

**Quartiers verts**  
*actifs et en santé*

## ENSEMBLE POUR UN QUARTIER VERT

Plan de Quartier vert, actif et en santé du quartier Mercier-Est





## ENSEMBLE POUR UN QUARTIER VERT

### Plan de Quartier vert, actif et en santé du quartier Mercier-Est

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

© Solidarité Mercier-Est  
Centre d'écologie urbaine de Montréal  
(Société de développement communautaire de Montréal)

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

ISBN 978-2-9810129-4-4

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2010

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

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

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

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

Ce document est également disponible à l'adresse  
[www.ecologieurbaine.net/vert-mercier-est](http://www.ecologieurbaine.net/vert-mercier-est)

### Centre d'écologie urbaine de Montréal

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



### Coalition québécoise sur la problématique du poids

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



## MOT DES PARTENAIRES



### SOLIDARITÉ MERCIER-EST

Le plan de Quartier Vert de Mercier-Est représente l'aboutissement d'un processus qui s'est échelonné sur près d'un an et qui s'enracine dans les travaux et réflexions suscités par les différents groupes de travail issus de la Démarche de Revitalisation Urbaine Intégrée de Mercier-Est (RUI) ainsi que diverses instances de concertation de Solidarité Mercier-Est. Le plan Quartier vert présente de manière intégrée un ensemble de préoccupations et de problématiques qui touchent non seulement la portion sud du quartier qui fait l'objet de revitalisation depuis 2007, mais également l'ensemble de Mercier-Est. Nous savons qu'une telle réalisation aura des répercussions significatives pour Mercier-Est.

En effet, le plan Quartier Vert servira de plan directeur pour toute une gamme d'actions à venir qui contribueront à l'amélioration de la qualité de vie dans le quartier. De plus, le plan alimentera les discussions d'un comité de suivi qui en assurera le déploiement afin de faire de Mercier-Est un quartier sécuritaire pour tous les usagers de la route.

Le travail présenté dans les pages qui suivent n'aurait pu se réaliser sans la participation du Centre d'écologie urbaine de Montréal, de l'Arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, sans oublier la communauté de Mercier-Est. Nous tenons d'ailleurs à saluer tout spécialement les citoyennes et citoyens qui ont été nombreux à participer aux activités qui se sont déroulées tout au long de l'année 2009-2010.

Sincèrement,

Carlos Martinez-Vaillancourt  
Coordonateur de la Démarche de  
Revitalisation Urbaine Intégrée de Mercier-Est

Sabrina Mc Fadden  
Coordonatrice Générale par Intérim de Solidarité Mercier-Est

## ARRONDISSEMENT MERCIER – HOCHELAGA-MAISONNEUVE

Je suis particulièrement heureux, à titre de maire de l'arrondissement de Mercier – Hochelaga-Maisonneuve, de m'associer à la réalisation du plan Quartier vert actif et en santé.

Le quartier Mercier-Est a été le lieu au cours des dernières années d'une riche expérience de concertation inter-organismes et d'engagement citoyen exemplaires. L'interaction de ces deux réalités destine Mercier-Est à être un quartier précurseur pour la mise en œuvre de politiques urbaines qui gravitent autour des valeurs de développement durable et de promotion du transport actif.

Le plan qui nous est présenté aujourd'hui nous invite à penser nos actions à la faveur de quatre objectifs qui ont comme fil conducteur la valorisation des transports actifs adaptés à Mercier-Est.

Ces objectifs qui doivent se traduire en réalisations concrètes; favoriser la mobilité nord-sud; connecter les pôles d'intérêt et les espaces verts; marquer l'entrée dans un quartier résidentiel et optimiser les réseaux locaux de transport cyclable et collectif... l'arrondissement n'hésite pas à les faire siens!

Je sais cependant que pour réaliser ces objectifs, il nous faudra réunir autour d'une même vision mobilisatrice la Ville centre, la Société de transport de Montréal, l'Agence métropolitaine de transport, l'Arrondissement, Solidarité Mercier-Est et le Centre d'écologie urbaine de Montréal, sans oublier les collègues élus-es.

Voilà une responsabilité que j'entends assumer avec enthousiasme au cours des prochaines années.




Réal Ménard  
Maire de l'arrondissement

## CENTRE D'ÉCOLOGIE URBAINE DE MONTRÉAL

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

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

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



Luc Rabouin  
Directeur général

## AVANT-PROPOS

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

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

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

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

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

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

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

## TABLE DES MATIÈRES

### CAHIER 1 INITIATIVE QUARTIERS VERTS, ACTIFS ET EN SANTÉ

1.1	Le contexte du projet .....	1
1.2	Les objectifs de l'initiative et des projets pilotes.....	2
1.3	La vision de Quartier vert, actif et en santé du Centre d'écologie urbaine .....	3
1.4	Qu'est-ce qu'un quartier favorable aux transports actifs?.....	5
1.5	Les objectifs d'aménagement .....	5
1.6	Les origines du projet dans Mercier-Est.....	6
1.7	Le partenariat.....	6
1.8	Les principales caractéristiques du quartier.....	7
1.9	La culture de participation citoyenne .....	8
1.10	Conjuguer les savoirs citoyens et les savoirs spécialisés.....	10
1.11	Les problématiques locales.....	10
1.12	Une démarche participative en trois phases: comprendre, explorer, décider .....	11

### CAHIER 2 PORTRAIT DU QUARTIER MERCIER-EST

2.1	Renseignements sociodémographiques.....	1
2.2	Profil des déplacements.....	7
2.3	Portrait de quartier en matière de transport actif	
	a. Mercier-Est dans Montréal .....	9
	b. Lieux de destination.....	11
	c. Réseaux de transport .....	13
	d. La voie ferrée: une fracture..... au cœur du quartier.....	15
	e. Notre-Dame Est: une artère en milieu résidentiel .....	17
	f. Les rues locales: pistes de course ou espaces partagés? .....	19
	g. Un transport collectif: pour qui? .....	21

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

3.1	Vision de quartier vert .....	3
3.2	Stratégies pour favoriser les transports actifs .....	4
3.3	Un quartier en faveur des transports durables <i>Interventions à l'échelle du quartier</i>	
	a. Favoriser la mobilité nord-sud .....	5
	b. Connecter les pôles d'attraction et les espaces verts et de loisir .....	7
	c. Marquer l'entrée dans un quartier résidentiel .....	9
	d. Optimiser les réseaux locaux de transport cycliste et collectif .....	11
3.4	Des lieux de vie à valoriser <i>Interventions à l'échelle du site</i>	
	a. Pôle commercial Hochelaga-Des Ormeaux.....	13
	b. Secteur du parc de la Promenade Bellerive .....	15
	c. Parcs, espaces verts et futur centre récréosportif .....	17
	d. Site de la voie ferrée et ses abords .....	19
3.5	Des rues sécuritaires et conviviales <i>Interventions à l'échelle de la rue</i>	
	a. Rue commerciale de quartier .....	21
	b. Artère en milieu résidentiel.....	25
	c. Rue résidentielle .....	29
	d. Rue résidentielle bordant les parcs et les écoles .....	33

### ANNEXES

A.1	Processus participatif de planification
A.2	Positionnement des acteurs locaux
A.3	Cartes thématiques
A.4	Fiches techniques
A.5	Actions prioritaires (à venir)
A.6	Mise en application du plan (à venir)
	a. Comité de suivi
	b. Politiques, plans, actions et programmes de financement
	c. Plan d'action
	d. Outils de suivi et de mise en œuvre

