en fonction des problématiques et selon les catégories suivantes : éducation, aménagement, contrôle policier

### Références

- Plan de transport de la Ville de Montréal
- Ministère des transports (2008). Aide à la détermination des limites de vitesse sur le réseau routier municipal, Québec : MTQ



## Intermodalité

NIVEAU 3

### Objectif

Mieux répartir l'espace public au profit des modes de déplacement durables, actifs et collectifs

### Description

L'intermodalité est un concept qui favorise l'utilisation de plusieurs modes de transport et facilite le passage d'un mode à l'autre au cours d'un même déplacement. Chaque changement de mode de déplacement peut être vécu de manière positive ou négative, selon la qualité de l'expérience : conditions

d'attente, correspondances, intégration tarifaire, etc. Des aménagements peuvent être mis en place pour améliorer les passages d'un mode à l'autre, gagner du temps et assurer la facilité et l'efficacité globales du déplacement.



STATIONNEMENT INCITATIF –  
STATION NAMUR



TRANSFERT ENTRE L'AUTOBUS ET LE MÉTRO



STATIONNEMENT VÉLO À LA PLACE  
GÉRALD-GODIN (MÉTRO MONT-ROYAL)

### Recommandations techniques

- Déterminer les lieux propices à une ou plusieurs plateformes intermodales
- Prendre en compte tous les moyens de déplacements : stationnement incitatif, stationnement pour vélos ou vélo en libre-service, transport collectif, dépose-minute, etc.
- Faciliter la transition entre les différents modes de déplacements : marche, vélo, automobile et transports collectifs
- Faciliter le paiement



## Intermodalité

NIVEAU 3

### Implication réglementaire

- Normes du MTQ
- Politique d'accessibilité universelle de la Ville de Montréal
- Charte du piéton
- Code de la construction et de l'habitation
- Normes d'aménagement de l'AMT
- Normes d'aménagement de la STM

### Coût estimé

- Faible

### Contribution

- STM
- AMT
- Ville de Montréal
- Vélo Québec
- Autres autorités organisatrices de transport
- Subventions du Ministère des transports pour le développement des modes de transports alternatifs à l'automobile

### Démarche de suivi proposée

- Suivi par la communauté pour veiller à ce que les mesures répondent aux besoins du Quartier vert

### Références

- STM (2007). *Guide d'aménagement pour le transport en commun*, Montréal : STM
- Politique municipale d'accessibilité universelle de la Ville de Montréal
- Charte du piéton de la Ville de Montréal



## Mesures préférentielles pour autobus

NIVEAU 3

### Objectif

Mieux répartir l'espace public au profit des modes de déplacement durables, actifs et collectifs

### Description

Pour réduire la dépendance à l'automobile, le développement et l'amélioration des services de transport en commun sont essentiels. Dans le cadre des déplacements quotidiens, l'autobus, le métro et le train de banlieue sont les moyens de déplacement les plus concurrentiels par rapport à l'automobile.

Pour demeurer attrayant, le transport en commun doit offrir des services de qualité, ponctuels, réguliers, fiables et rapides grâce à la mise en place de mesures préférentielles comme les feux chandelles, les voies réservées aux autobus et la détection en temps réel.



ESQUISSE DU SRB PIE-IX



VOIE RÉSERVÉE



LES VOIES RÉSERVÉES RENDENT LE TC AVANTAGEUX DURANT L'HEURE DE POINTE

### Recommandations techniques

- Travailler en étroite collaboration avec la STM à la mise en place d'interventions qui favorisent un déplacement plus rapide des autobus
- Favoriser l'implantation de mesures préférentielles sur les tronçons du réseau où la vitesse commerciale des autobus est la plus faible
- S'assurer que les conditions réglementaires, de signalisation et de marquage soient implantées en même temps que les mesures préférentielles

### Implication réglementaire

- Normes MTQ

### Coût estimé

- Faible à moyen



## Mesures préférentielles pour autobus

NIVEAU 3

---

### Contribution

- Arrondissement
- STM

### Référence

- STM (2007). *Guide d'aménagement pour le transport en commun*, Montréal : STM

### Démarche de suivi proposée

- Suivi par la STM, en collaboration avec la communauté, pour relever les problèmes opérationnels et apporter des ajustements



## Desserte ciblée en TC intra-arrondissement

NIVEAU 3

### Objectif

Mieux répartir l'espace public au profit des modes de déplacement durables, actifs et collectifs

### Description

Avec les plans locaux de déplacements (PLD), il est proposé de faire l'inventaire et le portrait des déplacements en transport collectif en collaboration avec la Société de transport de Montréal (STM) et d'évaluer l'offre et la demande en transport en commun. Ce portrait permettra d'identifier un plan d'actions

prioritaires à mettre en place dans l'arrondissement, en lien ou non avec les arrondissements et les villes voisines. Les améliorations proposées à l'offre en transport en commun pourront notamment toucher la desserte des quartiers résidentiels par les autobus.



TRANSPORT EN COMMUN ADAPTÉ  
POUR LES GRANDS PÔLES D'EMPLOI



FACILITER L'ACCÈS AU MÉTRO



NAVETTE LOCALE ADAPTÉE  
AUX BESOINS DES AÎNÉS

G. J. Washen

### Recommandations techniques

Avec la participation de la STM :

- Définir la problématique locale de la desserte des transports en commun
- Revoir au besoin les circuits internes de la STM dans l'arrondissement afin de favoriser les déplacements locaux
- Favoriser des véhicules plus petits pour certains circuits, si leur rentabilité est démontrée
- Agir en concertation avec les partenaires du Quartier vert

### Implication réglementaire

- S.O.

### Coût estimé

- Élevé



## Desserte ciblée en TC intra-arrondissement

NIVEAU 3

---

### Contribution

- STM

### Démarche de suivi proposée

- Suivi par la STM, en collaboration avec la communauté, pour relever les problèmes opérationnels et apporter des ajustements

### Référence

- STM (2007). *Guide d'aménagement pour le transport en commun*, Montréal : STM



## Zones de rencontre à 20 km/h

NIVEAU 3

### Objectif

Améliorer la qualité d'aménagement des rues et des espaces publics pour en faire des lieux privilégiés de rencontre du quartier accessibles à tous

### Description

C'est une zone partagée où les piétons ont priorité sur les autres modes de transport à l'exception des modes guidés comme le tramway. Au Québec, bien qu'il soit à l'étude, ce type d'aménagement n'est pas encore légalement autorisé par le code de sécurité routière. Les projets pilotes sont pour l'instant réservés aux rues locales, lesquelles se distinguent des rues piétonnes où la circulation véhiculaire est interdite sauf aux périodes de livraison ou pour les urgences. Selon le concept européen, les automobilistes peuvent

circuler dans une zone de rencontre, y faire un arrêt temporaire mais sans s'y stationner et leur vitesse est limitée à 20 km/h. L'ensemble de la zone de rencontre est aménagé de façon à faire naturellement respecter la limite de vitesse en vigueur. Dans ces zones, le comportement préconisé de chaque usager est de s'assurer de la sécurité du plus vulnérable que soi. C'est le principe du code de la rue qui prône le respect des usagers les plus vulnérables (loi reconnue en France et en Belgique).



« WOONERF » SAINT-PIERRE (SUD-OUEST)



QUARTIER VERT PARISIEN



RUE PARTAGÉE À NEWBURY AU ROYAUME-UNI

### Recommandations techniques

- Collaborer avec le ministère des Transports à l'élaboration d'un code de la rue conforme au contexte social, légal et climatique du Québec
- Marquer l'entrée d'une zone de rencontre
- Intégrer un aménagement favorisant le respect de la limite de vitesse de 20 km/h
- Ne pas surcharger la signalisation
- Assurer l'accessibilité universelle et la sécurité des personnes à mobilité réduite, particulièrement des personnes aveugles et malvoyantes, dans l'aménagement de ces zones, tout spécialement en hiver



## Zones de rencontre à 20 km/h

NIVEAU 3

### Implication réglementaire

- Veiller à la conformité d'un tel aménagement avec le code de la sécurité routière
- Collaborer à la création d'un nouveau panneau de signalisation avec le ministère des Transports

### Coût estimé

- Élevé

### Contribution

- Modification des règlements de la Ville et du Code de la sécurité routière (CSR) permettant d'intégrer ce concept
- Installation par la Ville de Montréal de panneaux de signalisation permanente ou dynamique
- Réalisation des aménagements adéquats par l'arrondissement
- Soutien du SPVM pour mettre en place des opérations policières
- Subventions du Ministère des transports pour le développement des modes de transports alternatifs à l'automobile

### Démarche de suivi proposée

- Suivi de l'efficacité de la mesure en matière d'accidentologie
- Observations et, au besoin, mesures des vitesses, pour pouvoir procéder à des ajustements après la mise en place

### Références

- Le centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques de France (CERTU), [www.certu.fr](http://www.certu.fr)
- Codes de la rue en Belgique et en France



# Programmes d'écomobilité

NIVEAU 3

## Objectif

Mieux répartir l'espace public au profit des modes de déplacement durables, actifs et collectifs

## Description

En plus de l'amélioration de l'offre en matière de transport, le Quartier vert doit également induire un changement dans les habitudes de déplacement des résidents, des visiteurs, des travailleurs et des étudiants. Divers programmes d'écomobilité existent dans la région de Montréal, destinés à divers usagers. Ces programmes de gestion de la demande proposent

un ensemble de mesures visant à promouvoir d'autres choix de transport que l'auto en solo : « Programmes de promotion des TC en entreprise » pour les entreprises et les institutions, *Mon école à pied à vélo!* pour les écoles primaires et *Je m'active dans mon quartier* pour les commerçants et leurs visiteurs.



Déménagement Myette

LE DÉMÉNAGEMENT ET LES LIVRAISONS SONT POSSIBLES À VÉLO



Vélo-Québec

LE VÉLO EST UTILISÉ PAR UN NOMBRE CROISSANT DE MONTRÉALAIS POUR SE RENDRE AU TRAVAIL



Vélo-Québec

ACTIVITÉ CYCLISTE POUR DES JEUNES DE MILIEUX DÉFAVORISÉS

## Recommandations techniques

- Inviter les acteurs locaux du Quartier vert à mettre en place des programmes incitatifs à l'utilisation des modes de déplacements alternatifs à l'auto solo
- Montrer l'exemple en les implantant au sein de l'arrondissement

## Implication réglementaire

- Code de la route

## Coût estimé

- Faible



## Programmes d'écomobilité

NIVEAU 3

### Contribution

- AMT
- Centres de gestion des déplacements
- Vélo Québec
- Équiterre
- Entreprises et institutions
- Subventions du Ministère des transports pour le développement des modes de transports alternatifs à l'automobile

### Démarche de suivi proposée

- Prise de contact de la communauté avec les entreprises, institutions, écoles et commerces pour les inciter à mettre en place des programmes d'écomobilité

### Références

- Programme *Mon école à pied à vélo* : [www.velo.qc.ca/transport-actif/A-pied-a-velo-ville-active/Actions-concretes/Activites-Mon-ecole-a-pied-a-velo](http://www.velo.qc.ca/transport-actif/A-pied-a-velo-ville-active/Actions-concretes/Activites-Mon-ecole-a-pied-a-velo)
- Programme *Je m'active dans mon quartier* : [www.equiterre.org/projet/campagne-je-mactive-dans-mon-quartier](http://www.equiterre.org/projet/campagne-je-mactive-dans-mon-quartier)
- Programmes de promotion des TC en entreprise de l'AMT : [www.amt.qc.ca/](http://www.amt.qc.ca/)
- Ville de Montréal (2009). *Exigence en matière d'études d'impacts sur les déplacements*, Montréal : Direction des transports.  
[http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/transport\\_fr/media/documents/exigences\\_impacts\\_deplacements.pdf](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/transport_fr/media/documents/exigences_impacts_deplacements.pdf)



## Réseau de quartiers verts

NIVEAU 3

### Objectif

Mobiliser la communauté locale pour en faire un acteur privilégié du développement et de la mobilité durables

### Description

Le quartier est un système qui évolue dans le temps, et sa forme et ses fonctions peuvent donc changer. Sa taille peut s'agrandir ou se rétrécir et son périmètre, évoluer. Grâce à l'action des arrondissements dans l'aménagement de leurs quartiers, de nombreux Quartiers verts pourront voir le jour, et possiblement

à proximité les uns des autres. Dans ce cas, les Quartiers verts adjacents pourront former un « réseau vert » ou encore une « trame verte », permettant des déplacements inter-quartiers sécuritaires dans un espace convivial.



### Recommandations techniques

- Sensibiliser les arrondissements à la localisation de tous les Quartiers verts de la ville
- Favoriser l'implantation de Quartiers verts dans chaque arrondissement pour créer, à terme, un réseau en tenant compte ou non des limites administratives
- Pour créer un réseau, assurer une certaine proximité (maximum de 800 m)
- Assurer la liaison entre les Quartiers verts avec des Promenades urbaines et des liens cyclables

### Implication réglementaire

- S.O.

### Coût estimé

- Moyen à élevé



## Réseau de quartiers verts

NIVEAU 3

### Contribution

- Ville de Montréal
- Subventions du Ministère des transports pour le développement des modes de transports alternatifs à l'automobile

### Démarche de suivi proposée

- Établissement par l'arrondissement de la pertinence de créer de nouveaux Quartiers verts sur son territoire et de les mettre en réseau
- Établissement par l'arrondissement, en collaboration avec la communauté, des liens possibles avec les autres Quartiers verts

### Références

- S.O.



## Rue piétonne temporaire ou saisonnière

NIVEAU 2

### Objectif

Améliorer la qualité d'aménagement des rues et des espaces publics pour en faire des lieux privilégiés de rencontre du quartier accessibles à tous

### Description

Le concept de rue piétonne temporaire ou saisonnière vise à restreindre l'accès de certaines rues aux véhicules motorisés pendant une période donnée (fins de semaine, soirs, été, etc.). La piétonnisation temporaire possède l'avantage d'être adaptée aux caractéristiques du milieu et peut être réalisée à un coût annuel modeste, bien que récurrent. Comme la circulation automobile demeure présente une grande partie de l'année, l'aménagement de la rue doit prendre en compte la sécurité des piétons en toute saison, et particulièrement celle des personnes ayant une déficience visuelle. En effet, ces personnes se sentent désorientées dans des espaces piétons vastes et ne peuvent plus se baser sur le bruit des véhicules pour avancer au bon moment dans les traverses piétonnes. Les outils de sécurisation maximale pour tous demeurent le corridor de marche sans obstacle

en bordure des bâtiments et la bordure de trottoir. Dans ces rues, la circulation véhiculaire est interdite, sauf à certaines heures ou dans certaines conditions (urgence, livraison, etc.). Le plus souvent, ces rues sont très fréquentées en raison de la présence importante de commerces ou d'activités touristiques, comme la rue Sainte-Catherine dans l'arrondissement de Ville-Marie.

Les coûts seront plus élevés si les arrondissements et les SDC décident de faire une animation plus importante. Ce type d'intervention se prête plus à des rues commerciales que résidentielles. Il favorise un plus grand dynamisme commercial, une ambiance plus conviviale, une sécurité accrue, une réduction des impacts environnementaux négatifs et la création de nouveaux lieux d'échange.



RUE VICTORIA (MUSÉE McCORD)



PIÉTONNISATION ÉVÉNEMENTIELLE DE L'AVENUE DU MONT-ROYAL



RUE SAINTE-CATHERINE EST



# Rue piétonne temporaire ou saisonnière

NIVEAU 2

## Recommandations techniques

- Évaluer avec tous les intervenants impliqués, et particulièrement avec les services d'urgence, les impacts de la piétonnisation d'une rue
- Implanter de manière progressive et par phase la piétonnisation (toutes les fins de semaine de l'été, pendant un mois, tout l'été, etc.). Selon le succès et la pertinence, les aménagements prévus au niveau 3 peuvent mener à la piétonnisation permanente de la rue.
- S'assurer que l'aménagement de la rue soit universellement sécuritaire et accessible à tous
- Laisser un corridor de marche continu et sans obstacle de 1,7 m min en bordure des bâtiments
- Favoriser les contre-terrasses
- Maintenir un corridor d'urgence conforme aux exigences du Service des incendies
- Implanter une signalisation adéquate et la retirer en fin de saison
- Autoriser la livraison le matin selon les besoins particuliers de la rue (ex. : de 7 h à 10 h)
- Interdire aux cyclistes de circuler sur leur bicyclette
- Mettre à profit les conditions saisonnières, et particulièrement hivernales, pour animer les rues

## Implication réglementaire

- Révision de la signalisation routière
- Reconfiguration ou réduction des places de stationnement sur rue

## Coût estimé

- Faible à moyen

## Contribution

- Soutien de la Direction des transports et de la Direction des travaux publics de l'arrondissement pour outiller les intervenants
- Concertation des sociétés de développement commercial, de la communauté et de l'arrondissement pour le choix d'une rue

## Démarche de suivi proposée

- Suivi de l'impact économique, de la circulation, du stationnement, de la sécurité et de la qualité de vie des riverains
- Respect des règlements temporaires associés à la piétonnisation d'une rue assuré par l'arrondissement, le SPVM et le SIM
- Évaluation à court terme des impacts sur l'achalandage des commerces et réalisation d'une stratégie de développement commercial adaptée
- Comité de coordination mené par l'arrondissement, avec la SDC et les autres acteurs de la communauté touchés, notamment les résidents

## Références

- Vivre en ville : [www.vivreenville.org](http://www.vivreenville.org)
- Project for Public Spaces : [www.pps.org](http://www.pps.org)
- Association des transports du Canada (1998). *Guide canadien d'aménagement de rues conviviales*, Ottawa : ATC.



# Nouvelles normes de stationnement

NIVEAU 3

## Objectif

Mieux répartir l'espace public au profit des modes de déplacements durables, actifs et collectifs

## NOUVELLES NORMES DE STATIONNEMENT SUR RUE

### Description

La gestion du stationnement est l'un des principaux outils en matière de planification et de gestion des déplacements. En effet, comme il est essentiel à l'usage de l'automobile, au départ et à l'arrivée d'un déplacement, le stationnement peut constituer un levier de changement. À Montréal, plusieurs

considérations régissent la gestion du stationnement : nettoyage, déneigement, SRRR, places réservées, zones d'arrêt, etc. Ces règles incitent les automobilistes à déplacer leur automobile plusieurs fois par semaine ou à chercher pendant de longues minutes une place de stationnement.