# CAHIER 1

Quartiers verts  
*actifs et en santé*

## ENSEMBLE POUR UN QUARTIER VERT

Initiative Quartier vert, actif et en santé





# INITIATIVE QUARTIERS VERTS, ACTIFS EN SANTÉ

---

1.1	LE CONTEXTE DU PROJET .....	1
1.2	LES OBJECTIFS DE L'INITIATIVE ET DES PROJETS PILOTES .....	2
1.3	LA VISION DE QUARTIER VERT, ACTIF ET EN SANTÉ DU CENTRE D'ÉCOLOGIE URBAINE.....	3
1.4	QU'EST-CE QU'UN QUARTIER FAVORABLE AUX TRANSPORTS ACTIFS? .....	5
1.5	LES OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT .....	5
1.6	LES ORIGINES DU PROJET DANS MERCIER-EST .....	6
1.7	LE PARTENARIAT .....	6
1.8	LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU QUARTIER .....	7
1.9	LA CULTURE DE PARTICIPATION CITOYENNE .....	8
1.10	CONJUGUER LES SAVOIRS CITOYENS ET LES SAVOIRS SPÉCIALISÉS .....	10
1.11	LES PROBLÉMATIQUES LOCALES .....	10
1.12	UNE DÉMARCHE PARTICIPATIVE EN TROIS PHASES : COMPRENDRE, EXPLORER, DÉCIDER .....	11

## 1.1 LE CONTEXTE DU PROJET

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

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

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

L'initiative QVAS comporte trois volets :

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

## 1.2 LES OBJECTIFS DE L'INITIATIVE ET DES PROJETS PILOTES

### OBJECTIFS GÉNÉRAUX DE L'INITIATIVE

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

Sensibiliser aux problèmes liés aux aménagements inadéquats

Informar des solutions potentielles à privilégier

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

Susciter la volonté politique nécessaire au changement

Amorcer un changement des pratiques professionnelles

### OBJECTIFS DES PROJETS PILOTES

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

Le projet mené dans Mercier-Est, en collaboration avec Solidarité Mercier-Est et l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve est l'un des deux premiers projets pilotes réalisés à Montréal. Ce plan a été élaboré à la suite à une démarche participative et collaborative qui visent quatre objectifs :

1

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

2

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

3

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

4

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

Ce plan devient l'outil privilégié pour l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve dans la création progressive du Quartier vert, actif et en santé de Mercier-Est.

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

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

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

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

### RUES ET ESPACES PUBLICS POUR TOUS



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

### MODES DE DÉPLACEMENT ACTIFS ET SÉCURITAIRES



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

### AMÉNAGEMENTS NATURELS ET ÉCOLOGIQUES



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



**SENTIMENT D'APPARTENANCE  
ET ESPRIT DU LIEU**



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

**PARTICIPATION INCLUSIVE  
DE LA COMMUNAUTÉ**



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

**VISION DE « VIVABILITÉ »  
À LONG TERME**



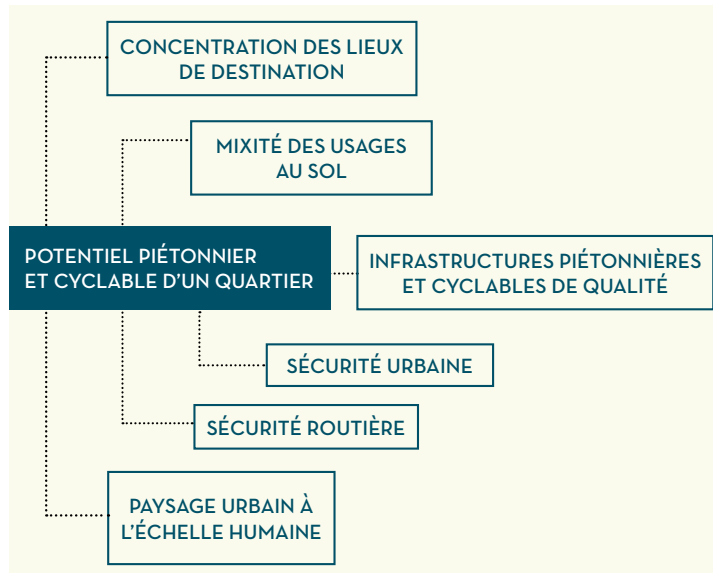
La notion de « vivabilité » renvoie à la qualité de vie globale d'un quartier, à la forme naturelle et bâtie de celui-ci, ainsi qu'à la manière dont on y vit et l'occupe. La mixité des fonctions, la densité, la proximité des commerces et autres services ainsi que la qualité des aménagements urbains en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

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

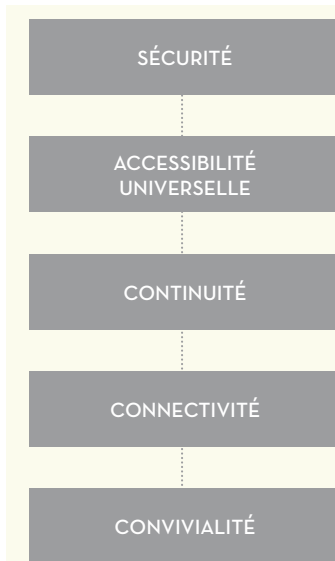
## 1.4 REPENSER L'AMÉNAGEMENT URBAIN EN FAVEUR DES TRANSPORTS ACTIFS

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

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



Caractéristiques des infrastructures piétonnières et cyclables de qualité



## 1.5 LES OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT POUR FAVORISER LES TRANSPORTS ACTIFS

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

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

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

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

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

## 1.6 LES ORIGINES DU PROJET

La proposition de Solidarité Mercier-Est a été retenue pour sa pertinence, la démonstration claire des besoins en aménagements en transport actif, la solidité de l'organisme, l'analyse déjà avancée des enjeux d'aménagement urbain du quartier ainsi que la forte mobilisation citoyenne à la suite d'un appel de propositions lancé par le CÉUM et la CQPP en janvier 2009. Le comité aviseur de la démarche RUI constitue le comité de suivi local. Les membres de ce comité, regroupant des représentants de divers organismes ainsi que des citoyens engagés dans les questions d'aménagement du quartier, assurent une bonne représentativité des divers acteurs du quartier et bonifient la démarche par leur connaissance du territoire.

La proposition établissait quatre cibles prioritaires :

1

L'APAISEMENT DE LA CIRCULATION

2

LA RÉDUCTION DU SENTIMENT D'INSÉCURITÉ (INSÉCURITÉ RÉELLE ET PERÇUE);

3

L'OPTIMISATION DU POTENTIEL PIÉTONNIER

4

LE DÉVELOPPEMENT DES RÉSEAUX DE TRANSPORT EN COMMUN ET DE TRANSPORT ACTIFS

## 1.7 LE PARTENARIAT

La démarche de planification d'un Quartier vert, actif et en santé se veut intersectorielle ; elle regroupe des acteurs des milieux municipal et communautaire ainsi que des citoyens. Depuis plusieurs années, de nombreux organismes du quartier œuvrent à la promotion du transport actif par l'entremise de diverses démarches. Celles-ci s'inscrivent essentiellement dans quatre grands thèmes :

- le réaménagement de la voie ferrée désaffectée du CN,
- un plan d'intervention en transport actif pour les zones scolaires,
- la diminution du camionnage sur la rue Notre-Dame Est,
- l'aménagement du cœur commercial Hochelaga-Des Ormeaux.

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

*« Nous croyons que le projet agira comme un catalyseur dans la mesure où il attirera l'attention sur les besoins et le dynamisme du quartier. »*

(Solidarité Mercier-Est, proposition de projet QVAS, 2009)

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

### Solidarité Mercier-Est

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



### Arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve

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



### Centre d'écologie urbaine de Montréal

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



## 1.8 LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU QUARTIER

Quartier péricentral et enclavé de l'est de Montréal, Mercier-Est est aux prises avec une difficile cohabitation des zones résidentielles et industrielles et des grands axes de transport routier. La perte d'une grande superficie de son noyau historique, partiellement rasé lors de la construction du pont tunnel Louis-Hyppolite-LaFontaine dans les années 1960, a fragilisé la vie du quartier. Il est ressorti de la seconde phase de son développement, à l'ère du « tout-à-l'auto », avec une densité faible à moyenne et caractérisé par une forte concentration d'arbres et d'espaces verts.

Une démarche de revitalisation urbaine intégrée (RUI) est en cours depuis 2005 à Mercier-Est. Le secteur retenu par les acteurs locaux pour développer un Quartier vert, actif et en santé correspond aux limites du territoire de revitalisation urbaine intégrée. Il est bordé par la rue Hochelaga au nord, le fleuve Saint-Laurent au sud, l'autoroute 25 à l'ouest et la rue George V, soit la limite administrative entre la ville de Montréal et celle de Montréal-Est, à l'est.