STATIONNEMENT TARIFÉ SUR UNE RUE COMMERCIALE



ESPACE DE STATIONNEMENT UTILISÉ POUR LES VÉLOS EN ÉTÉ



NORMES DE STATIONNEMENT À SIMPLIFIER

### Recommandations techniques

- Simplifier la signalisation de stationnement
- Évaluer, sous la gouverne de l'arrondissement, la possibilité de réserver des places de stationnement aux visiteurs, le jour, avec un maximum de temps alloué (120 min, par exemple), et de nuit
- Instaurer des zones de stationnement payant à proximité des commerces afin de favoriser le stationnement de courte durée
- Appliquer rigoureusement l'interdiction de stationner les véhicules à 5 mètres d'une intersection
- Instaurer, par exemple, le stationnement alterné sur cinq jours avec un horaire de 8 h à 17 h
- Favoriser le stationnement des véhicules en autopartage sur les rues commerciales



## Nouvelles normes de stationnement

NIVEAU 3

---

### Implication réglementaire

- Ville de Montréal

### Coût estimé

- Faible

### Contribution

- Ville de Montréal
- Stationnement de Montréal

### Démarche de suivi proposée

- Respect de l'interdiction du stationnement sur rue à moins de 5 m d'une intersection assuré par le SPVM
- Vérification du taux de roulement et du pourcentage d'utilisation des véhicules venant de l'extérieur du Quartier vert



## Nouvelles normes de stationnement

NIVEAU 3

### STATIONNEMENT EN FAVEUR DU TRANSPORT DURABLE

#### Description

C'est le plus souvent l'offre de stationnement qui conditionne le choix du mode de transport pour un déplacement donné. La réduction de l'usage de l'automobile passe par une gestion stratégique du stationnement donnant la priorité au stationnement

des modes de transport durables : véhicules éco-énergétiques, auto-partage, covoiturage, vélos en libre-service, etc. Le succès de cette gestion dépend également de l'amélioration des offres de déplacements alternatifs à l'automobile en solo.



PLACE FAITE AUX BIXIS



PLACE RÉSERVÉE AUX VOITURES ÉLECTRIQUES



STATIONNEMENT SÉCURISÉ ET DOUCHES POUR CYCLISTES EN ENTREPRISE

#### Recommandations techniques

- Développer pour les Quartiers verts une réglementation de stationnement particulière, permettant aux résidents de stationner leur automobile sans avoir à la déplacer régulièrement et aux visiteurs de bénéficier de stationnements privilégiés s'ils utilisent un mode de transport automobile partagé ou non polluant
- Développer pour les Quartiers verts une offre en stationnement pour l'auto-partage, le covoiturage, les véhicules à faible consommation et les stations de vélos en libre-service
- Mettre en place une politique de stationnement pour les Quartiers verts
- Modifier le Règlement d'urbanisme pour limiter le stationnement automobile résidentiel et augmenter le nombre minimal de place de stationnement pour les vélos dans les Quartier vert
- Modifier la réglementation d'arrondissement afin d'améliorer l'offre de stationnement pour le vélo et de favoriser un développement plus durable du stationnement hors rue, surtout à l'extérieur (voir exemple du règlement de l'arrondissement Rosemont – La Petite-Patrie)
- Réserver des places de stationnement sur rue aux modes alternatifs à l'auto solo équivalant à un certain pourcentage du nombre de résidents
- Réviser les règlements de nettoyage des rues (1 par semaine)
- Faire passer toutes les rues locales du Quartier vert en zone SRRR, avec quelques places réservées aux visiteurs (max. 120 min)
- Réserver des places payantes près des commerces



## Nouvelles normes de stationnement

NIVEAU 3

---

### Recommandations techniques (suite)

- Inciter les entreprises et institutions des Quartiers verts à diminuer le nombre de leurs places de stationnement réservées aux employés et adopter des mesures compensatoires

---

### Implication réglementaire

- Code de la sécurité routière
- Règlement d'urbanisme

### Coût estimé

- Faible

### Contribution

- Ville de Montréal
- Communauto
- Stationnement de Montréal

### Démarche de suivi proposée

- Réalisation préalable et mise à jour régulière d'un diagnostic précis de l'offre et de la demande de stationnement
- Mise en place d'une politique de stationnement dans les Quartiers verts par les arrondissements en partenariat avec Stationnement de Montréal

### Références

- Exigences en matière d'études d'impact sur les déplacements, Ville de Montréal
- Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal
- Vélo Québec (2010), *Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes*. Montréal : Vélo Québec
- Stationnement de Montréal : [www.statdemtl.qc.ca](http://www.statdemtl.qc.ca)
- Ministère des transports (2012), *Tome V – Signalisation Routière*. Québec : Les publications du Québec Catalogue des panneaux et de la signalisation écrite de la Ville de Montréal



# Porte et seuil d'entrée

NIVEAU 1

## Objectif

Améliorer la sécurité routière, particulièrement celle des piétons et des cyclistes

## PORTE D'ENTRÉE

### Description

Les portes d'entrée et les seuils d'entrée/sortie sont des concepts d'aménagement utilisés pour signaler, par divers moyens, une limite claire entre deux milieux de nature différente. En pratique, la porte d'entrée désigne l'entrée principale d'un Quartier vert. Elle constitue un repère visuel identifiant le milieu dans lequel on pénètre. Il revient à l'arrondissement, en collaboration avec la communauté, de déterminer l'emplacement de la porte d'entrée.

Les portes d'entrée seront vraisemblablement implantées sur des rues collectrices résidentielles ou commerciales. Dans les quartiers centraux, il est fort possible que les surlargeurs de trottoirs soient plus difficiles à implanter dans les aménagements de porte d'entrée et que des solutions différentes doivent être implantées d'un quartier à l'autre.

### Recommandations techniques

- Développer, pour indiquer les entrées principales du Quartier vert, un élément signalétique particulier. Le concept pourrait s'inspirer d'un fait historique (quartier ouvrier de la mode) ou d'un élément propre au quartier (clocher, voie ferrée, etc.). L'élément signalétique côtoie le mobilier typique des arrondissements. Il pourrait s'agir d'oriflammes, de pièces artistiques, d'éléments de mobilier particuliers, etc.
- Adapter, pour répondre à l'identité du milieu, la signalétique des Quartiers verts qui sera développée par la Direction des transports.



## Porte et seuil d'entrée

NIVEAU 1

### SEUIL D'ENTRÉE

#### Description

Les seuils d'entrée ont pour fonction de limiter la circulation motorisée et d'informer les citoyens qu'ils arrivent dans un quartier apaisé, où la circulation de transit est découragée. On devrait généralement implanter les seuils d'entrée à la périphérie du Quartier vert, et particulièrement à chaque intersection de rue locale croisant les artères qui ceignent le quartier.

Compte tenu du nombre important des seuils qui seront implantés sur le territoire de la Ville, il est essentiel d'établir des règles d'harmonisation pour encadrer un concept de qualité associable au Quartier vert. Les éléments communs d'un seuil d'entrée sont : des surlargeurs de trottoirs avec ou sans arbre et

divers végétaux, des traverses piétonnes plus courtes, une signalétique particulière, ainsi que des éléments de mobilier urbain et d'éclairage. Ces aménagements favorisent un ralentissement de la circulation automobile, en même temps qu'ils sécurisent les déplacements des piétons et les rendent plus agréables. Ils créent de nouveaux lieux de rencontre et de repos au sein de la communauté.

Une démarcation claire du Quartier vert est essentielle pour faire connaître et respecter son caractère apaisé. Pour cela, un nouvel élément signalétique sera créé. Il sera jumelé dans la mesure du possible au panneau de vitesse de 40 km/h implanté aux intersections de part et d'autre des seuils d'entrée.



ENTRÉE DE QUARTIER VERT



SURLARGEURS PLANTÉES



PORTE D'ENTRÉE CONÇUE POUR UN QV  
DANS HOCHELAGA-MAISONNEUVE



EXEMPLE D'ÉLÉMENT SIGNALÉTIQUE



## Porte et seuil d'entrée

### NIVEAU 1

#### Recommandations techniques

- Déposer une demande de reconnaissance de Quartier vert à la Direction des transports en respectant les critères établis. Une fois la reconnaissance obtenue, les budgets requis pour l'implantation des seuils d'entrée en périphérie du réseau artériel seront évalués et le projet sera inclus dans la planification intégrée de la Direction des transports.
- Collaborer aux études techniques de la Direction des transports pour localiser les seuils d'entrée si possible aux coins de chaque rue perpendiculaire aux artères entourant le Quartier vert
- Valider les aménagements de fosses de plantation avec plantes arbustives et arbres. Le choix des végétaux sera fait localement afin d'apporter un caractère propre à chaque quartier ou chaque arrondissement.
- Valider l'implantation proposée des aires de repos constituées de mobilier de l'arrondissement (banc, support à vélos, poubelle 3R afin d'encourager la collecte sélective dans le Quartier vert)
- Offrir au besoin une aire de stationnement pour vélos
- Intégrer l'ensemble des panneaux de signalisation
- Assurer une stratégie de financement pour l'entretien efficace des portes d'entrée et des seuils d'entrée avec le Service des travaux publics
- Assurer la conformité des aménagements à la politique d'accessibilité universelle
- Pour les aménagements prévus au niveau 3, compléter les aménagements prescrits par d'éventuelles mesures complémentaires
- Développer un élément signalétique propre au Quartier vert
- Associer, à tous les seuils d'entrée, le futur panneau de Quartier vert au panneau de 40 km/h

#### Implication réglementaire

- S.O.

#### Coût estimé

- Moyen

#### Démarche de suivi proposée

- Établissement par l'arrondissement et la communauté de la localisation des portes d'entrée
- Sensibilisation des citoyens au rôle des portes et des seuils d'entrée du Quartier vert et, dans les mois suivant les travaux, observations de terrain effectuées par l'arrondissement, en collaboration avec la Direction des transports
- Prise en charge de l'entretien des seuils d'entrées par l'arrondissement en collaboration avec les Éco-quartiers et évaluation du résultat
- Évaluation et, au besoin, réalisation par l'arrondissement, en collaboration avec la Direction des transports et en concertation avec la communauté, des mesures complémentaires pouvant bonifier l'aménagement des portes d'entrée de ses Quartiers verts



## Porte et seuil d'entrée

NIVEAU 1

### Contribution

- Soutien du SITE et de la Direction des travaux publics de l'arrondissement pour la mise en œuvre
- Programme triennal d'immobilisations (PTI) municipal et programme de réfection routière (PRR)
- Programme de Revitalisation urbaine intégrée (RUI) si le Quartier vert est localisé dans un secteur défavorisé
- Subventions du Ministère des transports pour le développement des modes de transports alternatifs à l'automobile
- Programme Quartier 21 si ce dernier est présent sur le territoire du Quartier vert

### Références

- Association des transports du Canada (1998). *Guide canadien d'aménagement de rues conviviales*, Ottawa : ATC.



## Mesures de modération de la circulation

### NIVEAU 2

#### Objectif

Créer un voisinage où il fait bon vivre

#### Description

Les mesures de modération de la circulation visent à rétablir la quiétude et la qualité de vie des résidents. Elles répondent à plusieurs objectifs, soit la réduction de la vitesse et des débits de circulation, la baisse des conflits avec les usagers plus vulnérables, comme les piétons et les cyclistes, et l'amélioration de la qualité de l'environnement général (moins de bruit, moins de

pollution, etc.). Ces mesures s'appliquent surtout dans les rues résidentielles (locales et collectrices) dont la fonction principale est de donner accès aux propriétés riveraines ou de redistribuer la circulation résidentielle du quartier. Parmi les mesures de modération de la circulation : les avancées de trottoir, les dos d'âne, les chicanes, les passages piétons surélevés, etc.



DOS D'ÂNE SUR UNE RUE LOCALE



ILÔT PERMETTANT DE SÉCURISER LA TRAVERSE ET RALENTIR LA CIRCULATION



TRAVERSE PIÉTONNE AVEC AVANCÉE DE TROTTOIR ET ASPHALTE COLORÉE

#### Recommandations techniques

- Faire en arrondissement un Plan local de déplacements (PLD) pour déterminer notamment les besoins en modération de la circulation
- Respecter les principes suivants en ce qui a trait aux mesures de modération :
  - mise en place aux endroits où les impacts négatifs de la circulation motorisée sont significatifs ;
  - impact mineur sur la circulation des services d'urgence et des transports en commun ;
  - pas d'augmentation nuisible de la circulation dans les rues adjacentes ou à l'extérieur du Quartier vert ;
  - appui d'une majorité de résidents.
- Définir le problème avec soin afin d'apporter les mesures les plus appropriées, car il arrive fréquemment que la perception d'un problème de circulation diffère considérablement de sa réalité
- Quantifier les problèmes, car certains durent toute la journée, alors que d'autres se produisent seulement à certains moments ou dans une seule direction
- Rediriger prioritairement le transit vers les artères via les collectrices, conformément au plan de hiérarchisation du réseau de voies publiques
- Appliquer les mesures de modération de la circulation sur l'ensemble d'un secteur et non pas seulement site par site ;



## Mesures de modération de la circulation

NIVEAU 2

### Recommandations techniques (suite)

- Développer une stratégie d'entretien efficace qui assure la pérennité des aménagements.

### Implication réglementaire

- Règlement de circulation de l'arrondissement et de la Ville centre
- Révision de la signalisation routière

### Coût estimé

- Faible à moyen

### Contribution

- Soutien de la Direction des transports de la Ville de Montréal et des Travaux publics de l'arrondissement

### Démarche de suivi proposée

- Démarche de suivi prévue dans le cadre du PLD
- Envoi de toute requête relative à la modération de la circulation à la Direction des travaux publics de l'arrondissement
- Réalisation des études d'ingénierie requises par la politique de l'arrondissement
- Évaluation par l'arrondissement de la performance des mesures de modération et de l'ensemble des seuils indicateurs
- Planification par l'arrondissement, avec la communauté, des mesures complémentaires (au besoin) selon les catégorisations (éducation, aménagement et contrôle policier).

### Références

- Vivre en ville : [www.vivreenville.org](http://www.vivreenville.org)
- *Project for Public Spaces* : [www.pps.org](http://www.pps.org)
- Ville de Montréal (2008), *Modération de la circulation – Application à Montréal*, Montréal : SITE
- Association des transports du Canada (1998). *Guide canadien d'aménagement de rues conviviales*, Ottawa : ATC.



## Surface avertissante de la rampe d'accès universel

NIVEAU 2

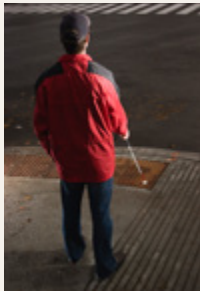
### Objectif

Rendre les lieux publics et les rues universellement accessibles en tout temps et en toute saison

### Description

L'intersection des rues étant le premier lieu de conflits entre les véhicules, les cyclistes et les piétons, il est important de faire en sorte que chacun puisse détecter la présence d'un coin de rue. En général, un trottoir a une hauteur d'environ 100 mm par rapport à la chaussée. La rampe d'accès universel permet aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant, en triporteur ou en quadriporteur de franchir la bordure du trottoir pour traverser la rue. La dénivellation de 13 mm permet aux personnes ayant une limitation visuelle de détecter le coin de la rue. Les rainures en V généralement utilisées

dans les rampes d'accès universel (bateau pavé) permettent d'orienter les usagers vers les traverses piétonnes, mais c'est la surface avertissante, reconnue internationalement, qui répond le mieux aux besoins des personnes déficientes visuelles. Implantée en 2008 sur le chemin de la Côte-des-Neiges dans le cadre d'un projet pilote, la surface avertissante composée de plusieurs dalles tactiles en fonte et de couleur rouille est la solution qui convient le mieux aux conditions hivernales de Montréal.



SURFACE TACTILE EN FONTE



CHEMIN DE LA CÔTE-DES-NEIGES



PROJET PILOTE DE LIGNES DE GUIDANCE

### Recommandations techniques

- Conserver une dénivellation de 13 mm entre la rampe d'accès universel et la chaussée
- Remplacer, dans la mesure du possible, le lignage des rampes d'accès universel par une surface avertissante (dalles tactiles) sur le réseau artériel, où les besoins en déplacement des personnes aveugles et amblyopes
- Aligner les surfaces avertissantes avec les traverses piétonnes des intersections selon les croquis standards de la Ville



## Surface avertissante de la rampe d'accès universel

NIVEAU 2

### Recommandations techniques (suite)

- Installer, dans les intersections en T, une bande avertissante perpendiculaire au trottoir pour orienter les personnes vers la traverse piétonne, selon le croquis standard de la Ville
- Privilégier les dalles tactiles en fonte de couleur rouille, préconisées par le comité consultatif en accessibilité universelle de la Direction des transports, les tests réalisés avec d'autres matériaux, comme le granit, le pavé de béton, les clous pododactiles ou autres, ayant démontré leur moins bonne résistance aux techniques de déneigement de la Ville

### Implication réglementaire

- S.O.

### Contribution

- Comité consultatif en accessibilité universelle de la Direction des transports
- Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal Métropolitain (RAAMM)
- Institut Nazareth et Louis-Braille
- École d'Optométrie, Université de Montréal
- Le regroupement montréalais des partenaires du Sommet de Montréal : ALTERGO, CRADI, ROPMM et Société Logique

### Démarche de suivi proposée

- Désignation par l'arrondissement d'un responsable du suivi et élaboration d'une méthodologie de mesure des résultats (examen du terrain, marche exploratoire, enquête, sondage, etc.)
- Établissement d'un échancier et d'une méthode stable pour mesurer les résultats (*monitoring*) après l'implantation de surfaces avertissantes
- Suivi de l'efficacité de la mesure et de la satisfaction des usagers

### Références

- Comité consultatif en accessibilité universelle de la Direction des transports
- Institut national canadien pour les aveugles (INCA)
- Institut Nazareth et Louis-Braille : [www.inlb.qc.ca](http://www.inlb.qc.ca)
- Plan de transport de la Ville de Montréal
- Norme CAN/CSA B651-F04, *Conception accessible pour l'environnement bâti*
- Federal Highway Administration (1999). *Designing sidewalk and trails for access*. Washington : DOT. [www.fhwa.dot.gov/environment/bicycle\\_pedestrian/publications/sidewalks/sidewalks.pdf](http://www.fhwa.dot.gov/environment/bicycle_pedestrian/publications/sidewalks/sidewalks.pdf)
- United States Access Board (2002). *ADA Accessibility Guidelines (ADAAG)*. Washington : DOJ. [www.access-board.gov/adaag/html/intro.htm](http://www.access-board.gov/adaag/html/intro.htm)



## Terrasses et contre-terrasses

NIVEAU 1

### Objectif

Rendre les lieux publics universellement accessibles en tout temps et en toute saison

### Description

La gestion des terrasses relève des arrondissements, qui appliquent leur Règlement d'urbanisme ou le règlement de la Ville de Montréal sur l'occupation du domaine public. Le règlement d'urbanisme régit l'installation d'une terrasse dans la marge de recul privée en front d'une rue publique. Ce permis est émis par la Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises. L'installation d'une contre-terrasse sur le domaine public est quant à elle possible moyennant l'obtention d'un permis délivré par la Direction des travaux publics.

Depuis l'adoption de la politique d'accessibilité universelle, il est requis que les terrasses et contre-terrasses soient accessibles à tous et que leur configuration n'obstrue pas le corridor libre de marche en bordure des bâtiments. Dans ce contexte, il est préférable d'implanter des contre-terrasses sécuritaires, en banquette, soit dans l'alignement des plantations et du mobilier urbain, sur les surlargeurs des trottoirs (saillies) ou dans un espace de stationnement. Celles-ci devront être en tout temps accessibles à une personne utilisant un fauteuil roulant ou une aide à la mobilité motorisée (AMM). Un délai est prévu pour permettre l'adaptation et la mise en application de ces nouvelles règles.



CONTRE-TERRASSE SUR L'AVENUE DU MONT-ROYAL



TERRASSE SUR LE DOMAINE PRIVÉ



CONTRE-TERRASSE ACCESSIBLE À TOUS

### Recommandations techniques

- Maintenir en tout temps un corridor libre et en ligne droite de 1,7 m minimum en bordure des bâtiments. Attention : la largeur requise pour le corridor de

marche peut être portée à 3 m et plus selon l'achalandage des piétons sur les trottoirs de la rue.



## Terrasses et contre-terrasses

NIVEAU 1

### Recommandations techniques (suite)

- Implanter les contre-terrasses directement sur le trottoir ou sur un podium au même niveau que le trottoir quand l'installation se poursuit dans l'espace de stationnement sur rue. Des mesures de protection sont exigées dans la rue en bordure de l'installation pour assurer la sécurité des clients.
- Interdire l'implantation d'une terrasse sur l'ensemble du trottoir avec déviation du corridor de marche dans la rue
- Aménager, dans le cas des rues piétonnes temporaires, des contre-terrasses sur la banquette et l'espace de stationnement. Les aménagements seront alignés pour préserver la ligne de déplacement des personnes à mobilité réduite et les personnes ayant une déficience visuelle.
- Conserver en tout temps l'accès au trottoir et au corridor libre de marche en bordure des bâtiments à partir du coin de la rue
- Entourer les contre-terrasses avec des clôtures ayant des éléments horizontaux détectables à 300 mm du sol par les personnes utilisant une canne blanche
- Maintenir, dans le cas des rues piétonnes permanentes ou saisonnières, un corridor d'urgence de 5 à 6 m de largeur au minimum au centre de la rue selon les demandes des services d'urgence
- Aménager des zones de contre-terrasses sur les rues piétonnes temporaires et assurer leur alignement pour qu'elles ne perturbent pas la ligne de déplacement des personnes à mobilité réduite et les personnes ayant une déficience visuelle
- Limiter les éléments qui composent les terrasses aux tables, chaises, parasols et éléments de fermeture. Aucun élément ne doit déborder de la surface autorisée de la terrasse.
- Adopter des critères de design visant à conserver les qualités esthétiques et paysagères des rues munies de terrasses et contre-terrasses, éviter les obstructions visuelles (notamment des commerces de détail) et maintenir le caractère public de la rue.

### Implication réglementaire

- Révision de la réglementation concernant l'installation des terrasses
- La régie des Alcools peut exiger des aménagements particuliers afin d'autoriser la vente d'alcool sur une terrasse ou une contre-terrasse.

### Contribution

- Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal Métropolitain (RAAMM) et EX AEQUO
- Le regroupement montréalais des partenaires: ALTERGO, CRADI, ROPMM et Société Logique
- Soutien du comité consultatif en accessibilité universelle de la Direction des transports
- Directions des travaux publics et de l'aménagement urbain et des services aux entreprises des arrondissements



## Terrasses et contre-terrasses

### NIVEAU 1

#### Démarche de suivi proposée

- Planification des mesures complémentaires (au besoin) avec la communauté
- Désignation d'un responsable du suivi des mesures et élaboration d'une méthodologie de mesure des résultats (examen du terrain, marche exploratoire, enquête, sondage)
- Suivi de l'efficacité de la mesure et de la satisfaction des usagers potentiels

#### Références

- Comité consultatif en accessibilité universelle de la Direction des transports
- Institut national canadien pour les aveugles (INCA)
- Institut Nazareth et Louis-Braille : [www.inlb.qc.ca](http://www.inlb.qc.ca)
- Plan de transport de la Ville de Montréal
- Norme CAN/CSA B651-F04, *Conception accessible pour l'environnement bâti*
- Federal Highway Administration (1999). *Designing sidewalk and trails for access*. Washington : DOT. [www.fhwa.dot.gov/environment/bicycle\\_pedestrian/publications/sidewalks/sidewalks.pdf](http://www.fhwa.dot.gov/environment/bicycle_pedestrian/publications/sidewalks/sidewalks.pdf)
- United States Access Board (2002). *ADA Accessibility Guidelines (ADAAG)*. Washington : DOJ. [www.access-board.gov/adaag/html/intro.htm](http://www.access-board.gov/adaag/html/intro.htm)
- Rapport de la Commission permanente sur le développement social et la diversité montréalaise sur les terrasses universellement accessibles adopté en 2012





# Intersections apaisées à l'intérieur du quartier vert

NIVEAU 2

## Objectif

Améliorer la sécurité routière, particulièrement celle des piétons et des cyclistes

## Description

L'apaisement de la circulation à l'intérieur des Quartiers verts fait appel à plusieurs types d'aménagements afin de réduire la vitesse, le bruit, l'insécurité des piétons et autres nuisances induites par l'automobile sur le milieu. La nature des mesures d'apaisement de la circulation rappelle certains éléments proposés pour les seuils secondaires ou les portes d'entrée/sortie (fiche A25). En pratique, une série de mesures peut être utilisée : aménagement de déviations

verticales, de déviations horizontales ou d'entraves, ou encore mise en place d'une signalisation efficace. L'ensemble de ces aménagements doit être adapté au milieu d'insertion. Le réaménagement d'une intersection peut s'opérer à l'aide d'une seule ou de plusieurs mesures d'apaisement. Ces mesures sont toutefois circonscrites à l'intérieur du périmètre des Quartiers verts.



RÉAMÉNAGEMENT D'UNE INTERSECTION



SURLARGEUR EN CONSTRUCTION



RUE McEACHRAN

## Recommandations techniques

- Concentrer les aménagements sur les intersections à l'intérieur du quartier
- Bien évaluer l'impact des mesures d'apaisement sur le réseau local et artériel
- Choisir des mesures d'apaisement parmi celles proposées par le Guide canadien d'aménagement de rues conviviales (1998). Celles-ci doivent être adaptées aux caractéristiques du milieu et répondre aux problèmes locaux.
- Privilégier les aménagements qui facilitent les modes de déplacement actifs
- S'appuyer sur le diagnostic du PLD et les recommandations techniques sur le type de mesures à implanter faites par l'ingénieur responsable en arrondissement
- Consulter le milieu impliqué dans l'implantation d'un Quartier vert sur la localisation des intersections à apaiser et le type de mesure souhaité
- Développer une stratégie d'entretien efficace qui assure la pérennité des aménagements



## Intersections apaisées à l'intérieur du quartier vert

NIVEAU 2

### Recommandations techniques (suite)

- Pour le niveau 3, réaménager un plus grand nombre d'intersections ou adopter des mesures plus contraignantes

### Implication réglementaire

- Révision de la signalisation routière
- Reconfiguration ou réduction des places de stationnement sur rue

### Coût estimé

- Moyen

### Contribution

- Soutien de la Direction des transports et de la Direction des travaux publics de l'arrondissement pour outiller les intervenants.
- Programme triennal d'immobilisations (PTI) municipal et programme de réfection routière (PRR)
- Programme de Revitalisation urbaine intégrée (RUI) si le Quartier vert est localisé dans un secteur défavorisé
- Subventions du Ministère des transports pour le développement des modes de transports alternatifs à l'automobile
- Programme Quartier 21 si ce dernier est présent sur le territoire du Quartier vert

### Démarche de suivi proposée

- Mise en œuvre par l'arrondissement du suivi approprié pour évaluer la performance des mesures d'apaisement
- Planification de mesures complémentaires au besoin

### Références

- Vivre en ville : [www.vivreenville.org](http://www.vivreenville.org)
- *Project for Public Spaces* : [www.pps.org](http://www.pps.org)
- Association des transports du Canada (1998). *Guide canadien d'aménagement de rues conviviales*, Ottawa : ATC.



## Zones réservées périodiquement aux vélos

NIVEAU 2

### Objectif

Mieux répartir l'espace public au profit des modes de déplacement durables, actifs et collectifs

### Description

Les avantages de l'utilisation du vélo pour la santé et l'environnement sont indéniables. Il est donc judicieux d'encourager cette pratique à la fois comme un loisir et comme un moyen de transport ainsi que d'aménager des espaces favorisant les déplacements sécuritaires et minimisant les conflits entre les différents usagers de l'espace public. Des zones réservées périodiquement aux vélos augmenteront la popularité de ce moyen de transport et permettront à plus de personnes de profiter des activités

de quartier en rendant l'espace public plus attractif. Quelques rues du quartier (locales, résidentielles ou en bordure de l'eau), choisies par la communauté du quartier, peuvent être fermées aux véhicules motorisés et ouvertes aux modes de déplacement actifs et collectifs, tout en autorisant le passage des riverains. On peut envisager une telle fermeture un jour par semaine, par exemple le dimanche. Des activités récréatives parallèles peuvent être proposées aux usagers.



PISTE CYCLABLE JOIGNANT LA RUE  
À LA SORTIE D'UN PARC



PLACE GÉRALD-GODIN



RUE D'UN QUARTIER À FAIBLE DENSITÉ

### Recommandations techniques

- Concentrer les aménagements de ce type à l'intérieur du Quartier vert. Le choix des rues réservées périodiquement aux vélos pourrait constituer à terme des passages continus à travers le réseau de Quartiers verts.
- Bien cerner le périmètre proposé et informer les résidents du quartier
- Offrir des voies alternatives aux véhicules motorisés
- Inviter la communauté du Quartier vert à se prononcer sur la localisation souhaitée de la zone réservée aux vélos
- Demander au besoin une surveillance policière adéquate à l'intérieur de la zone
- Privilégier les aménagements facilitant les modes de déplacement actifs



## Zones réservées périodiquement aux vélos

NIVEAU 2

### Recommandations techniques (suite)

- Aménager les installations nécessaires pour le stationnement des vélos
- Jumeler les fermetures aux fêtes de quartier

### Implication réglementaire

- Demander un permis d'autorisation pour la tenue d'événements sur le domaine public à l'arrondissement afin de pouvoir fermer temporairement une ou plusieurs rues
- Décréter une ordonnance permettant la fermeture des rues ou le ralentissement de la circulation (conseil de l'arrondissement)

### Coût estimé

- Faible

### Contribution

- Soutien de la Direction des travaux publics de l'arrondissement pour outiller les intervenants
- Subventions du Ministère des transports pour le développement des modes de transports alternatifs à l'automobile
- Programme Quartier 21 si ce dernier est présent sur le territoire du Quartier vert
- Vélo Québec

### Démarche de suivi proposée

- Tenue par l'arrondissement d'un registre des utilisateurs de la zone
- Suivi des accidents et des conflits entre les usagers
- Évaluation par l'arrondissement de la performance des mesures d'apaisement et de l'atteinte des objectifs
- Planification éventuelle, avec la communauté, des mesures complémentaires pouvant bonifier l'aménagement des rues et intersections

### Références

- *Project for Public Spaces* : [www.pps.org](http://www.pps.org)
- *Vivre en ville* : [www.vivreenville.org](http://www.vivreenville.org)
- Vélo Québec (2010), *Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes*. Montréal : Vélo Québec



## Passages piétons vers pôles de déplacements

NIVEAU 2

### Objectif

Mieux répartir l'espace public au profit des modes de déplacement durables, actifs et collectifs

### Description

Le transport en commun et la marche sont des modes de transport alternatif étroitement liés. L'amélioration de l'accessibilité du réseau peut inciter les piétons à utiliser plus fréquemment le transport en commun. L'aménagement favorisant les déplacements piétons continus et sécuritaires (trottoirs avec banquette, éclairage piéton et traverses piétonnes) doit donc être intégré au projet d'aménagement afin d'assurer

une accessibilité accrue entre les arrêts de transport en commun et les principaux services présents sur le territoire des Quartiers verts. Dans cette optique, des traverses piétonnes bien aménagées entre les pôles générateurs (écoles, centres commerciaux, hôpitaux, etc.) et les stations de transport en commun (futur tramway, SRB, gares de l'AMT et stations de métro) sont essentielles pour assurer la sécurité des usagers.



RUE BERNARD OUEST



ARRÊT D'AUTOBUS SÉCURITAIRE  
AMÉNAGÉ SUR UNE PISTE CYCLABLE



CHEMINEMENT PIÉTON VERS  
LE TRAIN DE BANLIEUE

### Recommandations techniques

- Faire un partenariat entre la communauté et la STM ou l'AMT pour évaluer les besoins en matière d'accès et d'aménagement aux abords des arrêts de transport en commun
- Veiller à respecter les principes de l'accessibilité universelle : absence d'obstacles, largeur des trottoirs, sécurité des aires d'attente, etc.
- Veiller à fournir aux usagers du transport en commun un accès facile à l'information : plan du réseau local, horaires de passage, etc.



## Passages piétons vers pôles de déplacements

NIVEAU 2

### Implication réglementaire

- S.O.

### Coût estimé

- Moyen

### Contribution

- STM
- Arrondissement
- Subventions du Ministère des transports pour le développement des modes de transports alternatifs à l'automobile

### Démarche de suivi proposée

- Suivi par la communauté pour s'assurer que les aménagements permettant d'accéder aux services de transport en commun répondent aux besoins des usagers

### Références

- STM (2007). *Guide d'aménagement pour le transport en commun*, Montréal : STM



## Écologie urbaine

### NIVEAU 2

#### Objectif

Tirer profit des infrastructures vertes et de leur service écologique en milieu urbain

#### Description

Le concept d'écologie urbaine prend en compte l'ensemble des relations et des interactions que les organismes vivants entretiennent avec leur milieu de vie. Une grande partie du milieu de vie d'une communauté urbaine est constituée des espaces publics (parcs, places, rues, etc.) et l'un des éléments qui contribuent le plus à la qualité de ce milieu est la présence de végétation.

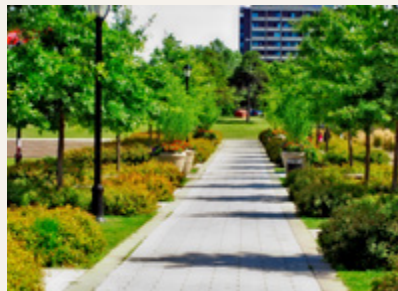
La population accorde généralement une grande importance au patrimoine végétal urbain. C'est pourquoi il est important de le mettre en valeur, de le protéger, de l'entretenir et de le renouveler dans l'intérêt public. Cette gestion attentive est indispensable dans un milieu qui fait subir des conditions de vie difficiles aux plantations (pollution, manque d'espace, vandalisme, sels de déglacage, etc.). Une bonne gestion du patrimoine végétal contribue au bien-être physique, psychologique, social et même économique des milieux de vie montréalais. Outre l'intégration architecturale et paysagère, elle présente également

de nombreux bienfaits environnementaux : assainissement de l'air, captation des eaux de pluies et de ruissellement, création de zones d'ombre, réduction des îlots de chaleur urbains, amélioration de la biodiversité végétale et faunique. Voilà comment l'écologie urbaine participe à la qualité de vie d'un quartier.

L'orientation de la Ville d'augmenter la canopée de Montréal vient consolider les unités paysagères existantes et étoffer le concept d'écologie urbaine. La Politique de l'arbre a déterminé les meilleures conditions pour la survie et la croissance des arbres en milieu urbain. Le Guide d'aménagement durable des rues, et plus précisément le chapitre sur l'écologie urbaine, viendra préciser les options optimales d'implantation des arbres dans les différentes catégories de rue. Dans la présente fiche, la plantation d'arbres proposée en bordure de rue répond particulièrement aux besoins d'encadrement, de sécurité et de confort des divers usagers de la rue, en particulier les piétons.



SERVITUDE PRIVÉE FORTEMENT VÉGÉTALISÉE



PROMENADE DANS LE PARC DES FAUBOURGS



LES RUES : LIEN PRINCIPAL ENTRE LE MONT ROYAL ET LES ESPACES VERTS DE LA VILLE



## Écologie urbaine

NIVEAU 2

### Recommandations techniques

- Favoriser une plus grande biodiversité en variant les espèces et les strates végétales plantées dans un même secteur et en pensant aux besoins de la faune urbaine (insectes, oiseaux, écureuils, etc.)
- Choisir des espèces rustiques et bien adaptées au milieu urbain
- Accroître le couvert végétal, en augmentant le rythme et la quantité des plantations
- Créer une zone tampon, au moyen du mobilier urbain et des arbres, entre la chaussée et le corridor de marche des piétons, particulièrement dans les rues où la circulation véhiculaire est intense
- Trouver le juste équilibre entre les besoins des différents usagers de la rue et ceux des arbres et de la végétation en général
- Réaliser de nouveaux dessins normalisés pour la plantation et la protection des arbres en bordure des trottoirs
- Augmenter substantiellement le couvert végétal dans l'ensemble du Quartier vert
- Recourir aux pratiques de gestion optimale des eaux de pluie et à la phytotechnologie pour favoriser la croissance des végétaux

### Implication réglementaire

- S.O.

### Coût estimé

- Faible à moyen

### Démarche de suivi proposée

- Réalisation d'un inventaire des composantes arboricoles du quartier et élaboration d'un plan stratégique
- Tenue par l'arrondissement d'un registre des travaux de réaménagement destinés à favoriser l'écologie urbaine
- Approbation des nouveaux dessins normalisés par le comité de suivi, puis diffusion de l'information aux intervenants internes et externes de la Ville



## Écologie urbaine

### NIVEAU 2

#### PLANTATIONS SUR RUE

##### Description

La plantation sur rue englobe l'ensemble des arbres qui bordent les rues d'un quartier. Ces arbres structurent le paysage urbain, facilitent l'intégration de divers bâtiments, améliorent la qualité de vie du quartier et ont une influence sur de nombreuses composantes environnementales et écologiques. Les plantations sur rue créent un corridor visuel plus étroit, ce qui a pour effet de ralentir les voitures, et une rangée d'arbres située entre le corridor

de marche et la circulation automobile accroît le sentiment de sécurité des piétons. Comme le milieu urbain offre à l'arbre des conditions de vie plus difficiles (ex. : sels de déglçage et déneigement), il est essentiel de concevoir des aménagements qui facilitent sa croissance et son développement afin qu'il puisse pleinement remplir son rôle de « nature » en ville.