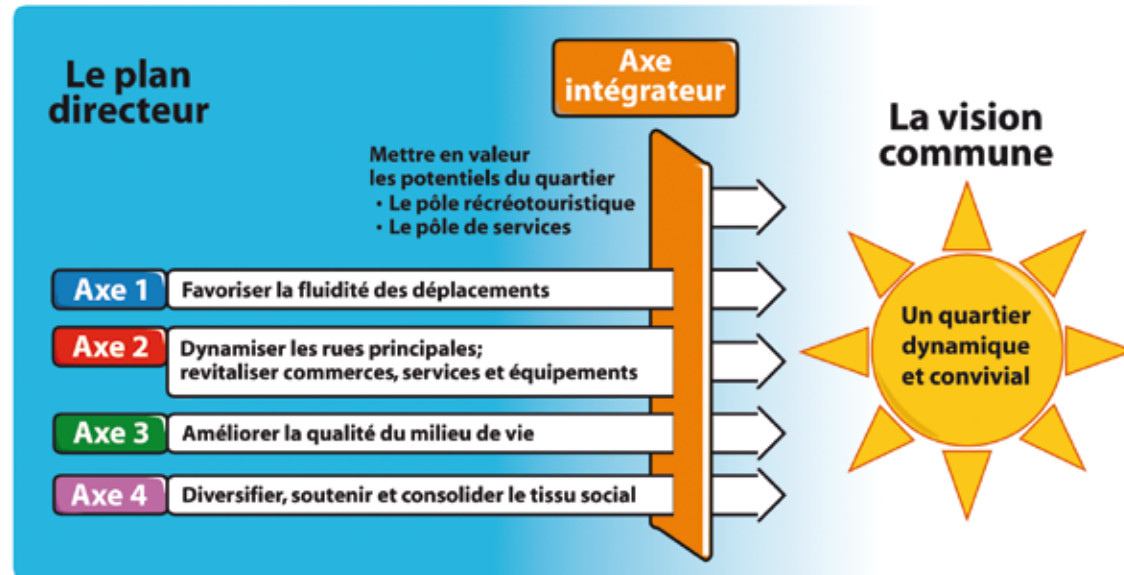
## 1.9 LA CULTURE DE PARTICIPATION CITOYENNE LOCALE

Premier quartier de Montréal désigné « Quartier en santé », Mercier-Est est depuis plus de 20 ans fortement reconnu pour la mobilisation de ses organismes, de ses institutions et de ses élus et avant tout, pour la mobilisation de ses citoyens. La table de quartier Solidarité Mercier-Est (SME), créée en 2001 par la fusion de *Mercier-Est quartier en santé* et de la *Table de concertation des organismes communautaires de Mercier-Est*, a appuyé ce mouvement de mobilisation et est rapidement devenu le cœur de la concertation dans le quartier. La mobilisation des citoyens a aussi été grandement bonifiée par le virage citoyen de la table amorcé en 2003 en privilégiant des concertations territoriales, c'est-à-dire de voisinage, plutôt que sectorielles.

L'orientation citoyenne de Solidarité Mercier-Est s'est consolidée par une collaboration avec le Centre Saint-Pierre par l'initiative *Agir dans son milieu*, qui vise le développement des pratiques innovatrices en matière de participation citoyenne, de concertation et de revitalisation urbaine. À partir de 2003, SME a organisé pour les citoyens plusieurs sessions de formation et des cafés urbains afin de mieux les intégrer à la vie du quartier. Cela a permis aux citoyens du quartier n'ayant qu'une vague connaissance des enjeux de développer leur vision et leur réflexion. Suite aux concertations territoriales et à ces formations, le premier Forum quinquennal de Mercier-Est, intitulé *Agir pour mon quartier*, a eu lieu en mai 2005. La participation de plus de 150 personnes, dont 41% de résidents, a permis de dégager six orientations de développement guidant la vision et les actions de SME.

Depuis ses débuts, la concertation est marquée par une réflexion collective sur la revitalisation du quartier Mercier-Est et sur les enjeux d'aménagement, notamment dans la portion sud du quartier. L'enclavement du quartier, la revitalisation de la rue Notre-Dame et de la promenade Bellerive, la desserte de transport collectif, la voie ferrée, les réseaux de pistes cyclables, la revitalisation des secteurs Saint-Victor et Saint-François, le centre récréosportif, l'aménagement du parc-école Boucher-De La Bruère, l'offre insuffisante pour les loisirs ainsi que la pénurie de commerces de proximité sont des enjeux qui préoccupent les citoyens et les organismes du quartier depuis de nombreuses années.

En 2005 également, une démarche de revitalisation urbaine intégrée (RUI) pour le secteur sud du quartier Mercier-Est a été initiée par l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. Portée par Solidarité Mercier-Est, cette démarche vise la mise en place d'une approche permettant de créer des milieux de vie dynamiques et agréables par le biais d'interventions concertées. Encore une fois, les citoyens se trouvent au cœur de la concertation de quartier. Après une année de consultation et de concertation du milieu, quatre (4) axes d'intervention ont été déterminés ainsi qu'un axe intégrateur pour encadrer le plan d'intervention de la démarche RUI :



Source : Solidarité Mercier-est, plan directeur de revitalisation urbaine intégrée, 2007

## 1.9 LA CULTURE DE PARTICIPATION CITOYENNE LOCALE (SUITE)

Pour financer certains projets de développement dans le sud du quartier, le fonds Agir ensemble a été créé. Action communautaire et projets citoyens sont ainsi appuyés financièrement via la démarche RUI. La production du document Boussole pour Mercier-Est par l'Atelier d'histoire de la Longue-Pointe, le réaménagement du parc-école Boucher-De La Bruère et le projet d'agriculture urbaine Paysage Solidaire de l'organisme Y'a quelqu'un l'aut'bord du mur sont des exemples de projets appuyés par le fonds. Ces projets sont tous des initiatives de quartier dont le moteur principal est l'implication citoyenne.

Afin de mettre en œuvre les orientations de développement et les priorités d'actions de la démarche RUI, des comités d'action sur des enjeux spécifiques ont été créés. Constitué de citoyens et d'organismes du quartier, un de ces comités se penche sur les enjeux du transport dans le sud du quartier en abordant les questions du transport collectif et de marchandises, des automobiles, des pistes cyclables, des passages piétonniers, de l'ouverture de la voie ferrée, du projet de Viabus, etc.

Dès janvier 2006, le comité d'action sur le transport a déterminé trois grands objectifs directement liés aux souhaits déjà partagés par la communauté locale :

- réduire la circulation automobile et le camionnage;
- améliorer la desserte en transport collectif;
- favoriser les déplacements non motorisés.

L'implication citoyenne est aussi forte au sein des organismes du quartier. Deux de ces organismes, soit l'Atelier d'histoire de la Longue-Pointe et le Collectif en environnement de Mercier-Est, qui sont composés uniquement de citoyens bénévoles, sont parmi les plus fortement impliqués.