LA QUALITÉ DE VIE D'UN MILIEU URBAIN DENSE SE TROUVE AMÉLIORÉE PAR LA PLANTATION D'ARBRES



TERRE-PLEIN PLANTÉ SUR LE BOULEVARD SAINT-JOSEPH



LARGE BANDE PLANTÉE

##### Recommandations techniques

- Réaliser ou mettre à jour l'inventaire détaillé du capital arboricole de l'arrondissement
- Établir des règles et des pratiques appropriées de protection, de gestion et d'entretien des plantations
- Reconnaître, protéger et mettre en valeur les arbres remarquables
- Créer, quand c'est possible, une zone tampon constituée d'arbres, de lampadaires et d'éléments de mobilier urbain entre le corridor de marche et la chaussée
- Utiliser un alignement d'arbres en bordure du trottoir pour structurer la rue et en réduire visuellement la largeur afin d'inciter les automobilistes à rouler moins vite
- Protéger les arbres contre les risques associés aux travaux de réaménagement et aux opérations de déneigement à l'aide de barrières physiques
- Améliorer les techniques de plantation pour faciliter l'implantation de l'arbre, sa croissance, sa survie et sa cohabitation avec les réseaux souterrains et aériens des services publics
- Améliorer les conditions de vie des arbres, en leur offrant des fosses de plantation suffisamment grandes et un contexte environnemental plus sain. (La Politique de l'arbre prévoit un volume minimal de 5 m<sup>3</sup> de terreau par arbre situé en trottoir et, dans l'élaboration des nouveaux dessins normalisés, on



## Écologie urbaine

### NIVEAU 2

#### Recommandations techniques (suite)

viser 10 m<sup>3</sup> de terreau par arbre, comme pour les saillies et les seuils d'entrée.)

- Agrandir les fosses existantes autant que possible afin qu'elles répondent aux nouveaux standards en faisant attention de ne pas endommager le système racinaire
- Installer une grille d'arbre avec des ouvertures de 13 mm max. si l'agrandissement d'une fosse la fait empiéter sur le corridor de marche des piétons
- Augmenter le volume de terreau des plantations, strates arbustives et vivaces en trottoir pour accroître la réserve d'eau retenue et réduire l'entretien nécessaire durant les canicules et les périodes de sécheresse
- Augmenter la biodiversité des arbres de rue. Ne pas planter plus de vingt pour cent (20 %) de la même essence d'arbre dans les projets d'aménagement afin de réduire l'impact de la perte du couvert végétal en cas d'infestation ainsi que les pertes paysagère et économique
- Choisir des essences d'arbre adaptées au milieu en tenant compte du contexte paysager existant et des patrons de plantation

- Choisir des conifères lorsque les conditions le permettent, pour offrir des abris à la faune urbaine, avoir de la verdure en toute saison et souligner le caractère nordique de Montréal
- Appliquer les recommandations de la Politique de l'arbre de la Ville de Montréal en tenant compte des besoins des usagers de la rue
- Privilégier les marges de recul des bâtiments pour planter des arbres à grand déploiement sur le domaine public, augmenter leur taux de survie et permettre la plantation d'autres arbres sur les terrains privés. Ainsi, l'allée piétonne sur les trottoirs sera encadrée par deux rangées d'arbres, ce qui augmentera le confort et la sécurité des piétons. Par réglementation, il est possible d'imposer la plantation d'arbres (nouvelles constructions et stationnements hors rue).
- Au niveau 3, veiller à la santé des arbres et au renouvellement du couvert végétal

#### Implication réglementaire

- S.O.

#### Coût estimé

- Faible à moyen

#### Démarche de suivi proposée

- Réaliser ou compléter un inventaire des arbres du quartier et développer un plan stratégique
- Inciter la communauté à participer au programme d'adoption d'un arbre afin d'augmenter la proportion du travail d'entretien général des fosses et d'arrosage effectué par les riverains
- Sensibiliser les politiciens, les départements d'urbanisme, les promoteurs et la population à l'importance de disposer de marges de recul plus importantes en façade des bâtiments pour augmenter le verdissement et réduire les îlots de chaleur



## Écologie urbaine

### NIVEAU 2

#### RUELLES VERTES

##### Description

Les ruelles vertes sont généralement aménagées avec l'accord de l'arrondissement et de tous les riverains. Des portions d'asphalte ou de béton y sont retirées pour faire place à des zones de plantation, souvent en bordure des terrains privés, et l'accès véhiculaire y est restreint, avec l'accord des riverains. Il en résulte une réduction de la surface minéralisée et un rétrécissement de la ruelle, avec en contrepartie une augmentation du couvert végétal s'accompagnant des bienfaits suivants : réduction de l'îlot de chaleur urbain,

diminution des eaux de ruissellement, assainissement de l'air, ralentissement de la circulation locale et amélioration du cadre de vie. Les ruelles vertes offrent également de nombreux avantages psychologiques à leurs utilisateurs et peuvent finir par former un réseau piétonnier très prisé. D'ailleurs, certaines ruelles vertes pourraient faire office de lien dans le futur réseau des Promenades urbaines. Des mesures telles que le compostage, le recyclage et l'agriculture urbaine peuvent aussi venir se greffer à ce concept.



RUELLE VERTE DANS SAINTE-MARIE



SIGNALISATION D'UNE RUELLE VERTE



JEUX DANS UNE RUELLE VERTE

##### Recommandations techniques

- Retirer le béton ou l'asphalte pour mettre en place des zones de plantation d'environ 0,7 m à 1 m de large, en conservant un espace pour la circulation des véhicules d'urgence devant être validée par le SIM
- Choisir une surface permettant la circulation des personnes utilisant des aides à la mobilité (fauteuils roulants, béquilles, etc.)
- Signaler adéquatement la présence d'une ruelle verte
- Prévoir des bacs de compostage, de recyclage et d'entreposage de terre pour encourager la pratique de l'agriculture urbaine
- Aménager la ruelle de manière à réduire la quantité d'eau de ruissellement (pavage perméable, bassin de rétention, etc.). Le pavé alvéolé ne devra pas être utilisé dans les zones de circulation des piétons.
- Diversifier les essences et variétés végétales plantées.



## Écologie urbaine

NIVEAU 2

### Implication réglementaire

- Changer la réglementation afin de réduire le nombre maximal d'unités de stationnement autorisés

### Coût estimé

- Moyen

### Démarche de suivi proposée

- Mise sur pied d'un comité de riverains veillant à la réalisation et à l'entretien de la ruelle verte
- Désignation d'un responsable du suivi des aménagements des ruelles vertes
- Mise sur pied et diffusion d'un registre des travaux de réaménagement des ruelles vertes pour favoriser la mobilisation citoyenne



## Écologie urbaine

NIVEAU 2

### VERDISSEMENT PRIVÉ COMPLÉMENTAIRE À L'ESPACE PUBLIC

#### Description

Fleurir un balcon ou un pas de porte, végétaliser la façade de son bâtiment, adopter un espace abandonné pour cultiver des coquelicots, tout est envisageable, à condition de ne pas tomber dans la démesure. Le verdissement des espaces privés doit se concevoir et se faire à l'échelle d'une rue ou d'un quartier.

La marge devant les bâtiments, le petit recoin vert le long du trottoir, le portique, le rebord de fenêtre, la fosse d'un arbre, etc., c'est sur ces espaces qui se trouvent en fait à la frontière entre le public et le privé, et qui constituent le décor de la rue, que le verdissement est censé se concentrer pour renforcer la « couleur » du quartier, augmenter la canopée et la biodiversité et réduire les îlots de chaleur. On peut aussi inclure les toits blancs ou verts végétalisés parmi les outils de verdissement les plus intéressants.



LES PLANTES GRIMPANTES SONT UNE BONNE OPTION DE VERDISSEMENT



RECU DE FAÇADE VÉGÉTALISÉ



LES MILIEUX MOINS DENSES SE PRETENT BIEN À LA VÉGÉTALISATION

#### Recommandations techniques

- Éviter de planter des arbustes volumineux dans les rues étroites. En revanche, on peut envisager des plantes grimpantes. Contrairement aux idées reçues, si ces plantes sont bien choisies, elles ne dégradent pas les murs en bon état.
- Pour les projets de verdissement plus importants (au niveau de la rue), demander à l'arrondissement ou à la Ville centre de sélectionner les projets à financer, en fonction de leurs qualités propres et des budgets nécessaires
- Veiller à diversifier les espèces et les variétés végétales plantées
- Favoriser l'adoption des arbres de rue et de leur fosse par les citoyens (plantation de vivaces ou d'annuelles) pour améliorer le milieu de vie et le bon voisinage tout en contribuant à la santé des arbres



## Écologie urbaine

### NIVEAU 2

#### Implication réglementaire

- S.O.

#### Coût estimé

- Faible

#### Démarche de suivi proposée

- Mise sur pied d'un comité de riverains veillant à la réalisation adéquate des verdissements
- Désignation par l'arrondissement d'un responsable du suivi des mesures de verdissement

#### Contribution

- Programme triennal d'immobilisations (PTI) municipal et programme de réfection routière (PRR)
- Projet des Promenades urbaines de la Direction des grands parcs et du verdissement
- Formation des citoyens par un organisme compétent en matière de foresterie urbaine
- Programme de Revitalisation urbaine intégrée (RUI) si le Quartier vert est localisé dans un secteur défavorisé
- Programme Quartier 21 si ce dernier est présent sur le territoire du Quartier vert
- Fonds municipal vert
- Lutte aux îlots de chaleur (PACC), SSSQ et INSP
- Communauté d'un Quartier, partenaires de la mise en œuvre (financement, bénévolat, entretien)
- Plan d'action canopée
- Investissement de l'arrondissement pour assurer le respect de ses engagements en matière de développement durable
- Soutien du SDCDQMVDE et de l'arrondissement pour outiller les intervenants et réaliser les travaux comme pour l'aménagement d'une ruelle verte
- Sensibilisation de la communauté pour accroître la sécurité dans la ruelle, avec l'aide d'un organisme comme Tandem
- Formation des citoyens par un organisme compétent en matière d'aménagement de ruelles vertes comme les Éco-quartiers et SOVERDI
- Communauté, partenaires de la mise en œuvre (financement, bénévolat, entretien)

#### Références

- Éco-quartier Saint-Jacques : <http://asccs.qc.ca/eco-quartier-st-jacques>
- Arbres Canada : [www.treecanada.ca/](http://www.treecanada.ca/)
- Société québécoise de phytotechnologie : [www.phytotechno.com](http://www.phytotechno.com)
- Les amis du Jardin botanique, cours et références sur les végétaux en général
- Politique de l'Arbre de la Ville de Montréal
- Bassuk, N.L. (2004), *Trees in the Urban Landscape: Site Assessment, Design, and Installation*, Dordrecht : Kluwer Academic Publisher
- USGBC (2007), *LEED for neighbourhood development - Reference guide*, version préliminaire
- Vergriete, Y., et M. Labrecque (2007). *Rôles des arbres et des plantes grimpantes en milieu urbain*, Montréal : Arbres Canada



## Mobilier urbain

NIVEAU 2

### Objectif

Améliorer la qualité d'aménagement des rues et des espaces publics pour en faire des lieux privilégiés de rencontre accessibles à tous

### MOBILIER ET RECYCLAGE

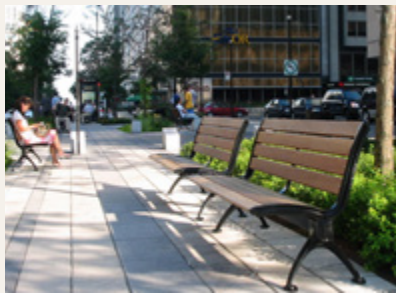
#### Description

Le mobilier urbain est constitué de nombreux éléments implantés sur le domaine public d'une ville (banc de parc ou de rue, lampadaire, poubelle, parcomètre, feu de circulation, support à vélo, etc.). Chacun permet d'améliorer le confort et la sécurité des citoyens. Dans un Quartier vert, il est important d'encourager le recyclage sur les rues commerciales

en mettant les contenants appropriés à disposition. Le choix du mobilier variera selon la quantité et la diversité des usagers. Le choix des matériaux, le design et la localisation sont des variables à considérer pour assurer l'accessibilité universelle et ne pas nuire au déneigement.



MOBILIER DU QUARTIER DU MUSÉE



PLACE MONSEIGNEUR-CHARBONNEAU



ARRONDISSEMENT SAINT-LAURENT

#### Recommandations techniques

- Conserver, s'il est adéquat, le mobilier existant de l'arrondissement
- Conserver le mobilier existant sur le réseau artériel de la Ville de Montréal
- Améliorer la qualité du mobilier urbain en recourant à des concours de projet de design dans le cas où de nouveaux modèles seraient requis
- Réduire le risque de conflit entre les différents usagers de l'espace public en installant le mobilier en bordure de trottoir et en laissant un espace suffisant entre chaque élément
- Prévoir un budget pour assurer l'entretien et le maintien du mobilier urbain en cas de dégradation



## Mobilier urbain

NIVEAU 2

---

### Recommandations techniques (suite)

- Tenir compte du déneigement et des conditions hivernales lors de la localisation du mobilier
- Aligner le mobilier urbain et les plantations en bordure de chaussée dans la banquette

---

### Implication réglementaire

- S.O.

### Coût estimé

- Faible (à l'unité)

### Contribution

- Soutien du SMVTP et des Direction des travaux publics de l'arrondissement pour outiller les intervenants
- Programme triennal d'immobilisations (PTI)
- Programme de Revitalisation urbaine intégrée (RUI) si le Quartier vert est localisé dans un secteur défavorisé
- Subventions du Ministère des transports pour le développement des modes de transports alternatifs à l'automobile

### Démarche de suivi proposée

- Tenue par l'arrondissement, à des fins d'entretien, d'un registre du mobilier urbain implanté lors des travaux de réaménagement



## Mobilier urbain

NIVEAU 2

### MOBILIER POUR PIÉTONS

#### Description

Aux yeux du piéton, la présence d'un mobilier urbain adéquat contribue à créer un environnement à l'échelle humaine. C'est également un signe que la municipalité se soucie de son confort et de sa sécurité, en particulier si ce mobilier est disposé dans le même alignement que les arbres dans la banquette du trottoir, car cela contribue à l'isoler encore davantage de la circulation automobile. Le mobilier implanté de cette manière permet également de conserver le corridor libre de marche en bordure des bâtiments et

d'assurer l'accessibilité universelle. L'emplacement, la forme, le style et la fonctionnalité du mobilier sont tous des éléments qui déterminent l'expérience vécue par le piéton. Un mobilier en bon état, d'une ergonomie adéquate, avec un design intéressant, offrira un confort supplémentaire aux piétons au cours de leur parcours. C'est pourquoi, dans chaque secteur, il est essentiel de disposer d'une quantité suffisante de mobilier urbain, établie en fonction de sa fréquentation ou de ses fonctions particulières.



BANCS À LA PLACE NORMAN-BETHUNE



ABRIBUS DANS LE QUARTIER INTERNATIONAL



FONTAINE À BOIRE – SQUARE DES FRÈRES-CHARRON

#### Recommandations techniques

- Implanter un nombre adéquat d'éléments de mobilier urbain après évaluation des besoins (bancs, grilles d'arbre, lampadaires, abribus, poubelles, fontaines, etc.)
- Collaborer avec la STM et tout autre partenaire pertinent, comme Stationnement Montréal, pour accroître le confort de ses usagers (abribus, BIXI, etc.)
- Localiser le mobilier pour piéton de manière à assurer un corridor libre de marche en bordure des bâtiments et exempt de tout obstacle (largeur selon le type de rue; minimum de 1,7 m)
- Appliquer et respecter les recommandations de la Charte du piéton, de la Politique d'accessibilité universelle de la Ville de Montréal et du Guide d'aménagement pour un environnement urbain sécuritaire de la Ville de Montréal



## Mobilier urbain

### NIVEAU 2

---

#### Implication réglementaire

- Appliquer le règlement d'occupation du domaine public en respectant les mêmes principes relatifs à l'accessibilité universelle

#### Coût estimé

- Faible (à l'unité)

#### Contribution

- Soutien du SMVTP et de la Direction des travaux publics de l'arrondissement pour prendre en charge les interventions proposées
- Agences publicitaires pour les commandites de bancs, abribus et autres éléments de mobilier urbain
- Partenaires comme la STM, BIXI et Stationnement Montréal
- Programme Quartier 21 si ce dernier est présent sur le territoire du Quartier vert

#### Démarche de suivi proposée

- Désignation d'un responsable pour toute communication avec la communauté concernant le mobilier
- Tenue par l'arrondissement, à des fins d'entretien, d'un registre du mobilier urbain implanté lors des travaux de réaménagement



## Mobilier urbain

NIVEAU 2

### MOBILIER POUR CYCLISTES

#### Description

La présence de certains éléments de mobilier urbain peut également rendre le parcours du cycliste plus aisé et plus sécuritaire. On pense notamment à des espaces de stationnements invitants qui s'harmonisent avec le contexte urbain, à des aires de repos ou à des postes de relais aménagés à intervalles réguliers le long des parcours cyclables. Implanté

judicieusement, le mobilier pour cyclistes améliore grandement l'accès aux pôles importants des différents quartiers : commerces, institutions, installations de transport en commun. Le mobilier pour cyclistes et les BIXI en libre service peuvent faire augmenter considérablement les déplacements à vélo.



SUPPORT À VÉLO SUR UNE BORNE DE PARCOMÈTRE



NOMBREUX SUPPORTS POUR VÉLOS – PLACE GÉRALD-GODIN



LES SUPPORTS À VÉLO SUR RUE PERMETTENT DE LIBÉRER L'ESPACE PIÉTON

#### Recommandations techniques

- Offrir davantage d'installations pour cyclistes, aires de repos aux 5 km, postes de relais aux 15 km
- Implanter des stations BIXI dans les Quartiers verts
- Faciliter le changement modal en implantant le mobilier urbain pour cycliste à proximité des stations de métro, arrêts d'autobus et stationnements incitatifs
- Implanter le mobilier pour cyclistes de manière à en faciliter l'accès mais sans nuire aux autres usagers (espace de dégagement autour des supports à vélo de 3 m minimum)
- Installer des éléments utilitaires comme des compresseurs à air le long des parcours cyclables
- Modifier l'alignement des grilles d'égout afin qu'elles soient perpendiculaires au sens de la circulation ou installer des grilles spéciales
- Implanter des supports à vélo sécuritaires et faciles d'emploi pour réduire les risques de vol
- Se référer au guide de Vélo Québec

#### Implication réglementaire

- S.O.

#### Coût estimé

- Faible (à l'unité)



## Mobilier urbain

### NIVEAU 2

---

#### Contribution

- Soutien de la Direction des transports et de la Division des transports actifs et collectifs pour réaliser les interventions proposées
- Formation des citoyens par un organisme compétent en matière de déplacements à vélo comme Vélo Québec
- Programme Quartier 21 si ce dernier est présent sur le territoire du Quartier vert

#### Démarche de suivi proposée

- Tenue par l'arrondissement d'un registre des travaux de réaménagement pour implanter et entretenir le mobilier pour cyclistes
- Parcours exploratoires par des cyclistes de la communauté pour vérifier la qualité et la pertinence des installations



## Mobilier urbain

NIVEAU 2

### MOBILIER AVEC SIGNALISATION INTÉGRÉE

#### Description

La signalisation et les panneaux servent à informer et orienter les usagers d'un milieu. Dans un Quartier vert, la signalisation joue en outre un rôle identitaire, particulièrement celle qui figure sur les seuils d'entrée et de sortie du quartier. Elle requiert la simplification

des panneaux et signes existants à l'aide d'un mobilier intégré hiérarchisant tous les éléments d'information. La présence de ce mobilier avec signalisation intégrée facilite ainsi l'accès à l'information pertinente et la lecture du milieu.



SIGNALÉTIQUE DU PALAIS DES CONGRÈS



BORNE DE PARCOMÈTRE DANS LE QUARTIER INTERNATIONAL



SIGNALISATION RÉTROÉCLAIRÉE

#### Recommandations techniques

- Placer l'information à une hauteur sécuritaire et ne constituant pas un obstacle pour les piétons
- Respecter les normes d'affichage et de signalisation existantes

#### Implication réglementaire

- Normes du MTQ

#### Coût estimé

- Faible (à l'unité)

#### Contribution

- Programme triennal d'immobilisations (PTI) municipal et programme de réfection routière (PRR)
- Programme de Revitalisation urbaine intégrée (RUI) si le Quartier vert est localisé dans un secteur défavorisé
- Fonds municipal vert



## Mobilier urbain

NIVEAU 2

### Démarche de suivi proposée

- Tenue par l'arrondissement d'un registre des travaux de réaménagement pour implanter un mobilier de signalisation intégré
- Suivi par la Direction des transports, la Direction des travaux publics et le MTQ pour veiller au respect et à la compréhension des nouvelles formes de signalisation

### Références

- Charte du piéton de la Ville de Montréal
- Plan directeur du réseau vert de la Ville de Montréal
- Ville de Montréal (2002), *Guide d'aménagement pour un environnement urbain sécuritaire*, Montréal : Division du développement social
- Krauel, J. (2007). *New Urban Elements*, Barcelone : Links International
- Vélo Québec (2010), *Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes*. Montréal : Vélo Québec
- Ministère des transports (2012), *Tome V – Signalisation Routière*. Québec : Les publications du Québec



## Plantations potagères

NIVEAU 2

### Objectif

Tirer profit des infrastructures vertes et du service écologique qu'elles rendent en milieu urbain

### Description

L'agriculture urbaine consiste à cultiver des plantes, des arbres fruitiers, ainsi que des herbes médicinales et aromatiques afin de faciliter l'accès à la nourriture saine, voire de générer des revenus supplémentaires pour les ménages urbains. Grâce aux initiatives d'agriculture urbaine, les citoyens apprennent à cultiver leur

nourriture et à s'impliquer dans leur communauté. Les projets d'agriculture urbaine procurent non seulement de la nourriture aux habitants, mais aussi un endroit où se rassembler, s'apprécier et travailler ensemble à créer le quartier qu'ils désirent.



PLANTATIONS SUR LE TOIT DU PALAIS DES CONGRÈS



JARDIN COMMUNAUTAIRE



AGRICULTURE AU CENTRE-VILLE

Éco-quartier Peter-McCill

### Recommandations techniques

- Encourager l'implication de la communauté dans l'aménagement d'une plantation potagère. Le modèle d'organisation communautaire des jardins collectifs est tout à fait approprié dans ce contexte, car il permet un apprentissage partagé.
- Créer un comité du jardin pour que la plantation potagère continue de jouer son rôle écologique et social. Ce comité devrait idéalement être représentatif de plusieurs générations.

### Implication réglementaire

- S.O.

### Coût estimé

- Faible à moyen



## Plantations potagères

NIVEAU 2

### Contribution

- Projet *Des jardins sur les toits*
- Lutte aux îlots de chaleur (PACC), SSSQ et INSP
- Programmes Quartier 21 ou Éco-quartier si ces derniers sont présents sur le territoire du Quartier vert

### Démarche de suivi proposée

- Planification par l'arrondissement, en concertation avec la communauté, des éventuelles mesures complémentaires pouvant bonifier ou étendre les plantations potagères

### Références

- Vivre en ville : [www.vivreenville.org](http://www.vivreenville.org)
- *Project for Public Spaces* : [www.pps.org](http://www.pps.org)
- *Alternatives – projet Des jardins sur les toits* : [www.alternatives.ca/projet-campagne/montreal-des-jardins-sur-les-toits](http://www.alternatives.ca/projet-campagne/montreal-des-jardins-sur-les-toits)
- Association des transports du Canada (1998). *Guide canadien d'aménagement de rues conviviales*, Ottawa : ATC



## Rues conviviales

NIVEAU 2

### Objectif

Améliorer la qualité de l'aménagement des rues et des espaces publics pour en faire des lieux privilégiés de rencontre du quartier accessibles à tous

### Description

L'aménagement d'une rue conviviale sert essentiellement à ralentir la circulation routière et à rendre l'environnement plus sécuritaire, plus agréable, plus propice aux modes de déplacement actifs et au bon voisinage. La rue redevient un espace public, pas seulement un canal d'écoulement de la circulation, un milieu de vie où l'on se sent en sécurité et

où l'on découvre l'identité d'un quartier. Selon leur usage principal, plusieurs types de rues conviviales peuvent être définis. Les fiches suivantes détaillent les caractéristiques des diverses catégories : résidentielles, commerciales et rues piétonnes temporaires ou saisonnières.



### Recommandations techniques

- Réaliser les études techniques d'ingénierie requises selon les exigences et les standards de l'arrondissement pour préciser la nature du concept et préparer les plans et devis
- Intégrer le projet, selon les enveloppes budgétaires disponibles à l'arrondissement, dans le cadre de la programmation du PRR ou des travaux de restauration des infrastructures d'une rue
- Faire participer les occupants riverains d'une rue conviviale à la définition des aménagements souhaités
- Mettre à profit les conditions saisonnières, et particulièrement hivernales



## Rues conviviales

NIVEAU 2

### Implication réglementaire

- Remembrement de certains lots (si nécessaire) pour élargir ou réduire le domaine public
- Reconfiguration ou réduction des places de stationnement sur rue
- Revoir au besoin le Code de la sécurité routière

### Coût estimé

- Élevé

### Contribution

- Soutien du SITE et des Direction des travaux publics de l'arrondissement pour outiller les intervenants
- Programme triennal d'immobilisations (PTI) municipal et programme de réfection routière (PRR)
- Programme de Revitalisation urbaine intégrée (RUI) si le Quartier vert est localisé dans un secteur défavorisé
- Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile
- Intégration du programme Quartier 21 si ce dernier est présent sur le territoire du Quartier vert
- Fonds municipal vert
- Riverains d'une rue, partenaires de la mise en œuvre (financement, bénévolat, entretien)
- Lutte aux îlots de chaleur (PACC), SSSQ ET INSP

### Démarche de suivi proposée

- Désignation d'un responsable pour solliciter la contribution de la communauté au suivi des résultats



## Rues conviviales

NIVEAU 2

### RUES RÉSIDENTIELLES

#### Description

La rue résidentielle conviviale incite généralement les automobilistes à se comporter avec plus de courtoisie. Les résidents peuvent alors utiliser leur rue comme un espace de vie agréable où le passage des automobiles est néanmoins permis. Les aménagements y sont tels que les véhicules réduisent leur vitesse sous les 40 km/h permis. La configuration des stationnements

sur rue peut d'ailleurs contribuer à la réduction du corridor de circulation. Une partie de l'espace affecté à la circulation ou au stationnement automobile peut être convertie en un parcours cyclable ou piétonnier. L'espace gagné peut alors être généreusement planté afin d'atténuer le bruit de la circulation et de réduire les îlots de chaleur.



RUE McEACHRAN, OUTREMONT



RUE DE TYPE WOONERF:  
SAINT-PIERRE (SUD-OUEST)



HAMMARBY SJOSTAD EN SUÈDE

#### Recommandations techniques

- Utiliser les mêmes aménagements que les interventions proposées dans la fiche sur les mesures de modération de la circulation (A2)
- Maintenir la circulation véhiculaire
- Insérer le projet à la programmation prévue dans le cadre de la politique de modération de la circulation de l'arrondissement
- Faire participer les résidents d'une rue conviviale à la définition des aménagements souhaités
- Implanter un ou des stationnements pour vélos
- Mettre à profit les conditions saisonnières, et particulièrement hivernales
- Faire en sorte que les installations facilitent l'appropriation du domaine public par les riverains

#### Implication réglementaire

- Remembrement de certains lots (si nécessaire) pour élargir ou réduire le domaine public
- Reconfiguration ou réduction des places de stationnement sur rue

#### Coût estimé

- Élevé



## Rues conviviales

NIVEAU 2

### Contribution

- Soutien du SITE et de la Direction des travaux publics de l'arrondissement pour outiller les intervenants
- Programme triennal d'immobilisations (PTI) municipal
- Programme de Revitalisation urbaine intégrée (RUI) si le Quartier vert est localisé dans un secteur défavorisé
- Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile
- Programme Quartier 21 si ce dernier est présent sur le territoire du Quartier vert
- Fonds municipal vert
- Riverains d'une rue, partenaires de la mise en œuvre (financement, bénévolat, entretien)
- Lutte aux îlots de chaleur (PACC), SSSQ ET INSP

### Démarche de suivi proposée

- Évaluation de l'efficacité des mesures d'intervention et des travaux d'aménagement



## Rues conviviales

NIVEAU 2

### RUES COMMERCIALES

#### Description

La rue commerciale conviviale incite les automobilistes à une plus grande vigilance. Permettant de réduire les impacts négatifs de la circulation sur le milieu (bruit, pollution atmosphérique, etc.), la rue commerciale conviviale favorise une plus grande appropriation du milieu par les utilisateurs. Elle devient alors un lieu de rencontre et d'échange qui invite à la promenade et à la détente. Les aménagements y sont tels que les véhicules ne peuvent

pas rouler à plus de 40 km/h. Une réduction de la chaussée au profit de trottoirs généreusement plantés (arbres et végétaux) et équipés de mobilier urbain propice au repos est également souhaitable. Ces aménagements bonifient l'ensemble du domaine public et permettent d'accroître l'achalandage des commerces. L'échelle et les investissements requis sont raisonnables.



RUE SAINT-DENIS SUR LE PLATEAU MONT-ROYAL



RUE SAINT-PAUL DANS LE VIEUX-MONTRÉAL



RUE MONKLAND DANS NOTRE-DAME-DE-GRÂCE

#### Recommandations techniques

- Utiliser les mêmes aménagements que les interventions proposées dans la fiche sur les mesures d'apaisement de la circulation
- Rationaliser et adapter l'offre de stationnement aux réalités locales. L'espace récupéré est consacré au domaine public non carrossable ou à l'offre en stationnement pour l'auto-partage, le covoiturage, les véhicules électriques ou hybrides et les stations de vélos en libre-service
- Installer des parcomètres est fortement recommandé
- Intégrer des arrêts d'autobus et des voies réservées
- Installer un nombre important de supports à vélo
- Mieux équiper les trottoirs pour le confort des piétons et planter généreusement
- Faire participer les associations de commerçants d'une rue commerciale conviviale à la définition des aménagements souhaités et à l'animation du milieu
- Réaliser les études techniques d'ingénierie requises selon les exigences et les standards de l'arrondissement pour préciser la nature du concept et préparer les plans et devis
- Intégrer le projet, selon les enveloppes budgétaires disponibles à l'arrondissement, dans le cadre de la programmation du PRR ou des travaux de restauration des infrastructures d'une rue



## Rues conviviales

NIVEAU 2

### Recommandations techniques (suite)

- Mettre à profit les conditions saisonnières et hivernales

### Implication réglementaire

- Remembrement de certains lots (si nécessaire) pour élargir ou réduire le domaine public
- Reconfiguration ou réduction des places de stationnement sur rue

### Coût estimé

- Élevé

### Contribution

- Soutien du SITE et des Travaux publics de l'arrondissement pour outiller les intervenants
- Programme triennal d'immobilisations (PTI) municipal et programme de réfection routière (PRR)
- Programme de Revitalisation urbaine intégrée (RUI) si le Quartier vert est localisé dans un secteur défavorisé
- Subventions du Ministère des transports pour le développement des modes de transports alternatifs à l'automobile
- Programme Quartier 21 si ce dernier est présent sur le territoire du Quartier vert
- Élaboration par les SDC et l'arrondissement d'un plan d'action qui vise à intégrer les acteurs commerciaux à la démarche de réaménagement de leur environnement
- Lutte aux îlots de chaleur (PACC), SSSQ et INSP

### Démarche de suivi proposée

- Évaluation de l'efficacité des mesures d'intervention et des travaux d'aménagement
- Évaluation à court terme des impacts sur l'achalandage des commerces et réalisation d'une stratégie de développement commercial adapté
- Contribution des SDC au maintien des aménagements et au suivi des communications avec les services de l'arrondissement

### Références

- Vivre en ville : [www.vivreenville.org](http://www.vivreenville.org)
- CDEC Rosemont-Petite-Patrie : [www.cdec-rpp.ca](http://www.cdec-rpp.ca)
- Project for Public Spaces : [www.pps.org](http://www.pps.org)
- Association des transports du Canada (1998). *Guide canadien d'aménagement de rues conviviales*, Ottawa : ATC.
- Davies, L. et Alan Baxter & Associates (2007), *Urban Design Compendium*, Londres : English Partnerships
- Farr, D. (2008), *Sustainable Urbanism : Urban Design With Nature*, Hoboken : John Wiley & Sons
- Zuckerman, W., Brown, L. (1993), *End of the Road : From World Car Crisis to Sustainable Transportation*, Post Mills : Chelsea Green Publishing Company



# Élargissement des trottoirs et placettes

NIVEAU 3

## Objectif

Mieux répartir l'espace public au profit des modes de déplacement durables, actifs et collectifs

## Description

L'élargissement des trottoirs et la création de placettes sont des aménagements destinés à offrir aux piétons et aux autres usagers des transports actifs un espace plus convivial et plus sécuritaire pour se déplacer. Puisque cet élargissement se réalise généralement aux dépens des voies de circulation automobile, les voitures circulent alors sur des voies plus étroites, ce qui ralentit leur vitesse et apaise la circulation dans le

quartier. Ces espaces gagnés permettent dans certains cas d'aménager des terrasses ou contre-terrasses et de contribuer ainsi au dynamisme de la rue. L'élargissement des trottoirs et la création de placettes facilitent également le verdissement d'un secteur en offrant aux plantations sur rue un plus grand espace de dégagement, ce qui réduit le risque de blessure des arbres.



PLACE VALOIS DANS MERCIER – HOCHELAGA-MAISONNEUVE



RÉAMÉNAGEMENT DU BOULEVARD SAINT-LAURENT



PLACE NORMAN-BETHUNE

## Recommandations techniques

- Assurer un corridor libre de marche d'au moins 2,5 m pour les rues passantes et de 1,7 m pour les rues locales à faible achalandage, afin d'améliorer le confort des usagers
- Aménager les espaces résiduels ou îlots ayant le potentiel de devenir des zones de rencontre sous forme de placettes
- Implanter et concentrer le mobilier urbain en rive, sur la surface élargie
- Élargir les trottoirs sur le domaine privé grâce à l'acquisition de servitudes de passage, si possible
- Appliquer et respecter les recommandations de la Charte du piéton de la Ville de Montréal



## Élargissement des trottoirs et placettes

NIVEAU 3

### Implication réglementaire

- Remembrement de certains lots (si nécessaire) pour élargir ou réduire le domaine public
- Reconfiguration ou réduction des places de stationnement sur rue

### Coût estimé

- Élevé

### Contribution

- Soutien du SITE sur le réseau artériel et de la Direction des travaux publics de l'arrondissement sur le réseau local pour prendre en charge les études techniques et la réalisation des interventions proposées
- Programme triennal d'immobilisations (PTI) municipal, programme de réfection routière (PRR)
- Programme de Revitalisation urbaine intégrée (RUI) si le Quartier vert est localisé dans un secteur défavorisé
- Subventions du Ministère des transports pour le développement des modes de transports alternatifs à l'automobile
- Programme Quartier 21 si ce dernier est présent sur le territoire du Quartier vert
- Communauté, partenaires de la mise en œuvre (financement, bénévolat, entretien)

### Démarche de suivi proposée

- Inventaire des rues et des trottoirs pouvant être élargis, établissement de l'ordre de priorité des secteurs selon leur achalandage et désignation, avec la communauté, des emplacements et des mesures souhaitées
- Réalisation de mesures de vitesse sur la rue ciblée pour réévaluation après les travaux d'aménagement

### Références

- Vivre en ville : [www.vivreenville.org](http://www.vivreenville.org)
- Charte du piéton de la Ville de Montréal



# Éclairage public

NIVEAU 3

## Objectif

Rendre les lieux publics universellement accessibles en tout temps et en toute saison

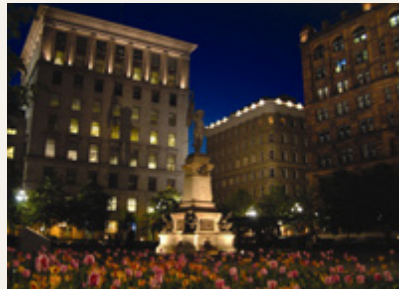
## Description

L'éclairage public constitue un élément structurant du paysage urbain, tant le jour que la nuit. En plus d'éclairer les rues et les espaces publics, le lampadaire sert également de support pour la signalisation et les feux de circulation, ainsi que de barrière physique entre la rue et le trottoir lorsqu'il est implanté en bordure de trottoir. Devant permettre aux usagers de voir et d'être vus, l'éclairage est l'un des facteurs déterminants du sentiment de sécurité qu'inspire un site. D'autre part,

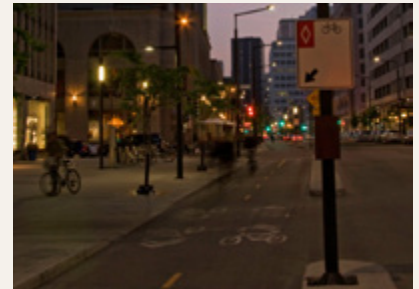
il contribue à donner une ambiance particulière à un site, en plus de mettre en valeur différents éléments du paysage urbain. Pour qu'il soit efficace, il doit éclairer adéquatement les trottoirs et la rue tout en limitant la pollution lumineuse. Le choix de lampadaire et d'ampoule ainsi que la localisation des éléments d'éclairage sont les principaux facteurs qui influencent l'efficacité d'un système d'éclairage public.



AVENUE DU PARC



LA PLACE D'ARMES



PISTE CYCLABLE CLAIRE-MORISSETTE

## Recommandations techniques

- Diriger adéquatement la lumière vers les zones à éclairer, afin d'améliorer la sécurité des déplacements
- Installer, selon les principes de la Politique d'éclairage de la Ville, des lampadaires à l'échelle humaine pour assurer la sécurité des piétons
- Réduire la pollution lumineuse, en utilisant des techniques d'éclairage (type de luminaire et d'ampoule) qui respecte la norme IESNA RP-33, afin de mieux éclairer tout en limitant les éblouissements
- Mettre en valeur les sites patrimoniaux ou évocateurs du quartier à l'aide d'un éclairage architectural respectant également la norme IESNA RP-33
- Implanter les lampadaires de type décoratif à un minimum de 0,8 m de la rue et ceux de type fonctionnel à un minimum de 0,6 m de la rue
- Intégrer le mobilier d'éclairage aux voies publiques en tenant compte des plantations et autres conditions existantes



## Éclairage public

NIVEAU 3

---

### Recommandations techniques (suite)

- Veiller à l'uniformité des différents modèles présents dans le quartier
- Appliquer la Politique d'éclairage de la Ville de Montréal

---

### Implication réglementaire

- S.O.