## 1.10 CONJUGUER LES SAVOIRS CITOYENS ET LES SAVOIRS SPÉCIALISÉS

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

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

### SAVOIRS CITOYENS

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

### SAVOIRS SPÉCIALISÉS

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

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

## 1.11 LES PROBLÉMATIQUES LOCALES

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

1

LA SÉCURITÉ DES TRAVERSES ET L'AMÉNAGEMENT DE LA VOIE FERRÉE DU CANADIEN NATIONAL

2

L'AMÉNAGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME ET LA CONNEXION ENTRE LE QUARTIER RÉSIDENTIEL ET LA PROMENADE BELLERIVE

3

LA SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS DES ENFANTS À PROXIMITÉ DE LEURS LIEUX DE FRÉQUENTATION ET L'AMÉNAGEMENT DE CEUX-CI

4

L'AMÉLIORATION DE LA DESSERTE LOCALE EN TRANSPORT COLLECTIF

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

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

### PHASE 1: COMPRENDRE SON QUARTIER

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

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

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

MAI 2009

JUIN

JUILLET

AOÛT

SEPTEMBRE

2 mai 2009  
Promenade de Jane



20 participants

23 mai 2009  
Photomaton  
à la Fête des vélos



30 participants

16 juin 2009  
Consultation sur  
l'aménagement de  
la voie ferrée du CN



29 participants

26 août 2009  
Atelier jeunesse  
avec les adolescents  
de l'Antre-Jeunes



6 participants

22 septembre 2009  
Lancement des activités  
de participation publique



50 participants

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

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

OCTOBRE

NOVEMBRE

DÉCEMBRE

JANVIER 2010

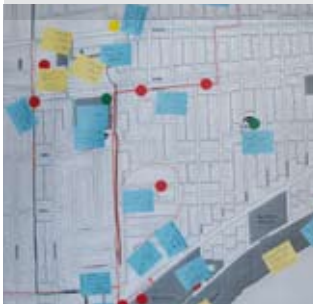
FÉVRIER

28 octobre 2009  
**Café urbain :  
La rue Notre-Dame Est  
dans Mercier-Est**



15 participants

28 novembre 2009  
**Café urbain :  
Un milieu de vie  
pour nos enfants**



25 participants

20 janvier 2010  
**Café urbain :  
Mercier-Est en route  
pour vers un transport  
collectif efficace**



20 participants

6 février 2010  
**Grand rassemblement :  
Ensemble pour notre plan  
d'aménagement urbain**



55 participants



# CAHIER 2

Quartiers verts  
*actifs et en santé*

## ENSEMBLE POUR UN QUARTIER VERT

Portrait du quartier Mercier-Est





# PORTRAIT DU QUARTIER MERCIER-EST

---

2.1	RENSEIGNEMENTS SOCIODÉMOGRAPHIQUES.....	1
2.2	PROFIL DES DÉPLACEMENTS.....	7
2.3	PORTRAIT DE QUARTIER EN MATIÈRE DE TRANSPORT ACTIF.....	9
	A. Mercier-Est dans Montréal.....	9
	B. Lieux de destination.....	11
	C. Réseaux de transport .....	13
	D. La voie ferrée : une fracture au cœur du quartier.....	15
	E. Notre-Dame Est : une artère en milieu résidentiel .....	17
	F. Les rues locales : pistes de course ou espaces partagés ? .....	19
	G. Un transport collectif : pour qui ? .....	21

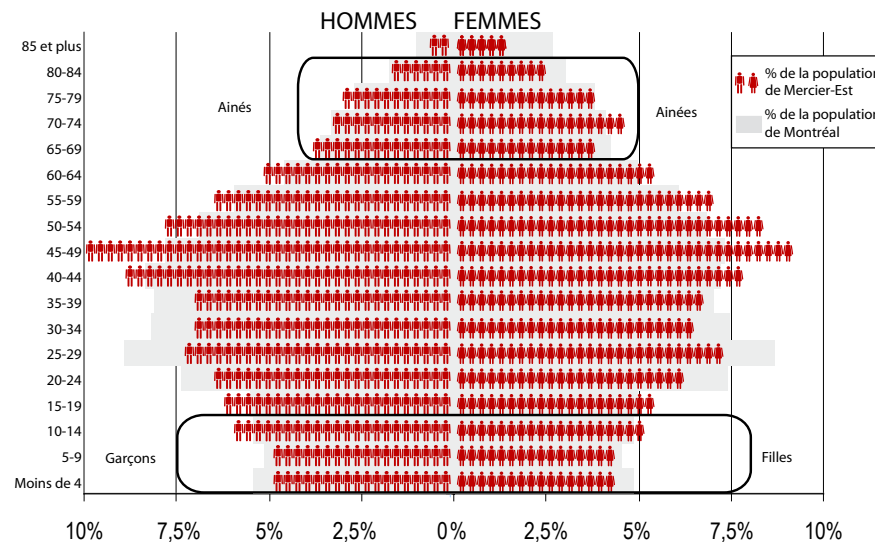
Le secteur désigné par les acteurs locaux où élaborer pour développer un Quartier vert, actif et en santé (QVAS) correspond aux limites du territoire de revitalisation urbaine intégrée.



## 2.1 RENSEIGNEMENTS SOCIODÉMOGRAPHIQUES

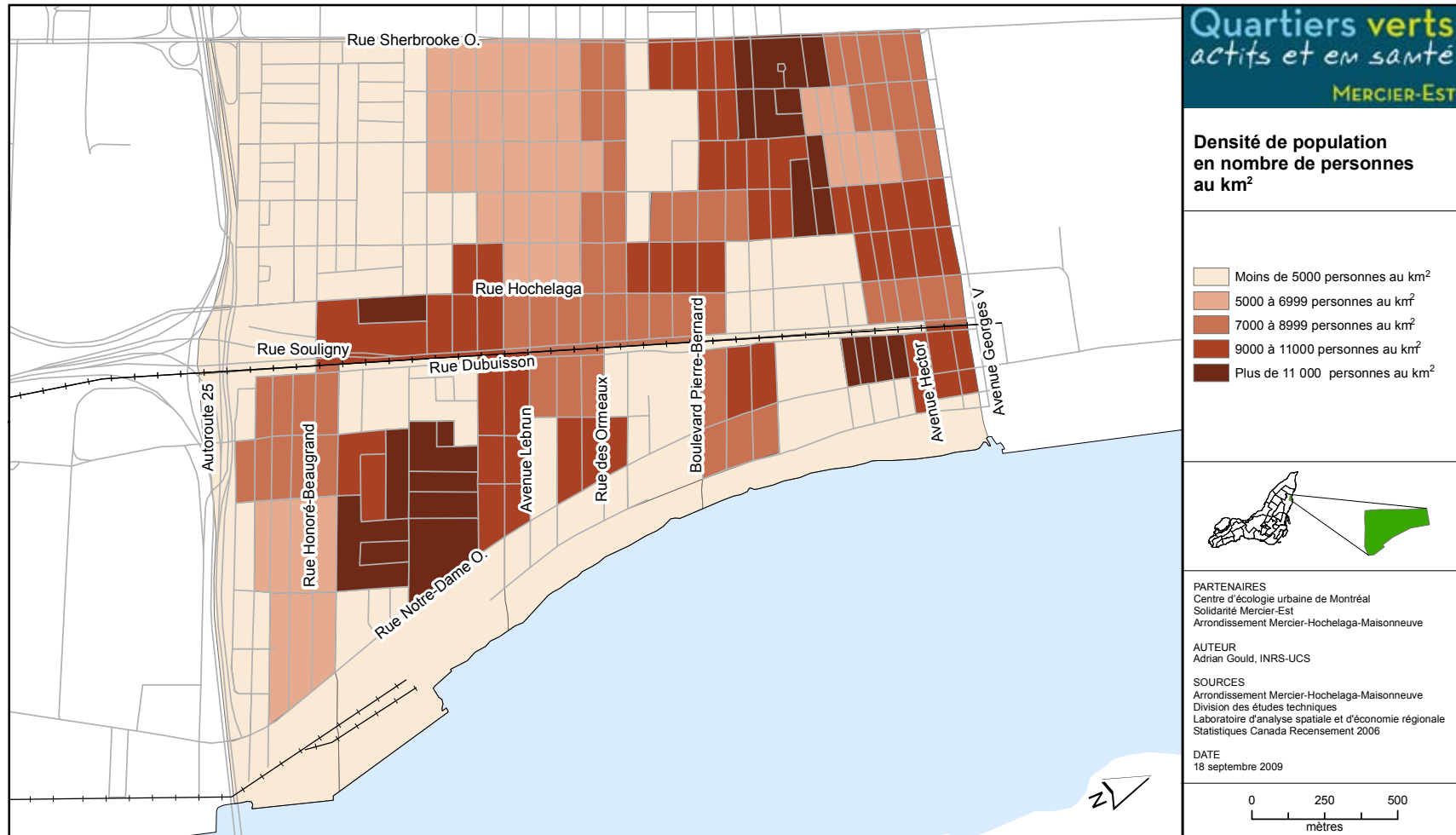
Les 7 625 ménages du territoire du Quartier vert, actif et en santé de Mercier-Est comptent 15 800 personnes, soit 12,2 % de la population de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonnette, qui en compte 129 110. La tranche d'âge des 40 à 65 ans représente près de 38 % de la population du quartier, une caractéristique qui le distingue de Montréal (32,9 %).