### Coût estimé

- Moyen

### Contribution

- Soutien du SITE et de la Direction des travaux publics de l'arrondissement pour prendre en charge les interventions proposées
- Programme triennal d'immobilisations (PTI) municipal et programme de réfection routière (PRR)

### Démarche de suivi proposée

- Tenue par l'arrondissement d'un registre des travaux de réaménagement
- Mesure de la pollution lumineuse avant et après les modifications et vérification du respect de la norme IESNA RP-33

### Références

- Politique d'éclairage de la Ville de Montréal
- Astro-Lab du Mont-Mégantic (2009), Guide pratique de l'éclairage pour réduire la pollution lumineuse et le gaspillage
- USGBC (2007), *LEED for Neighbourhood Development – Reference Guide*, version préliminaire



## Intersections apaisées en périphérie du quartier

NIVEAU 3

### Objectif

Améliorer la sécurité routière, particulièrement celle des piétons et des cyclistes

### Description

L'apaisement de la circulation en périphérie du Quartier vert est un concept faisant appel à plusieurs types d'aménagement afin de réduire la vitesse, le bruit, l'insécurité des piétons et autres nuisances induites par l'automobile sur les secteurs limitrophes. Plus spécifiquement, ces aménagements visent à sécuriser les corridors de déplacement donnant accès aux Quartiers verts et à faciliter les déplacements non motorisés vers les quartiers limitrophes. Les mesures d'apaisement de la circulation sont

évoquées dans la fiche A5 (Intersections apaisées à l'intérieur du Quartier vert): aménagement de déviations verticales, de déviations horizontales et d'entraves ou mise en place d'une signalisation efficace. L'ensemble de ces aménagements doit être adapté au milieu d'insertion en plus d'être circonscrit aux intersections périphériques du Quartier vert. Ce type d'intervention dépasse la zone d'un seuil ou d'une porte d'entrée/sortie (fiche A.1), car elle concerne l'ensemble du carrefour.



ESQUISSE DE RÉAMÉNAGEMENT POTENTIEL SUR PIERRE-DE-COUBERTIN



### Recommandations techniques

- Concentrer les aménagements aux carrefours situés en périphérie des Quartiers verts
- Privilégier les aménagements qui facilitent les modes de déplacements actifs vers les quartiers limitrophes
- Choisir des mesures d'apaisement parmi la liste proposée par le Guide canadien d'aménagement de rues conviviales (1998). Celles-ci doivent être adaptées aux caractéristiques du milieu et répondre aux problèmes locaux
- Inviter la communauté d'un Quartier vert à donner son avis sur le choix des mesures et le lieu de leur implantation en s'appuyant sur le diagnostic du PLD et sur les études techniques d'ingénierie de l'arrondissement



## Intersections apaisées en périphérie du quartier

NIVEAU 3

### Recommandations techniques (suite)

- Développer une stratégie d'entretien efficace qui assure la pérennité des aménagements

### Implication réglementaire

- Révision de la signalisation routière
- Reconfiguration ou réduction des places de stationnement sur rue

### Coût estimé

- Moyen

### Contribution

- Soutien du SITE et de la Direction des travaux publics de l'arrondissement pour outiller les intervenants
- Programme triennal d'immobilisations (PTI) municipal et programme de réfection routière (PRR)
- Programme de Revitalisation urbaine intégrée (RUI) si le Quartier vert est localisé dans un secteur défavorisé
- Subventions du Ministère des transports pour le développement des modes de transports alternatifs à l'automobile
- Programme Quartier 21 si ce dernier est présent sur le territoire du Quartier vert

### Démarche de suivi proposée

- Tenue par l'arrondissement d'un registre des travaux d'aménagement
- Évaluation de la performance des mesures d'apaisement
- Réflexion avec la communauté sur les mesures complémentaires pouvant bonifier l'aménagement des intersections périphériques

### Références

- Vivre en ville : [www.vivreenville.org](http://www.vivreenville.org)
- *Project for Public Spaces* : [www.pps.org](http://www.pps.org)
- Association des transports du Canada (1998). *Guide canadien d'aménagement de rues conviviales*, Ottawa : ATC.



## Rues piétonnes permanentes

NIVEAU 3

### Objectif

Mieux répartir l'espace public au profit des modes de déplacement durables, actifs et collectifs

### Description

Le concept de rue piétonne permanente vise la fermeture complète à la circulation motorisée d'une rue ou d'un tronçon de rue et la création de zones piétonnes permanentes. Étant donné l'adaptabilité du concept, ce type d'intervention se prête aussi bien à des rues commerciales que résidentielles bien que les visées soient parfois différentes. Comme la piétonnisation temporaire (fiche MD23), cette intervention

favorise selon le cas une plus grande quiétude, un nouveau dynamisme commercial, une ambiance plus conviviale, une sécurité accrue, une réduction des impacts environnementaux négatifs et la création de lieux d'échange. La piétonnisation permanente équivaut à une reconquête de la rue par l'activité humaine. Le coût d'immobilisation est toutefois plus important que lorsqu'il s'agit d'une piétonnisation temporaire.



RUE PRINCE-ARTHUR



RUE DE LA GAUCHETIÈRE



RUE McTAVISH

### Recommandations techniques

- Restreindre l'accès de la rue piétonne permanente aux seuls piétons
- Tester le concept de piétonnisation de manière progressive et par phase (toutes les fins de semaine de l'été, pendant un mois, tout l'été, etc.)
- Accompagner la piétonnisation permanente de mesures visant à éviter les impacts négatifs du report de la circulation automobile sur les rues voisines
- Impliquer l'ensemble de la communauté (citoyens, associations de commerçants et SPVM) dans le processus de piétonnisation
- Accompagner les aménagements proposés sur une rue piétonne de travaux visant à rehausser la qualité du couvert végétal et du mobilier urbain
- Évaluer et mettre à profit les conditions saisonnières, et particulièrement hivernales, pour animer la rue



## Rues piétonnes permanentes

NIVEAU 3

### Implication réglementaire

- Remembrement de certains lots (si nécessaire) pour élargir ou réduire le domaine public
- Nouvelle signalisation
- Reconfiguration ou réduction des places de stationnement sur rue

### Coût estimé

- Élevé

### Contribution

- Soutien du SITE et de la Direction des travaux publics de l'arrondissement pour réaliser les travaux
- Programme triennal d'immobilisations (PTI) municipal et programme de réfection routière (PRR)
- Programme de Revitalisation urbaine intégrée (RUI) si le Quartier vert est localisé dans un secteur défavorisé
- Subventions du Ministère des transports pour le développement des modes de transports alternatifs à l'automobile
- Programme Quartier 21 si ce dernier est présent sur le territoire du Quartier vert
- Fonds municipal vert
- Riverains d'une rue, partenaires de la mise en œuvre (financement, bénévolat, entretien)

### Démarche de suivi proposée

- Information de la population à propos du projet de piétonnisation de la rue
- Suivi assuré par le SPVM pour que la transition s'effectue harmonieusement sur le réseau
- S'il s'agit de la piétonnisation d'une rue commerciale, évaluation à court terme des impacts sur l'achalandage des commerces et réalisation d'une stratégie de développement commercial adaptée
- Tenue par l'arrondissement d'un registre des travaux d'aménagement
- Entretien des aménagements par un comité de voisinage de la rue piétonne maintenant la communication avec les services de l'arrondissement

### Références

- *Project for Public Spaces*: [www.pps.org](http://www.pps.org)
- *Vivre en ville*: [www.vivreenville.org](http://www.vivreenville.org)
- Boulais, C. (1993). *Pour humaniser et revitaliser notre ville: maîtriser la circulation automobile par l'apaisement de la circulation*. Montréal: AQLPA



## Liens piétons continus

NIVEAU 3

### Objectif

Mieux répartir l'espace public au profit des modes de déplacement durables, actifs et collectifs

### Description

Dans un Quartier vert, où l'accent est mis sur les modes de transport actifs comme la marche et le vélo, il est important, pour assurer des déplacements sécuritaires pour tous, qu'il n'y ait pas de rupture dans les liens piétons entre les différents secteurs du quartier. L'absence de trottoir continu implique des détours et des trajets non sécurisés à travers des terrains vacants ou des stationnements et porte préjudice à tout le monde. Une attention particulière doit être portée aux

espaces reliant les secteurs résidentiels et les zones où se concentrent les services publics, comme les gares intermodales, les stations de métro, les centres de soins, les lieux d'enseignement ou les centres commerciaux. Il faut également assurer la continuité des liens piétonniers lorsqu'il existe des barrières physiques (voies ferrées, autoroutes, viaducs, cours d'eau, etc.).



LES VIADUCS SONT SOUVENT UN POINT INSÉCURISANT SUR LE PARCOURS DE PIÉTONS



LE PASSAGE CHARLOTTE VIENT CONNECTER LA RUE CHARLOTTE À L'AVENUE SAINTE-ÉLISABETH



LES CHEMINS DE FER CONSTITUENT UN OBSTACLE MAJEUR

### Recommandations techniques

- Élaborer un plan des liens piétons du quartier révélant les ruptures et les anomalies dans les connexions à l'aide d'une marche exploratoire (partie du PLD)
- Mentionner et évaluer les ruptures dans les liens piétons entre le Quartier vert et son environnement direct à l'aide d'une marche exploratoire avec les citoyens
- Privilégier les interventions visant à assurer la continuité des liens piétons entre les pôles générateurs de déplacements (commerces, services, écoles) et les stations de transport en commun
- Appliquer les six (6) principes d'aménagement urbain sécuritaire de la Ville
- Délimiter le corridor piétonnier continu par des textures et des couleurs contrastantes (gazon, muret, traitement de sol différent) pour aider les personnes à maintenir leur trajectoire



## Liens piétons continus

NIVEAU 3

### Recommandations techniques (suite)

- Aménager une pente de 2 % maximum ou prévoir des rampes d'accès
- Réviser les règles d'aménagement des grands stationnements où il n'y a pas de cheminement piéton sécuritaire entre les arrêts de transport collectif et les entrées des bâtiments (hôpitaux, lieux d'enseignement, centres commerciaux, etc.)
- Vérifier si l'éclairage public est suffisant, particulièrement lorsque l'achalandage piéton est faible

### Implication réglementaire

- Règlements de circulation de l'arrondissement et de la Ville centre
- Règlement sur l'aménagement des stationnements privés

### Contribution

- Soutien de la Direction des transports et de la Direction des travaux publics de l'arrondissement pour outiller les intervenants
- Programme triennal d'immobilisations (PTI) municipal et programme de réfection routière (PRR)
- Programme de Revitalisation urbaine intégrée (RUI) si le Quartier vert est localisé dans un secteur défavorisé

### Démarche de suivi proposée

- Planification par l'arrondissement, en accord avec la communauté, des mesures complémentaires pouvant bonifier la continuité des liens piétons au niveau du quartier

### Références

- Plan de transport de la Ville de Montréal
- Comité consultatif en accessibilité universelle de la Direction des transports
- Institut national canadien pour les aveugles (INCA)
- Institut Nazareth et Louis-Braille : [www.inlb.qc.ca](http://www.inlb.qc.ca)
- Plan de transport de la Ville de Montréal
- Norme CAN/CSA B651-F04, *Conception accessible pour l'environnement bâti*
- Federal Highway Administration (1999). *Designing sidewalk and trails for access*. Washington : DOT. [www.fhwa.dot.gov/environment/bicycle\\_pedestrian/publications/sidewalks/sidewalks.pdf](http://www.fhwa.dot.gov/environment/bicycle_pedestrian/publications/sidewalks/sidewalks.pdf)
- United States Access Board (2002). *ADA Accessibility Guidelines (ADAAG)*. Washington : DOJ. [www.access-board.gov/adaag/html/intro.htm](http://www.access-board.gov/adaag/html/intro.htm)
- Ville de Montréal (2002), *Guide d'aménagement pour un environnement urbain sécuritaire*, Montréal : Division du développement social.



## Écologie urbaine

NIVEAU 3

### Objectif

Favoriser le captage, la rétention et l'infiltration des eaux de pluie à la source

### Description

Le concept d'aménagement écologique vise à minimiser l'impact environnemental du développement d'une collectivité. Il convient donc de réaliser des études de faisabilité avant de recommander des projets d'aménagement écologique dans le contexte nordique montréalais. Les équipes concernées mènent des recherches novatrices pour concevoir des aménagements physiques (phytotechnologie, infrastructure verte, etc.), ainsi que des tests et des projets pilotes pour mesurer leurs performances écologiques. En

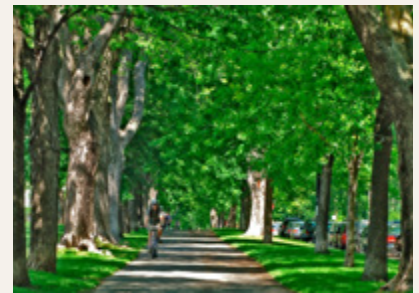
pratique, c'est essentiellement par la réduction des îlots de chaleur et par la gestion des eaux pluviales et de ruissellement que doivent se concrétiser les aménagements écologiques. Il est prévu de tester de nouvelles infrastructures vertes dans les seuils d'entrée et les trottoirs d'un Quartier vert et de confier leur évaluation sur plusieurs années à des experts universitaires sous la supervision d'un comité technique multidisciplinaire de la Ville.



LE RECLU DES FAÇADES PERMET DE VÉGÉTALISER LA RUE



ADOPTION D'UN CARRÉ D'ARBRE PAR DES CITOYENS



ESPACE VERT AU CŒUR DE LA VILLE

### Recommandations techniques

- Profiter de tout aménagement de rue proposé dans un Quartier vert pour y inclure, si possible, des mesures et des technologies favorisant la réduction des impacts écologiques négatifs
- Faire en sorte que toute proposition d'aménagement écologique soit étudiée par un comité technique multidisciplinaire composé d'ingénieurs de l'arrondissement et d'experts en matière d'aménagements écologiques pour intégrer les orientations de développement durable de l'arrondissement ou de la Ville centre
- Tenir compte des budgets disponibles et des occasions de réfection des infrastructures
- Assurer une formation adéquate du personnel d'entretien, augmenter le budget d'entretien et faire une évaluation coûts-bénéfices pour diffusion afin d'accroître l'expertise de la Ville



## Écologie urbaine

NIVEAU 3

---

### Recommandations techniques (suite)

- Avoir recours aux phytotechnologies
- Restreindre l'utilisation du gazon conventionnel en plaques et le remplacer par des mélanges de graminées et de vivaces, de préférence indigènes, offrant une bonne biodiversité et résistant à la sécheresse
- Minimiser ou éliminer l'usage des pesticides

---

### Implication réglementaire

- S.O.

### Coût estimé

- Élevé

### Démarche de suivi proposée

- Désignation, avec l'aide de l'arrondissement et du DEDD du SITE, d'un professionnel responsable du suivi des aménagements écologiques (ou d'un organisme compétent)
- Procéder à la caractérisation du Quartier vert quant à sa performance écologique, et plus spécifiquement quant aux îlots de chaleur et à la gestion des eaux pluviales
- Tenue par l'arrondissement d'un registre des travaux (*monitoring*) destinés à créer des aménagements plus performants d'un point de vue écologique



## Écologie urbaine

NIVEAU 3

### LUTTE AUX ÎLOTS DE CHALEUR

#### Description

Le phénomène des îlots de chaleur urbain est décrit comme les importantes variations de température (de 5 à 10 °C) observées quand on passe d'un milieu urbanisé à un milieu rural. Ces variations de température sont le résultat du recours intensif à des matériaux absorbant la chaleur pour construire les infrastructures des villes et d'une diminution des espaces verts

en milieu urbain. Deux grands facteurs peuvent atténuer l'effet d'îlot de chaleur : l'utilisation de matériaux à albédo élevé et le verdissement des quartiers. Le recours aux végétaux s'avère particulièrement efficace et comporte en outre plusieurs bénéfices marginaux relatifs au confort du domaine public (embellissement, ombre, réduction des nuisances, etc.).



L'OMBRE EST RECHERCHÉE PAR TEMPS DE CANICULE



PISTE CYCLABLE À L'OMBRE D'ARBRES MATURES



VÉGÉTALISATION D'UN STATIONNEMENT SOUS-UTILISÉ

#### Recommandations techniques

- Doubler le couvert végétal le long des rues et des ruelles quand il est inférieur à 50 % de la superficie
- Mettre en place une stratégie de verdissement des rues, ruelles et stationnements publics visant à créer plus d'ombre au-dessus des surfaces minéralisées
- Pour réduire l'absorption de la chaleur, concevoir les futures surfaces minéralisées avec des matériaux à albédo élevé
- Mettre en place une stratégie efficace d'entretien des arbres et des espaces verts afin de maintenir en bon état le patrimoine arboricole du Quartier vert
- Appliquer la Politique de l'arbre de Montréal, et plus précisément les actions 1 (mise en place d'un Plan arboricole dans chaque arrondissement) et 11 (sensibilisation de la population à la protection de l'arbre)
- Profiter des travaux de restauration des infrastructures d'une rue pour remplacer les arbres malades, en planter davantage, agrandir les fosses de plantation trop petites, faire des travaux d'entretien, etc.

#### Implication réglementaire

- Règlement d'urbanisme des arrondissements

#### Coût estimé

- Moyen à élevé



## Écologie urbaine

NIVEAU 3

---

### Démarche de suivi proposée

- Désignation d'un responsable pour élaborer une méthodologie de mesure des résultats et assurer le suivi des mesures, avec l'aide de l'arrondissement et de la Direction de l'environnement et du développement durable du SITE
- Entretien continu et adapté des aménagements écologiques par l'arrondissement



## Écologie urbaine

NIVEAU 3

### GESTION DES EAUX PLUVIALES ET DE RUISSELLEMENT

#### Description

La gestion des eaux pluviales et de ruissellement, nouvelle approche utilisée dans plusieurs pays, fait actuellement l'objet d'études et de projets pilotes à Montréal. Elle vise à résoudre les problèmes engendrés par l'imperméabilisation grandissante des sols des agglomérations urbaines. Les effets de l'urbanisation sur le captage et le drainage des eaux pluviales se traduisent par une modification de la qualité et de la quantité d'eau captée et traitée naturellement par le milieu récepteur. Conséquences : une diminution de la recharge des nappes aquifères, une érosion accélérée des sols et une augmentation des coûts de

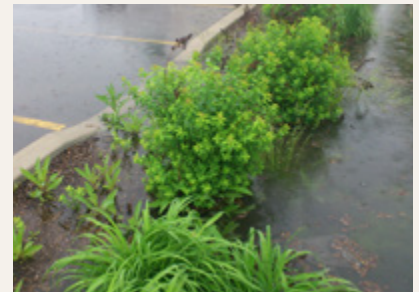
traitement des eaux. En pratique, la gestion des eaux pluviales recrée le cycle hydrologique pour protéger et préserver les ressources en eau de surface et en eaux souterraines, en réduisant les surfaces imperméables directement raccordées au réseau d'égout et en mettant l'accent sur un contrôle près de la source. La suppression des surfaces imperméables, l'augmentation du couvert végétal, l'aménagement de système d'infiltration/filtration à la source ainsi que la création de bassins et de fossés de rétention sont autant d'éléments qui contribuent à une saine gestion des eaux.