Pour leur part, les 20 à 35 ans sont sous-représentés. Ils constituent 19,2 % de la population du secteur QVAS, alors qu'ils représentent près du quart de la population montréalaise (24 %).



## DENSITÉ DE LA POPULATION

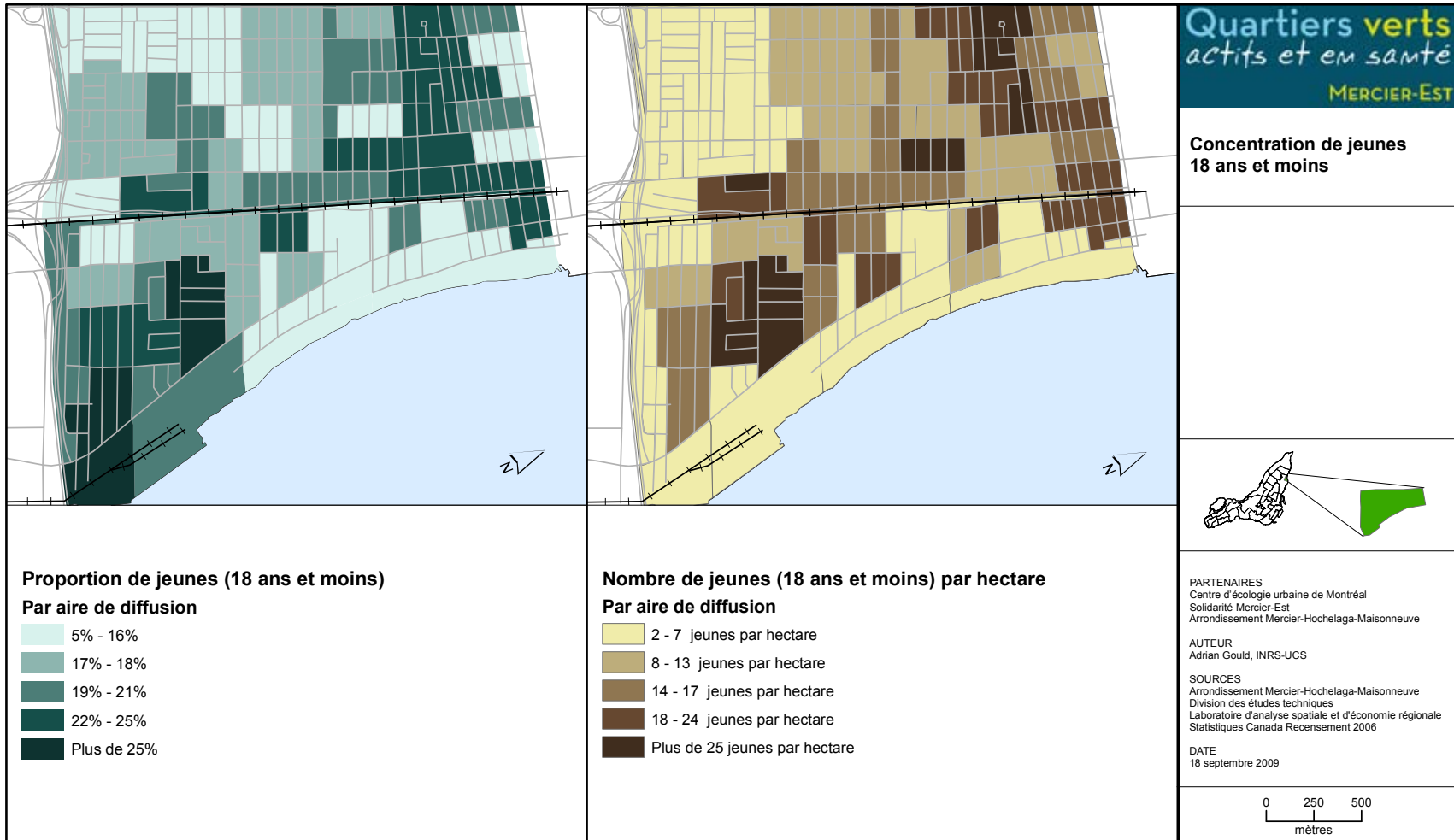
La population, sur le plan de la densité, est distribuée comme suit :



Les zones à plus forte densité, accolées aux rues Notre-Dame Est et Georges-V, sont composées en majeure partie de triplex, de duplex et de walk-up. Les zones de densité plus faible sont constituées de maisons unifamiliales (secteur nord-ouest).

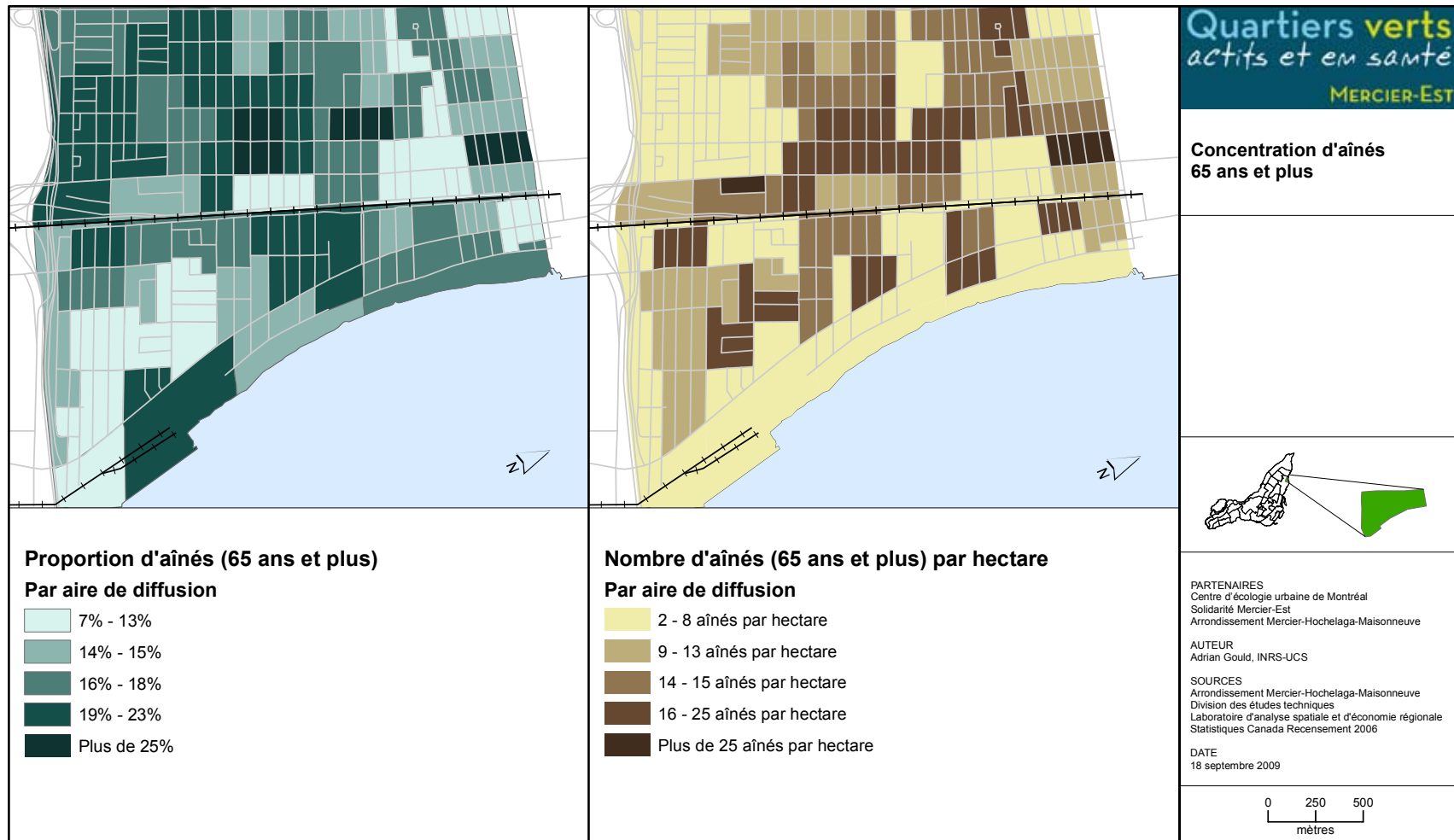
Les jeunes de moins de 18 ans forment 20% de la population du quartier, soit un taux équivalent à celui de la ville de Montréal. Les critères de concentration peuvent être multiples : proximité d'écoles primaires ou d'équipements destinés aux jeunes (parcs, espaces de jeux), localisation des types de logements adaptés aux familles.