TRANCHÉE PERMETTANT LA PERCOLATION DES EAUX DE PLUIE, RUE SAINT-VIATEUR



STATIONNEMENT AVEC BASSIN DE RÉTENTION DES EAUX DE PLUIE AUX HABITATIONS JEANNE-MANCE



DÉTAIL DE LA CAPTATION DE L'EAU DE PLUIE

#### Recommandations techniques

- Étudier à l'échelle locale des pratiques de gestion optimales des eaux pluviales dans le cadre de projets pilotes
- Favoriser, si les études techniques réalisées par l'arrondissement sont concluantes, le captage des eaux pluviales et de ruissellement par l'aménagement de fossés de plantation adaptées et de fossés de rétention
- Exiger que les aménagements paysagers construits sur le domaine public ne requièrent pas d'arrosage (ou peu)
- Augmenter substantiellement le couvert végétal de tout Quartier vert
- Encourager les initiatives de verdissement du domaine public par la communauté



## Écologie urbaine

NIVEAU 3

### Recommandations techniques (suite)

- Dans le cadre des travaux de réfection routière (PRR), faire les études hydrauliques requises et planifier les budgets de réfection de chaussée, de restauration d'infrastructure, de projet pilote d'aménagement et de gestion des eaux pluviales

### Implication réglementaire

- S.O.

### Coût estimé

- Moyen à élevé

### Démarche de suivi proposée

- Établissement par l'arrondissement d'un plan de gestion des eaux de pluie et de ruissellement
- Entretien continu et adapté des aménagements écologiques par l'arrondissement

### Contribution

- Soutien de la Direction de l'environnement et du développement durable (DEDD) du SITE pour outiller et documenter les intervenants
- Investissement de l'arrondissement pour assurer le respect de ses engagements en matière de développement durable
- Programme triennal d'immobilisations (PTI) municipal et programme de réfection routière (PRR)
- Programme de Revitalisation urbaine intégrée (RUI) si le Quartier vert est localisé dans un secteur défavorisé
- Programme Quartier 21 si ce dernier est présent sur le territoire du Quartier vert
- Fonds municipal vert
- Lutte aux îlots de chaleur (PACC), SSSQ et INSP
- Implication du Service des parcs et des travaux publics pour la gestion et l'entretien des aménagements de rétention
- Riverains d'une rue, partenaires de la mise en œuvre (financement, bénévolat, entretien) de projet de verdissement (plantation, aménagement de fosse de plantation, parc de voisinage, etc.)
- Formation de la communauté par un organisme compétent en matière d'aménagement écologique
- Formation de la communauté par un organisme compétent en matière d'îlot de chaleur
- Formation de la communauté par un organisme compétent en matière de gestion des eaux pluviales et de ruissellement



## Écologie urbaine

### NIVEAU 3

#### Références

- Conseil régional de l'environnement de Montréal : [www.cremtl.qc.ca](http://www.cremtl.qc.ca)
- Société québécoise de phytotechnologie : [www.phytotechno.com](http://www.phytotechno.com)
- Environnement Canada : [www.ec.gc.ca/water](http://www.ec.gc.ca/water)
- Politique de l'arbre de la Ville de Montréal
- Ville de Montréal (2010). *Plan de développement durable de la collectivité montréalaise – 2010-2015*, Montréal : Direction de l'environnement et du développement durable
- Ville de Montréal (2001). *Règlement sur la canalisation de l'eau potable, des eaux usées et des eaux pluviales (C-1.1)*
- Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (2012). *Guide de gestion des eaux pluviales*, Québec.
- Akbari, H. et al. (1992). *Cooling Our Communities: A Guidebook on Tree Planting and Light-Colored Surfacing*, Washington : U.S. Environmental Protection Agency.
- Givoni, Baruch (1998), *Climate Considerations in Building and Urban Design*, Hoboken : John Wiley & Sons
- Dunnett, N.; Clayden, A. (2007). *Les jardins et la pluie – gestion durable de l'eau de pluie dans les jardins et les espaces verts*, Arles : éditions du Rouergue
- Izembart, H.; Le Boudec, B. (2003), *Waterscapes – Using Plant Systems to Treat Wastewater*, Barcelone : Gustavo Gili





## Art public

NIVEAU 3

### Objectif

Améliorer la qualité d'aménagement des rues et des espaces publics pour en faire des lieux privilégiés de rencontre accessibles à tous

### Description

L'art public témoigne de l'histoire d'un lieu. Il peut se composer d'œuvres permanentes ou éphémères, installées sur les domaines public et privé. Ces œuvres peuvent être présentes dans un parc, sur une place publique ou dans la rue, mais elles peuvent aussi être intégrées à l'architecture. La conservation, la restauration et la mise en valeur d'éléments existants

sont d'autres volets de l'art public à considérer, tout comme l'installation de nouvelles œuvres. L'art public embellit le milieu, offre des points de repère dans le paysage urbain, contribue au patrimoine d'un quartier et représente un véhicule hors pair de promotion culturelle.



Caroline Hayeur

K DESIGN, *UN ARBRE/UN CONTRAT* (2005), PAYSAGES ÉPHÉMÈRES SUR L'AVENUE DU MONT-ROYAL



Porte de jour

JOCELYNE ALLOUCHERIE, *PORTE DE JOUR* (2004), SQUARE DALHOUSIE, COLLECTION D'ART PUBLIC DE LA VILLE DE MONTRÉAL.



Village imaginaire

PIERRE BOURGAULT, *LE VILLAGE IMAGINÉ* (2005), PARC MARGUERITE-BOURGEOYS, COLLECTION D'ART PUBLIC DE LA VILLE DE MONTRÉAL

### Recommandations techniques

- Conserver, restaurer et mettre en valeur les œuvres existantes
- Organiser des concours en vue de créer de nouvelles œuvres d'art à installer sur le domaine public
- Intégrer l'art public aux projets de réaménagement des espaces publics (rues, placettes, parcs, squares, portes d'entrée/sortie d'un Quartier vert)
- Promouvoir la participation de la communauté à des événements d'art éphémère



## Art public

NIVEAU 3

### Implication réglementaire

- S.O.

### Coût estimé

- À déterminer selon le type d'intervention

### Contribution

- Soutien de la Direction de la culture et du patrimoine et du Bureau d'art public pour outiller et documenter les intervenants
- Investissements de l'arrondissement pour assurer le respect de ses engagements en matière d'art public
- Programme triennal d'immobilisations (PTI) municipal et programme de réfection routière (PRR)
- Programme de Revitalisation urbaine intégrée (RUI) si le Quartier vert est localisé dans un secteur défavorisé
- Secteur privé (fondations pour la promotion de l'art)

### Démarche de suivi proposée

- Circuit de visites des œuvres d'art situées dans le Quartier vert
- Choix de l'emplacement de nouvelles œuvres d'art public en collaboration avec la Direction de la culture et du patrimoine

### Références

- Ville de Montréal (1989). *Plan d'action en art public*, Montréal : Bureau d'art public
- Ville de Montréal (2010). *Cadre d'intervention en art public*. Montréal : Bureau d'art public



## Revitalisation des rues commerciales

NIVEAU 3

### Objectif

Améliorer l'aménagement des rues pour en faire des lieux privilégiés de rencontre du quartier

### Description

La revitalisation des rues commerciales consiste à entreprendre des travaux majeurs pour les dynamiser, tout en assurant une cohabitation harmonieuse entre les piétons et les véhicules motorisés. Les travaux visent parfois la restructuration complète de tout un secteur commercial. Les aménagements proposés rappellent ceux de la fiche MD4, mais ils sont de plus grande envergure. Ils ont pour effet

d'atténuer les impacts négatifs de la circulation sur le milieu, de bonifier l'ensemble du domaine public, d'encourager des travaux de mise en valeur du cadre bâti, d'accroître l'achalandage et la visibilité des commerces et, par le fait même, d'augmenter leurs revenus. La nature des travaux est structurante pour le Quartier vert, et elle nécessite l'intervention de plusieurs acteurs.



BOULEVARD SAINT-LAURENT



RUE MCGILL RÉAMÉNAGÉE



LA PROMENADE FLEURY

Stéphane Papineau

### Recommandations techniques

- Recourir à des aménagements visant à réduire la vitesse
- Rationaliser et adapter l'offre de stationnement aux réalités locales. L'espace récupéré est consacré au domaine public non carrossable et les déplacements actifs prennent une place prépondérante dans l'espace.
- Adapter l'aménagement et planter généreusement les trottoirs pour augmenter le confort des promeneurs (largeur d'au moins 4 m dans une rue d'achalandage moyen et d'au moins 5,2 m dans une rue d'achalandage élevé)
- Favoriser la diversification des usages, commerces et services présents
- Créer de nouveaux espaces publics, dans la mesure du possible, afin de favoriser le dynamisme et l'animation des rues commerciales
- Faire participer les associations de commerçants à la définition des aménagements souhaités et à l'animation du milieu (établissement d'un programme de dynamisation et de diversification commerciale à long terme)



## Revitalisation des rues commerciales

NIVEAU 3

### Recommandations techniques (suite)

- Profiter des éventuels travaux de restauration des infrastructures pour mettre en œuvre ces travaux de revitalisation
- Mettre à profit les conditions saisonnières, et particulièrement hivernales

### Implication réglementaire

- Remembrement de certains lots (si nécessaire) pour élargir ou réduire le domaine public
- Reconfiguration ou réduction des places de stationnement sur rue

### Coût estimé

- Élevé

### Contribution

- Soutien du SITE et de la Direction des travaux publics de l'arrondissement pour outiller les intervenants
- Programme triennal d'immobilisations (PTI) municipal et programme de réfection routière (PRR)
- Programme de Revitalisation urbaine intégrée (RUI) si le Quartier vert est localisé dans un secteur défavorisé
- Programme Quartier 21 si ce dernier est présent sur le territoire du Quartier vert
- Fonds municipal vert
- Élaboration par la CDEC, les SDC et l'arrondissement d'un plan d'action plaçant les acteurs commerciaux au centre de la démarche de réaménagement de leur environnement

### Démarche de suivi proposée

- Mesures de la vitesse moyenne sur la rue ciblée avant et après les travaux d'aménagement
- Évaluation à court terme des impacts sur l'achalandage des commerces et réalisation d'une stratégie de développement commercial adaptée
- Tenue par l'arrondissement d'un registre des travaux de réaménagement
- Contribution de la SDC au succès de la revitalisation, à l'entretien des aménagements et au maintien des communications avec les services de l'arrondissement

### Références

- CDEC Rosemont-Petite-Patrie : [www.cdec-rpp.ca](http://www.cdec-rpp.ca)
- Vivre en ville : [www.vivreenville.org](http://www.vivreenville.org)
- *Project for Public Spaces* : [www.pps.org/mixed\\_use/](http://www.pps.org/mixed_use/)
- Grant, J. (2002). *Mixed Use in Theory and Practice*, *Journal of the American Planning Association* 68(1),71-84
- Schwanke, D. et al. (2003). *Mixed-Use Development Handbook*, Washington : Urban Land Institute



## Zones festives

NIVEAU 3

### Objectif

Améliorer la qualité de l'aménagement des rues et des espaces publics pour en faire des lieux privilégiés de rencontre accessibles à tous

### Description

L'aménagement de zones festives, qu'elles soient temporaires ou permanentes, contribue favorablement à la revitalisation des rues commerciales et au renforcement de l'espace public comme lieu d'animation, de rencontre et même d'appartenance.

Elles peuvent être mises sur pied pour accueillir des événements de toutes envergures, et une grande diversité d'activités peut y cohabiter : artistes-artisans, amuseurs publics, ventes de trottoir, brocantes communautaires, marchés thématiques, etc.



Raphaëlle Brault

RETOUR DE LA GASTRONOMIE DE RUE À MONTRÉAL



FÊTE DE QUARTIER DANS UN PARC



ÉVÈNEMENT DE QUARTIER SUR UNE RUE LOCALE

### Recommandations techniques

- Restreindre l'accès à une zone festive aux seuls piétons
- Envisager de transformer progressivement une zone festive temporaire en une zone piétonne permanente après consultation avec la communauté
- Assurer un accès facile et dégagé pour les services d'urgence
- Établir un horaire pour les livraisons
- Promouvoir l'accès à la zone par les transports collectifs (métro et bus) ou actifs
- Porter une attention particulière aux carrefours d'entrée et de sortie de ces zones et à chaque intersection où peut se produire un conflit avec la circulation

### Implication réglementaire

- Révision de la signalisation routière
- Règlements de circulation de la Ville de Montréal

### Coût estimé

- Faible à moyen



## Zones festives

NIVEAU 3

### Contribution

- Soutien du SITE et de la Direction des travaux publics de l'arrondissement
- Programme triennal d'immobilisations (PTI) municipal et Programme de réfection routière (PRR)
- Programme de Revitalisation urbaine intégrée (RUI) si le Quartier vert est localisé dans un secteur défavorisé
- Concertation avec les sociétés de développement commercial, de la communauté et du SPVM pour le choix de la zone festive
- Fondation « Rues principales »

### Démarche de suivi proposée

- Avant les travaux, information des automobilistes et de la communauté de la piétonnisation de la rue
- Suivi du respect des règlements temporaires associés à la piétonnisation d'une rue par le SPVM
- Évaluation à court terme des impacts sur l'achalandage des commerces et réalisation d'une stratégie de développement commercial adaptée
- Communications avec l'arrondissement et les autres acteurs de la communauté assurées par un comité temporaire lié à l'animation de la rue

### Références

- Vivre en ville : [www.vivreenville.org](http://www.vivreenville.org)
- *Project for Public Spaces* : [www.pps.org](http://www.pps.org)



## Modèle de participation type forum

### ACTIVITÉ PRÉALABLE

#### Objectif

Mobiliser la communauté locale comme acteur privilégié du développement et de la mobilité durables

#### Description

Comme la mobilisation citoyenne est une condition essentielle à l'implantation de Quartiers verts, il importe que chaque arrondissement choisisse, parmi les différents modes de consultation, le modèle qui lui convient. Le forum est une démarche souple de discussion publique ouverte et conviviale, dont les activités varient dans le temps. Le choix des lieux est important pour favoriser la participation directe du plus grand nombre de personnes. Un groupe de personnes est responsable de la préparation, de la diffusion, de l'animation du forum, de même que de

l'élaboration d'un rapport. Le forum peut adopter toutes sortes de modèles pour remplir les objectifs visés. Les modèles les plus fréquents sont les tables rondes, charrettes de design, ateliers en plein air, portes ouvertes, entrevues, blogues, 5 à 7 mensuels ou encore la cartographie interactive. Généralement, le forum est utilisé aux trois étapes d'élaboration d'un Quartier vert : la construction des connaissances, l'élaboration du projet QV et la présentation du plan d'action.



MARCHE EXPLORATOIRE



ATELIER DE TRAVAIL AU  
PLATEAU MONT-ROYAL



PRÉSENTATION D'UN QUARTIER VERT  
DANS HOCHELAGA-MAISONNEUVE

#### Recommandations techniques

- Tenir le premier forum quand l'arrondissement a déterminé le périmètre des Quartiers verts potentiels. Plusieurs activités peuvent être tenues à l'intérieur du forum : kiosques d'information, expositions, tables rondes, etc. Ces activités devraient être l'occasion de recueillir les propos de la communauté autant que de l'informer. La cartographie est un moyen efficace de synthétiser et de superposer les différentes connaissances accumulées
- Conclure le forum par une discussion publique
- Mener, au besoin, des rencontres individuelles, notamment avec des personnes extérieures à la communauté (comme les résidents de quartiers voisins)



## Modèle de participation type forum

### ACTIVITÉ PRÉALABLE

#### Recommandations techniques (suite)

- Cibler un vaste public (résidents, partenaires et organismes locaux). Pour cela, il est nécessaire d'aller au-delà des outils habituels de communication (avis publics, lettres). Il peut être judicieux de laisser du matériel visuel comportant une signature graphique spécifique dans les lieux que la communauté fréquente quotidiennement (écoles, dépanneurs, épiceries, etc.). Il peut aussi être intéressant de viser plus spécifiquement certains segments de la population (ex. : personnes âgées).
- Utiliser le site Internet de l'arrondissement peut être utile dès le début de la démarche. Cela permet de diffuser efficacement toute l'information recueillie et le public peut lui-même contribuer au contenu.
- Rencontrer pendant le forum les représentants des organisations liées au transport et à la voirie pour préparer le plan d'action : Société de transport de Montréal, Agence métropolitaine de transport (s'il y a lieu), services d'urgence, organisations gérant des réseaux aériens et souterrains

#### Implication réglementaire

- Bien qu'il n'y ait pas d'obligation réglementaire, le forum s'inscrit dans l'esprit de la Politique de consultation et de participation publiques de la Ville de Montréal.

#### Coût estimé

- Faible

#### Contribution

- Soutien de plusieurs directions de l'arrondissement ainsi que de la Direction des transports de la Ville de Montréal

#### Démarche de suivi proposée

- Diffusion de l'ensemble des connaissances sur le site Internet
- Synthèse des discussions versée sur le site Internet
- Préparation du second forum



## Modèle de participation type forum

ACTIVITÉ PRÉALABLE

### FORUM D'ÉLABORATION DU PROJET QV

#### Description

Le second forum est l'occasion de faire participer la communauté à l'élaboration de propositions d'intervention à partir des objectifs exprimés ayant fait consensus et des connaissances réunies à l'étape précédente en matière de diagnostic, d'apaisement de la circulation, d'aménagement et de repartage de l'espace public de la rue dans des secteurs stratégiques du Quartier vert. Plusieurs activités peuvent être

tenues sur une courte période d'une fin de semaine ou de quelques semaines. C'est l'occasion pour la communauté de participer directement, sans représentation ni délégation de pouvoir. Le forum est un espace d'apprentissage partagé et de construction collective de projet. Un effort particulier y est fait pour favoriser la prise de parole du plus grand nombre.

#### Recommandations techniques

- Tenir le forum une fois que l'arrondissement a conclu l'analyse de l'information recueillie à l'étape précédente. L'ensemble des activités se tient dans un délai maximal de quelques semaines pour maintenir l'intérêt.
- Organiser plusieurs activités à l'intérieur du forum : expositions, tables rondes, ateliers en plein-air, etc. L'arrondissement peut lancer la discussion en présentant différentes variantes possibles ou proposer de concevoir plusieurs variantes dans le cadre même du forum, à l'intérieur d'une activité de type charrette.
- Présenter avec l'aide de l'arrondissement les résultats du forum 1, c'est-à-dire la vision et les objectifs ayant fait consensus. Fournir des analyses techniques ainsi qu'un exposé synthétique et simple des contraintes et des potentiels afin de soutenir les discussions et d'aider la communauté à comprendre les implications des différentes options d'aménagement et mesures d'intervention envisagées.
- Débattre en petits groupes des différentes mesures et priorités d'intervention souhaitées
- Conclure le forum par une discussion publique en vue d'aboutir à des consensus
- Utiliser le site Internet mis en place au début de la démarche pour exposer les options d'aménagement et les mesures envisagées afin de susciter des discussions dans la communauté et de préparer le plan d'action à être soumis dans le cadre du forum 3

#### Implication réglementaire

- Bien qu'il n'y ait pas d'obligation réglementaire, le forum s'inscrit dans l'esprit de la Politique de consultation et de participation publiques de la Ville de Montréal.