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



Les personnes âgées (65 ans et plus), présentes sur l'ensemble du territoire, représentent 14% de la population. Les secteurs de concentration d'aînés ne correspondent pas nécessairement à la localisation des cinq résidences adaptées. Ces personnes peuvent être sujettes à des problèmes de mobilité en raison de leur condition phy-

sique et cognitive (vitesse de marche, de problèmes de vision, d'équilibre, de motricité, etc.). Les aménagements proposés devront également prendre leurs besoins particuliers en compte.



## SANTÉ PHYSIQUE

Sur le territoire du CSSS de la Pointe-de-l'Île, l'espérance de vie des femmes comme celle des hommes est légèrement inférieure à celle des Montréalais<sup>1</sup>.

ESPÉRANCE DE VIE ET ESPÉRANCE DE VIE EN BONNE SANTÉ TERRITOIRE DU CSSS DE LA POINTE-DE-L'ÎLE ET MONTRÉAL, 2008				
	HOMMES		FEMMES	
	territoire du CSSS de la Pointe-de-l'Île	Échelle de la ville de Montréal	territoire du CSSS de la Pointe-de-l'Île	Échelle de la ville de Montréal
ESPÉRANCE DE VIE	76 ans	77 ans	81 ans	82 ans
ESPÉRANCE DE VIE EN BONNE SANTÉ	65 ans	65 ans	67 ans	67 ans

Certains déterminants de la santé peuvent être établis:

**53 %**

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

**30 %**

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

**48 %**

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

**24 %**

DE LA POPULATION DE 12 ANS ET PLUS N'UTILISE JAMAIS DE MODE ACTIF DE TRANSPORT POUR SES DÉPLACEMENTS (TRAVAIL/ÉTUDES/EMPLETTES) (MONTRÉAL : 21 %)

## ACCESSIBILITÉ ALIMENTAIRE

Les habitudes alimentaires sont grandement influencées par l'environnement dans lequel nous vivons<sup>2</sup>. La consommation de fruits et légumes frais est un facteur de prévention de plusieurs problèmes de santé dont l'obésité, les maladies cardiovasculaires et les cancers<sup>3, 4, 5, 6</sup>. L'accès à ces aliments santé est loin d'être assuré sur tout le territoire à l'étude.

→ Sur une distance de marche de 500 mètres, plusieurs secteurs résidentiels du quartier sont mal approvisionnés en fruits et légumes frais.

→ Le secteur Est, dans l'axe de la rue Georges-V, est particulièrement mal desservi en fruits et légumes frais.

→ L'absence de commerces de proximité offrant des fruits et légumes frais pose un problème d'accès aux personnes ne disposant pas d'une voiture.

<sup>1</sup> Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, 2008. *Chiffres clés de la situation sociosanitaire du CSSS de la Pointe-de-l'Île*. Direction de santé publique.

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

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

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

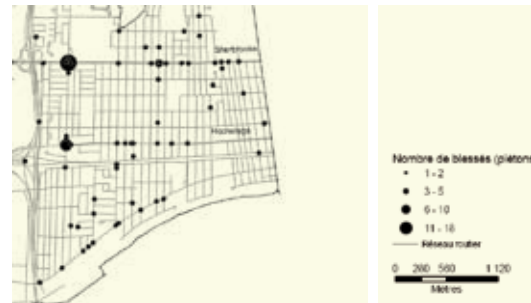
<sup>5</sup> Rimm, E.B. et al. *Vegetable, Fruit and Cereal Fiber Intake and Risk of Coronary Heart Disease Among Men*, «The Journal of American Medical Association» (JAMA), 1996; 275(6), p. 447-51.

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

## ACCIDENTS DE LA ROUTE

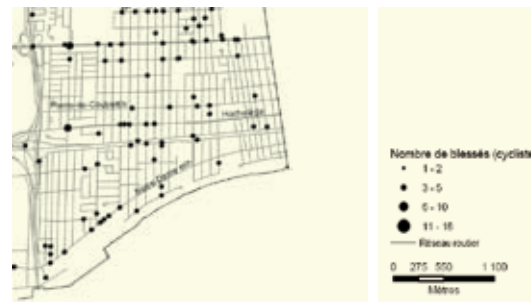
Au Québec, les accidents de la route sont la première cause de décès chez les enfants et les jeunes adultes<sup>7</sup>. À Montréal seulement, cinq piétons par jour en moyenne sont blessés par un véhicule<sup>8</sup>. Près du quart des piétons et des cyclistes blessés sur l'île de Montréal ont moins de 18 ans<sup>9</sup>. Plus de la moitié (58 %) des blessés ont été frappés à une intersection (63 % pour les piétons seulement<sup>10</sup>). Approximativement 60% des accidents surviennent aux intersections des artères. L'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve compte parmi les cinq arrondissements de la ville de Montréal où l'on compte le plus de piétons, de cyclistes et d'automobilistes blessés<sup>11</sup>.

### Distribution des piétons blessés nécessitant une intervention ambulancière dans Mercier-Est (1999-2003)



Source : Morency P & Cloutier MS. Distribution géographique des blessés de la route sur l'île de Montréal (1999-2003). Cartographie pour les 27 arrondissements. Direction de santé publique de Montréal. Juin 2005.

### Distribution des cyclistes blessés nécessitant une intervention ambulancière dans Mercier-Est (1999-2003)



Source : Morency P & Cloutier MS. Distribution géographique des blessés de la route sur l'île de Montréal (1999-2003). Cartographie pour les 27 arrondissements. Direction de santé publique de Montréal. Juin 2005.

<sup>7,8</sup> Direction de santé publique de Montréal. Le transport urbain, une question de santé – Rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise. Agence de la santé et des services sociaux de Montréal; 2006.

<sup>9,10,11</sup> Morency P & Cloutier MS. Distribution géographique des blessés de la route sur l'île de Montréal (1999-2003). Cartographie pour les 27 arrondissements. Direction de santé publique de Montréal. Juin 2005.

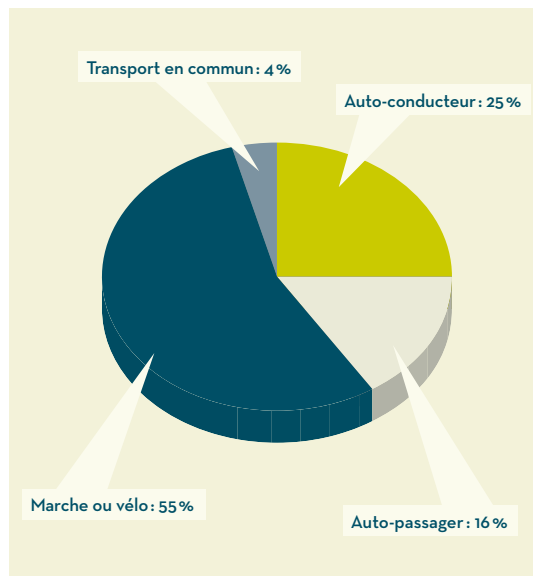
## 2.2 PROFIL DES DÉPLACEMENTS

Les comportements de mobilité des résidants du quartier Mercier-Est sont à l'image de ceux des quartiers centraux de Montréal. La part modale des transports en commun y est de 21,3% (Montréal: 27,2%). Des 7 500 déplacements journaliers internes (des déplacements dont l'origine et la destination se trouvent à l'intérieur de la zone d'étude), plus d'un déplacement sur deux est effectué en transport actif. De ceux-ci, 85% constituent des trajets de moins d'un kilomètre. On note aussi que la majorité des déplacements internes sont effectués par les jeunes de moins de 15 ans.

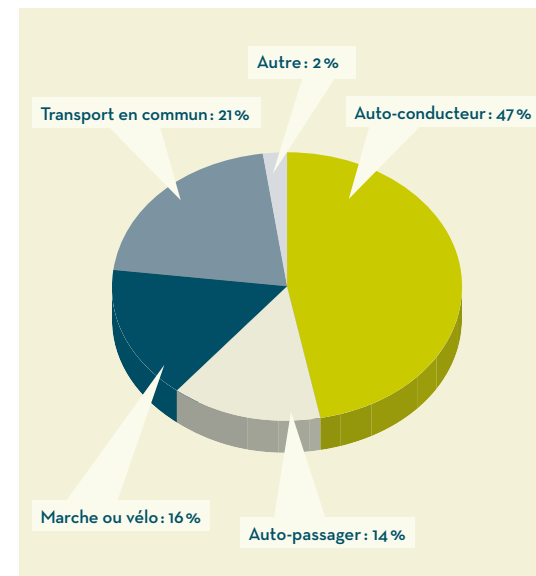
Plusieurs acteurs locaux déplorent l'insuffisance de la desserte locale en transport collectif dans le quartier. Les résultats de l'enquête O/D<sup>12</sup> corroborent ces affirmations. En effet, pour les déplacements internes, la part modale du transport en commun n'atteint que 3,7%. Un résultat qui laisse supposer, qu'à défaut d'un service adapté, les résidants de Mercier-Est optent fréquemment pour une solution de rechange, soit la marche ou l'automobile. C'est aussi un élément limitatif pour les personnes à mobilité réduite (aînés, handicapés) qui peut restreindre leur accessibilité aux lieux de prestation de services, de socialisation et de consommation et accroître leur isolement.

Les résidants du quartier possèdent en moyenne plus de voitures par logement que les résidants des quartiers centraux de Montréal. Près de 38,1% des ménages montréalais ne possèdent pas de voiture; le taux est de 24% dans Mercier-Est.

Répartition des déplacements locaux selon le mode de transport utilisés par les résidants de Mercier-Est, 2003



Répartition des déplacements selon le mode de transport utilisé par les résidants de Mercier-Est, 2003



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



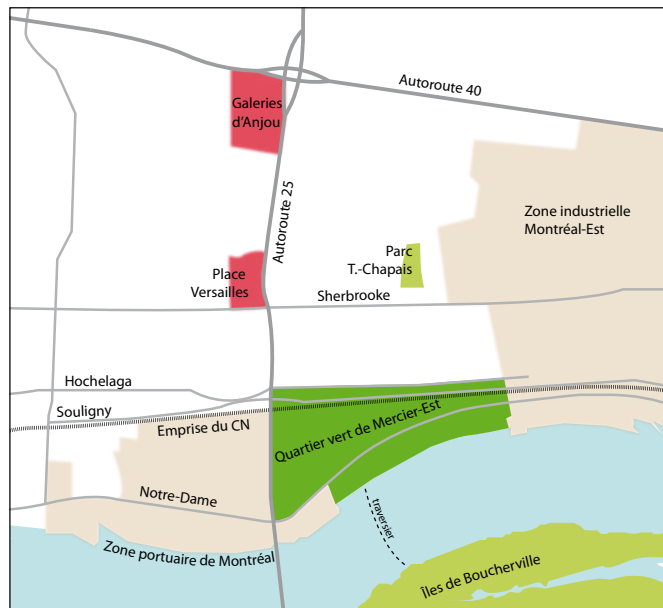
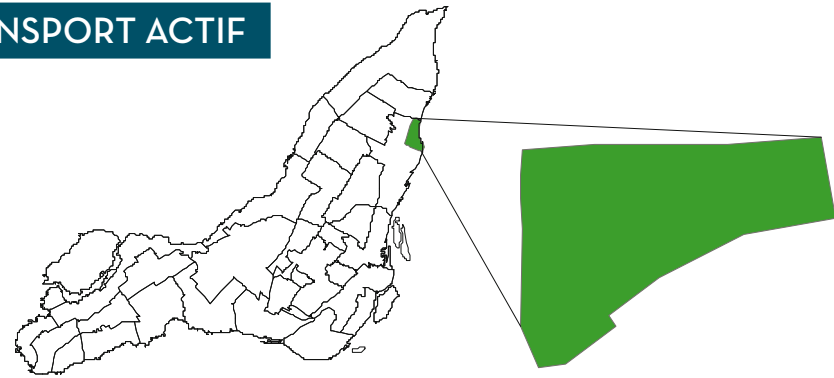
## 2.3 PORTRAIT DE QUARTIER EN MATIÈRE DE TRANSPORT ACTIF

### A. MERCIER-EST DANS MONTRÉAL

#### PROBLÉMATIQUE

Quartier péricentral et enclavé de l'est de Montréal, Mercier-Est est aux prises avec une difficile cohabitation des zones résidentielles et industrielles et des grands axes de transport routier. La perte d'une grande superficie de son noyau historique, partiellement rasé lors de la construction du pont tunnel Louis-Hyppolite-LaFontaine dans les années 1960, a fragilisé la vie du quartier. La seconde phase de son développement, à l'ère du « tout-à-l'auto », a résulté en un quartier de moyenne à faible densité, caractérisé par une forte concentration d'arbres et d'espaces verts.

Une démarche de revitalisation urbaine intégrée (RUI) est en cours depuis 2005 à Mercier-Est. Le secteur identifié par les acteurs locaux pour développer un Quartier vert, actif et en santé correspond aux limites du territoire de revitalisation urbaine intégrée. Il est bordé par la rue Hochelaga au nord, le fleuve Saint-Laurent au sud, l'autoroute 25 à l'ouest et la rue George-V, soit la limite administrative entre la ville de Montréal et celle de Montréal-Est, à l'est.



« [...] la construction du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine, détruisant ainsi le cœur de l'ancien village de la Longue-Pointe. Peu après, le centre commercial Place Versailles fait son apparition en périphérie de Mercier-Est, menaçant les petits commerces de voisinage. [...] Enfin, l'activité industrielle et portuaire en croissance dans le secteur transforme la rue Notre-Dame Est, où il y avait jadis une belle qualité de vie, en un large boulevard urbain bruyant et pollué, envahi par les camions. »

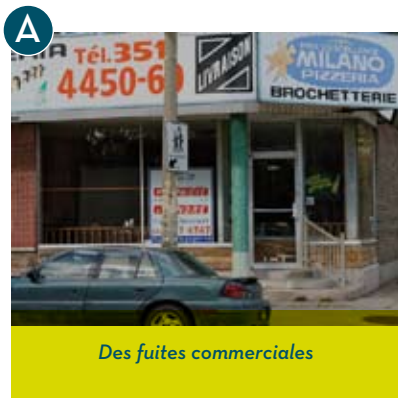


Plan RUI, Solidarité Mercier-Est, avril 2007

«[Le quartier] possède aussi bien un côté campagnard, c'est-à-dire une riche verdure avec des maisons unifamiliales, qu'un côté urbain, soit la proximité des services du centre-ville et les commodités de la vie urbaine.»



Plan RUI, Solidarité Mercier-Est, Avril 2007



Des fuites commerciales

Les commerces de proximité dans Mercier-Est sont en concurrence directe avec plusieurs centres commerciaux et magasins à grande surface montréalais et de la Rive-Sud. L'accessibilité accrue via le réseau autoroutier génère d'importantes fuites commerciales au détriment du noyau commercial local. (C/2)



La cohabitation des zones résidentielles et industrielles

De part et d'autre, le quartier Mercier-Est est bordé par de grands parcs industriels (Port de Montréal à l'ouest, parc industriel de Montréal-Est à l'est) dont le seul lien terrestre est la rue Notre-Dame Est. La cohabitation avec les zones résidentielles est difficile : pollution sonore, visuelle et atmosphérique qui peut être à la source de certains problèmes de santé caractéristiques de la population de Mercier-Est.