#### Coût estimé

- Faible

#### Contribution

- Mise à contribution éventuelle des étudiants des écoles d'urbanisme, de paysage et d'architecture pour nourrir la réflexion



## Modèle de participation type forum

ACTIVITÉ PRÉALABLE

---

### Démarche de suivi proposée

- Diffusion de l'ensemble des résultats, dont la synthèse des discussions, sur le site Internet
- Préparation par l'arrondissement d'une version finale du projet QV et du plan d'action
- Préparation du troisième forum



## Modèle de participation type forum

ACTIVITÉ PRÉALABLE

### FORUM DU PLAN D'ACTION

#### Description

Durant le troisième forum, l'arrondissement dévoile le concept final de Quartier vert et les éléments de mise en œuvre prévus dans les trois prochaines années. Ce forum est l'occasion de former l'équipe de suivi

qui accompagnera le Quartier vert pendant sa première année d'existence. L'ensemble des activités du forum doivent se tenir dans un délai maximal de quelques semaines.

#### Recommandations techniques

- Utiliser différents modes de communication pour inviter la population et les partenaires externes du Quartier vert au forum 3. La présence d'élus, de représentants techniques de l'arrondissement et de partenaires externes (ex. : SDC, STM, DSP, CSDM) est essentielle.
- Apporter une attention particulière aux communications dans le cadre de ce troisième événement public. Il est primordial que tous les membres et partenaires de la communauté reçoivent une information claire et détaillée afin qu'ils comprennent ce que signifie concrètement la désignation de Quartier vert et le contenu du Plan d'action à être déposé au conseil d'arrondissement pour approbation.
- Présenter aux personnes présentes le plan d'action illustrant le plus fidèlement possible les objectifs et les besoins exprimés au cours des deux précédents forums. La liste des mesures d'intervention et des options d'aménagement proposées dans le plan d'action doivent faire l'objet d'un consensus durant cette rencontre, laquelle sert également à exprimer les priorités de la communauté.
- Former à l'occasion de ce forum un comité de suivi avec, par exemple, un élu, le Directeur des travaux publics de l'arrondissement, un représentant de la Direction des transports, et des personnes bénévoles du quartier, un commerçant, un employé d'une institution, un employé d'un organisme communautaire et deux résidents. Les membres sont tirés au sort parmi les volontaires ou à la suite d'un appel de proposition. Des membres suppléants pourraient être désignés de la même façon.
- Tenir quelques rencontres par année pour faire le suivi du plan d'action adopté par le conseil d'arrondissement. C'est l'élu ou le Directeur des travaux publics qui convoque le comité de suivi et l'arrondissement qui s'assure que ce comité dispose des ressources matérielles pour fonctionner. Pendant l'année qui suit, le comité maintient le lien entre les membres de la communauté et les instances et services auxquels il faut faire appel pour la gestion du Quartier vert. À noter que l'équipe ne constitue d'aucune façon une organisation responsable de l'administration du Quartier vert, pas plus qu'elle ne représente la communauté. Elle est simplement au service du Quartier vert pendant une année.



## Modèle de participation type forum

### ACTIVITÉ PRÉALABLE

#### Implication réglementaire

- Bien qu'il n'y ait pas d'obligation réglementaire, le forum s'inscrit dans l'esprit de la Politique de consultation et de participation publiques de la Ville de Montréal.

#### Coût estimé

- Faible

#### Contribution

- Mise à contribution des services techniques de l'arrondissement dans les différentes études de faisabilité des projets et des mesures proposées. Planification des échéanciers et des budgets requis pour les différents projets à être soumis au conseil d'arrondissement pour approbation. Il est prévu une période de 10 à 20 ans, selon la capacité financière des arrondissements, pour implanter l'ensemble des mesures d'un Quartier vert.
- Au moment opportun, demande de reconnaissance, par le Directeur de l'arrondissement, de chaque Quartier vert présent sur son territoire à la Direction des transports
- Analyse de la demande de reconnaissance par la Direction des transports et inscription, le cas échéant, du Quartier vert sur la liste des projets à réaliser. Sa contribution financière sera alors assurée sur le réseau artériel, selon les disponibilités budgétaires de ses différents programmes d'intervention.

#### Démarche de suivi proposée

- Formation d'un comité de suivi

#### Références

- *People and participation*: [www.peopleandparticipation.net](http://www.peopleandparticipation.net)
- *The Community Planning Website*: [www.communityplanning.net](http://www.communityplanning.net)
- Centre d'écologie urbaine de Montréal.
- Office de consultation publique de Montréal (2008). *S'approprier la ville. Les cahiers de l'OCPM: consultation publique et aménagement du territoire à Montréal*. Actes du colloque « Recherche de cohérence et place du citoyen », 20 novembre 2007, Montréal : OCPM
- Sanoff, Henri (1999). *Community Participation Methods in Design and Planning*, Hoboken : Wiley
- Ville de Montréal (2005). *Le défi de la participation: politique de consultation et de participation publique de la Ville de Montréal*, Montréal : Direction des affaires institutionnelles.
- Wates, N. (2000). *The Community Planning Handbook*, Londres : Earthscan



## Suivi: forum annuel, forums ponctuels et thématiques

### Objectif

Améliorer l'aménagement des rues pour en faire des lieux privilégiés de rencontre du quartier

### Description

Le forum annuel portera sur le suivi des activités et de leur impact sur les Quartiers verts. Un ensemble d'indicateurs relatifs à la diminution de la vitesse, à la circulation dans les rues, ainsi qu'à la sécurité des piétons et des cyclistes, pourra être établi et servir de cadre à l'évaluation des activités du quartier. Le nombre et la diversité des personnes impliquées dans la mise en œuvre des activités permettront aussi d'évaluer le soutien de la communauté au projet de Quartier vert.

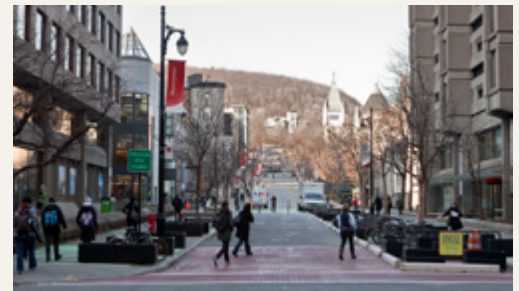
Le forum annuel et les forums ponctuels et thématiques sont également l'occasion de rassembler la communauté des Quartiers verts pour planifier des activités (ex. : embellissement, plantations, activités de sport ou de loisir) mettant à profit les interventions en aménagement réalisées dans le Quartier vert. Ces activités peuvent être mises sur pied par des organismes déjà en place (ex. : Éco-quartiers), par des citoyens ou des regroupements spontanés de personnes. Il va sans dire que chacune de ces activités, indépendamment de ses qualités intrinsèques, doit d'abord contribuer à la sécurité et à la quiétude des occupants des Quartiers verts et aux objectifs spécifiques visés par leur création.



FORUM DE QUARTIER DANS MERCIER-EST



PLANTATION D'ARBRE



RUE MCTAVISH PIÉTONISÉE

### Recommandations techniques

- Informer la communauté de l'importance des activités permettant l'appropriation de l'espace public et surtout des objectifs poursuivis
- Accorder une attention particulière aux communications afin d'obtenir la participation la plus vaste et diversifiée possible



## Suivi: forum annuel, forums ponctuels et thématiques

### Recommandations techniques (suite)

- Coordonner les efforts de l'arrondissement, des organismes locaux, des associations diverses et des individus intéressés pour maximiser l'impact des interventions
- S'assurer que le Forum annuel est saisi de la tenue de ces activités et de l'évaluation de leur pertinence (comité de suivi)
- Organiser les forums ponctuels et thématiques en réponse à la demande de la communauté ou pour discuter des modifications majeures (administratives, urbanistiques, sociales, etc.) qui pourraient affecter le processus d'implantation préalablement établi (comité de suivi)

### Implication réglementaire

- Vérification des implications réglementaires (permis et autres) de chaque activité

### Coût estimé

- Faible

### Contribution

- Selon le type, la fréquence et l'ampleur de l'activité

### Démarche de suivi proposée

- Suivi des activités dans le cadre du Forum annuel

### Références

- *People and participation*: [www.peopleandparticipation.net](http://www.peopleandparticipation.net)
- *The Community Planning Website*: [www.communityplanning.net](http://www.communityplanning.net)
- Centre d'écologie urbaine de Montréal.
- Office de consultation publique de Montréal (2008). *S'approprier la ville. Les cahiers de l'OCPM: consultation publique et aménagement du territoire à Montréal*. Actes du colloque « Recherche de cohérence et place du citoyen », 20 novembre 2007, Montréal: OCPM
- Sanoff, Henri (1999). *Community Participation Methods in Design and Planning*, Hoboken: Wiley
- Ville de Montréal (2005). *Le défi de la participation: politique de consultation et de participation publique de la Ville de Montréal*, Montréal: Direction des affaires institutionnelles.
- Wates, N. (2000). *The Community Planning Handbook*, Londres: Earthscan

---

# Remerciements

---

## **Mandat de coordination**

Sylvie Tremblay, chef d'équipe, Division  
Sécurité et aménagement du réseau artériel,  
Direction des transports

Robert Kahle, Ing., Conseiller technique,  
Direction des transports

Yannick Adou, stagiaire en urbanisme,  
Direction des transports

Nacim Khennache, stagiaire en urbanisme,  
Direction des transports

## **Réalisation du fascicule 1 : Quartiers verts**

Sylvie Tremblay, chef d'équipe aménagement  
réseau artériel, Direction des transports

## **Comité de pilotage**

Richard Adam, chef de division Culture,  
Développement social, Direction de la culture  
et du patrimoine

M<sup>e</sup> Sylvie Aubin, adjointe au directeur principal,  
Service de la concertation des arrondissements  
et des ressources matérielles

Geneviève Auclair, agente de développement  
culturel, Direction de la culture et du patrimoine

Marie-Claude Boyce, conseillère en planification,  
Division de la production et de l'expertise arboricole

Karim Charef, conseiller en planification,  
Urbanisme et aménagement urbain, SMVT

Jean-Philippe Desmarais, ing., chef équipe,  
Direction des transports

Éric Fauteux, ing., M. Ing., chef de section  
qualité du milieu, Arrondissement de  
Mercier – Hochelaga-Maisonneuve

Richard C. Gagnon, chef de division Voirie,  
Arrondissement de Villeray – St-Michel –  
Parc-Extension

Pierre-Étienne Gendron, conseiller en  
aménagement, Arrondissement de Ville-Marie

Nancy Giguère, conseillère en planification,  
Direction de l'environnement

Patrick Lapierre, conseiller en planification,  
Division du développement durable

Guillaume Longchamps, conseiller en  
planification, Bureau du Plan

Richard Morin, ing., chef de section, Division  
expertise et soutien technique

Sylvain Roy ing., chef de division études  
techniques, Arrondissement Saint-Laurent

Yannick Roy, conseiller en aménagement  
(Transport actifs), Direction des transports

Marie-Claude Seguin, architecte paysagiste,  
Direction des grands parcs et du verdissement

Hilde Wuyts, conseillère en planification,  
Bureau du Plan

---

## REMERCIEMENTS

---

### **Consultants**

Gilles Lalonde, ing., M. Ing., chef de service transport et circulation, Groupe SMi

Jean-Philippe Akélaguélo, ing. jr, analyste en transport et circulation, Groupe SMi

Carole Taillée, ing. jr, D.E.S.S., analyste en transport et circulation, Groupe SMi

Lucie Carreau, urbaniste, IBI-CHBA

### **Design graphique**

Primeau Barey

### **Réviseur**

Frédéric Simonnot

---

## Bibliographie

---

ASCHER, F. et APPEL-MULLER, M (2007). *La rue est à nous... tous!*, Paris : Éditions Au diable vauvert.

ASSOCIATION DES TRANSPORTS DU CANADA (1998). *Guide canadien d'aménagement de rues conviviales*, Ottawa : ATC.

AUTHIER, J.-Y. (2008). Les citoyens et leur quartier. Enquêtes auprès d'habitants de quartiers anciens centraux en France, *L'année sociologique*, 58(1), 21-46.

BARTON, H. (2000). *Sustainable Communities – The Potential for Eco-Neighbourhoods*, Londres : Earthscan Publications.

BOULAIS, C. (1993). *Pour humaniser et revitaliser notre ville : maîtriser la circulation automobile par l'apaisement de la circulation*, Montréal : Association québécoise de la lutte contre la pollution atmosphérique.

BOURDIN, A. (2008). Urbanisme et quartier, *Terrain*, 41, 2003, Repéré à : <http://terrain.revues.org/index1681.html>.

BREUX, S., BHERER, L., COLLIN, J.-P. (2004). *Les mécanismes de participation publique à la gestion municipale*, notes de recherches, Section de la planification stratégique, Ville de Gatineau.

CENTRE D'ÉCOLOGIE URBAINE DE MONTRÉAL, MAISON D'AURORE (2011), *Plan du Quartier vert, actif et en santé de Plateau-Est*, Montréal : CEUM.

CENTRE D'ÉCOLOGIE URBAINE DE MONTRÉAL, MOBILIGO (2011), *Plan du Quartier vert, actif et en santé de NDG Sud-Est*, Montréal : CEUM.

CENTRE D'ÉCOLOGIE URBAINE DE MONTRÉAL, SOLIDARITÉ MERCIER-EST (2010), *Ensemble pour un quartier vert : Plan de Quartier vert, actif et en santé du quartier Mercier-Est*, Montréal : CEUM.

CENTRE D'ÉCOLOGIE URBAINE DE MONTRÉAL, VRAC ENVIRONNEMENT (2010), *Ensemble pour un quartier vert : Plan de Quartier vert, actif et en santé du quartier de Parc-Extension*, Montréal : CEUM.

CERVERO, Robert (1998). *The Transit Metropolis : A Global Inquiry*, Washington : Island Press.

ETOPIA (2006). *Quartier durable, pistes pour l'action locale*, Namur : Etopia, centre d'animation et de recherché en écologie politique.

FARR, D. (2008). *Sustainable Urbanism : Urban Design with Nature*, Hoboken : John Wiley & Sons.

FÉDÉRATION CANADIENNE DES MUNICIPALITÉS. *Fonds municipal vert*. Repéré à : [www.fcm.ca/accueil/programmes/fonds-municipal-vert.htm](http://www.fcm.ca/accueil/programmes/fonds-municipal-vert.htm).

JACOBS, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*, New York : Modern Library.

KEARN, A., PARKINSON, M. (2001). The significance of Neighbourhood, *Urban Studies*, 38(12), 2103-2110.

LANGÉVIN, J. (2007) L'encadrement et le soutien financier. Identifier les organismes d'aide à la réalisation d'un Agenda 21<sup>e</sup> siècle local. Dans GAGNON, C., ARTH, E. *Guide québécois pour des Agendas 21<sup>e</sup> siècle locaux : applications territoriales de développement durable viable*, Repéré à : [www.a21l.qc.ca/9555\\_fr.html](http://www.a21l.qc.ca/9555_fr.html).

LEBEL, Alexandre (2005). *Une approche intégrée pour la définition d'unités de voisinage dans le contexte d'une étude sur les inégalités sociales de la santé dans la région de Québec*, (Mémoire de maîtrise inédit). Université Laval, repéré à : <http://archimede.bibl.ulaval.ca/archimede/fichiers/22503/22503.html>.

MAIRIE DE PARIS (2007), *Plan de déplacement de Paris*, repéré à : [www.paris.fr/portail/deplacements](http://www.paris.fr/portail/deplacements)

## BIBLIOGRAPHIE

- MERLIN, P., CHOAY, F. (1988) *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris : PUF.
- MOUGHTIN, CLIFF, SHIRLEY, P. (1996), *Urban Design – Green Dimensions*, Oxford : Architectural Press.
- OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL (2008). *S'approprier la ville. Les cahiers de l'OCPM : consultation publique et aménagement du territoire à Montréal*. Actes du colloque « Recherche de cohérence et place du citoyen », 20 novembre 2007, Montréal : Office de consultation publique de Montréal.
- SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE L'ÎLE-DE-FRANCE (2000), *Plan de Déplacements Urbains de la Région Île-de-France*, Paris.
- VILLE DE MONTRÉAL (2002), *Guide d'aménagement pour un environnement urbain sécuritaire*, Montréal : Division du développement social.
- VILLE DE MONTRÉAL (2005), *Politique de l'arbre de Montréal*, Montréal : Direction des sports, des parcs et des espaces verts.
- VILLE DE MONTRÉAL (2005). *Le défi de la participation : politique de consultation et de participation publique de la Ville de Montréal*, Montréal : Direction des affaires institutionnelles.
- VILLE DE MONTRÉAL (2008), *Plan de transport*, Montréal : Direction des transports.
- VILLE DE MONTRÉAL (2008). *Programme triennal d'immobilisations 2009-2011 municipal*, Montréal : Service des finances.
- VILLE DE MONTRÉAL (2009). *Profils sociodémographiques des arrondissements*, Montréal : Montréal en statistiques. Repéré à : [http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=6897,67845597&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=6897,67845597&_dad=portal&_schema=PORTAL).
- VILLE DE MONTRÉAL (2009). *Quartiers verts : sécurité et qualité de vie dans nos quartiers*, Présentation au comité exécutif du 6 mai 2009, Montréal : Direction des transports.
- VILLE DE MONTRÉAL (2010), *Guide des plans locaux de déplacements*, Montréal : Direction des transports.
- VILLE DE MONTRÉAL (2011), *Politique municipale d'accessibilité universelle*, Repéré à : [http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=8258,90439684&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8258,90439684&_dad=portal&_schema=PORTAL).
- VILLE DE MONTRÉAL (2010), *Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015*, Montréal : Direction de l'environnement et du développement durable.
- VILLE DE MONTRÉAL, AECOM, CARDINAL-HARDY ET ASSOCIÉS (2009), *Plan d'apaisement intégré de la circulation, quartiers limitrophes au projet de la rue Notre-Dame, Rapport final*, Montréal : Direction des transports.
- VILLE DE MONTRÉAL, CARDINAL-HARDY ET ASSOCIÉS (2011), *Promenades urbaines, la vision*, Montréal : Direction des grands parcs et du verdissement.
- VIVRE EN VILLE (2004). *Vers des collectivités viables : Guide 1 De la théorie à l'action*, Québec : Vivre en Ville.



[ville.montreal.qc.ca/transports](http://ville.montreal.qc.ca/transports)



La marque de la  
gestion forestière  
responsable