Un quartier vert

Près de 15% du territoire de Mercier-Est est composé d'espaces verts. Assurer la protection du parc de la Promenade Bellefleur, optimiser le trajet de la Route verte et pérenniser le service de navette fluviale vers le parc national des Îles-de-Boucherville sont des actions ciblées à prioriser pour ancrer le caractère naturel du quartier. (C/3)



Un réseau de transport destructurant

La construction du pont-tunnel Louis Hippolyte-La Fontaine et de l'autoroute 25 dans les années 1960 a porté un dur coup au village de Tétraultville dont le noyau villageois a été littéralement rasé. L'actuel Mercier-Est est coupé de Mercier-Ouest. (C/4)

## B. LIEUX DE DESTINATION

### PROBLÉMATIQUE

Mercier-Est possède une diversité de lieux d'intérêt et de services qui sont dispersés sur l'ensemble de son territoire. Cet éparpillement augmente les temps de déplacement et, en raison d'une offre de transport en commun déficiente et de réseaux de transport actif peu attrayants, contraint les résidents à utiliser la voiture. Son développement de l'ère du « tout-à-l'auto » a laissé ses marques. Les abords de la majorité des lieux de destination sont aménagés pour accueillir les automobilistes au détriment de la sécurité des piétons et des cyclistes.



Le pôle de commerces de proximité constitue également le cœur géographique du quartier. Bien qu'il soit perçu comme étant un lieu sécuritaire par la population locale, la discontinuité de la trame commerciale et de l'entretien des bâtiments en altère la convivialité. Malgré des interventions effectuées pour accroître le confort des piétons, peu d'espaces de repos ou de rencontre y sont aménagés, ce qui limite la rétention des passants et l'animation naturelle des lieux. En raison d'une offre commerciale peu orientée vers les achats courants, les commerces sont soumis à une forte concurrence de la part des nombreux centres commerciaux et magasins à grande surface à proximité. (C/2 et C/9)

« À l'image des résultats obtenus dans un sondage téléphonique, les experts ont fait une évaluation plus ou moins critiques du secteur Hochelaga, lui reprochant principalement les manque d'attraits et d'originalité des vitrines et des commerces, la faible présence d'aires de repos, de lieux extérieurs de socialisation, l'absence d'affichage signalétique indiquant qu'il s'agit d'une rue commerciale, la faible présence de restaurants, la discontinuité de la trame commerciale, le manque de variété dans la gamme des produits offerts, ainsi que la présence de générateurs d'achalandage de type local seulement. »



Rapport sur les utilisateurs de la rue Hochelaga,  
Zins Beachesne et associés, 2007



La Maison de la culture de Mercier

Lieu de diffusion culturelle important dans le quartier Mercier-Est, la Maison de la culture abrite des salles d'exposition multifonctionnelles, un amphithéâtre ainsi qu'une bibliothèque. Chaque année, l'institution accueille 36 300 personnes d'âges variés pour de ses activités en journée et en soirée. La façade de ce bâtiment municipal est cependant plutôt hermétique et, malgré l'achalandage que ce dernier génère, n'a que très peu d'impact sur la surveillance naturelle de la rue Hochelaga.



Le futur centre récréosportif

L'annonce de la construction de ce complexe sportif est le résultat d'une mobilisation citoyenne depuis plus de 10 ans. À terme, le centre constituera un lieu de destination pour les 45 000 résidents de Mercier-Est et des quartiers limitrophes où pratiquer des activités physiques. Ce site est actuellement mal desservi par les transports collectifs, et le plan d'implantation suggère la création de 200 nouvelles cases de stationnement. L'augmentation des déplacements motorisés dans le quartier aura un impact sur le risque de traumatismes à la suite d'un accident de la circulation et fera croître la superficie de l'espace bétonné.



Le centre commercial Notre-Dame

Seule concentration commerciale du sud du quartier, le centre commercial Notre-Dame dessert à la fois les résidents locaux et les automobilistes transitant dans le quartier. L'aspect négligé du cadre bâti et le haut taux d'inoccupation des locaux (20%) peut être rebutant pour les piétons, et ce, particulièrement en soirée en raison d'un éclairage de type autoroutier. Le passage vers le parc de la Promenade Bellerive y est particulièrement peu sécuritaire. (C/2)



Le parc de la Promenade Bellerive

Le parc de la Promenade Bellerive fait partie du réseau des grands parcs de la ville de Montréal. Jumelé aux nombreux parcs d'arrondissement qui le bordent, cet espace vert constitue une incroyable vitrine sur le fleuve Saint-Laurent. Il constitue également un pôle récréatif majeur qui tirerait profit d'une promotion plus soutenue à l'échelle montréalaise. L'augmentation de l'achalandage justifierait l'amélioration de l'offre de services en période estivale et hivernale. L'accès au parc national des Îles-de-Boucherville par navette fluviale représente un attrait majeur. Les accès piétonniers et cyclables y sont malheureusement peu sécuritaires. (C/3)

## C. RÉSEAUX DE TRANSPORT

### PROBLÉMATIQUE

Mercier-Est jouit d'une grande accessibilité en transport routier ainsi qu'en transport collectif. La proximité du réseau routier supérieur et la présence d'activités industrielles induisent une circulation motorisée dense qui a des effets néfastes sur la qualité de vie des résidents et sur la sécurité des piétons et des cyclistes. De plus, les déplacements à l'intérieur du quartier, en transport en commun, à pied ou à vélo, sont parfois difficiles puisque les réseaux ne répondent pas adéquatement aux besoins locaux.



« Le territoire de Mercier-Est est mal desservi en matière de voies cyclables. Il est vrai que la Route verte parcourt le quartier d'est en ouest, mais son aménagement est peu sécuritaire, et le décor environnant, peu attrayant. »



Le plan de transport: des pistes d'action pour Mercier-Est,  
Comité d'action sur le réaménagement de la rue Notre-Dame, septembre 2007



Une concentration de la circulation automobile



Des axes de camionnage entre deux zones industrielle



Un réseau de transport collectif orienté vers la desserte régionale



Un réseau cyclable minimaliste et axé sur les déplacements de loisirs

À défaut d'un service de transport collectif structurant vers le centre-ville, le débit de circulation automobile aux heures de pointe y est imposant.

#### SONDAGE

« 66 % des répondants du sondage CROP considèrent que l'augmentation de la fréquence de passage des autobus est une priorité dans l'optique d'une amélioration du réseau d'autobus dans le quartier. »

La qualité de vie dans le sud du quartier Mercier-Est est lourdement hypothéquée par la circulation lourde générée par sa localisation entre le Port de Montréal et le parc industriel de Montréal-Est. Une situation qui s'améliorera sous peu grâce à l'interdiction du camionnage de nuit (de 19h00 à 7h00) sur la rue Notre-Dame Est dès la construction d'un accès alternatif au parc industriel de Montréal-Est (rue Lakefield). Le camionnage de transit de jour demeurera cependant un enjeu de taille. (C/4)

#### SONDAGE

« 56 % des répondants du sondage CROP appuient l'interdiction du camionnage en tout temps sur la rue Notre-Dame Est. »

Malgré sa localisation excentrée par rapport au centre-ville de Montréal, Mercier-Est bénéficie d'une station de métro, le terminus Honoré-Beaugrand. Cette station est un important pôle de transport pour l'est de l'île de Montréal puisqu'une dizaine de circuits d'autobus s'y rabattent. Si les autobus rendent facilement accessible la station de métro aux heures de pointe, la desserte locale décline substantiellement durant la journée. La faible fréquence de passage des autobus, le manque de connectivité des tracés et des points de service et l'irrégularité du service sont les principales causes du faible taux d'utilisation des transports en commun dans Mercier-Est. (C/6)

Le réseau cyclable actuel dans Mercier-Est se limite à la Route verte, qui traverse le parc de la Promenade Bellerive, un axe qui sert peu les déplacements locaux, et à une nouvelle bretelle d'entrée qui a été créée en 2010 afin de lier les quartiers Mercier-Est et Mercier-Ouest. Cette bretelle draine les cyclistes vers l'intersection des rues Souigny et Honoré-Beaugrand qui constitue un nœud de transport dangereux pour les piétons et les cyclistes. Des pistes cyclables sur les rues Pierre-Bernard et Souigny sont projetées. (C/7)

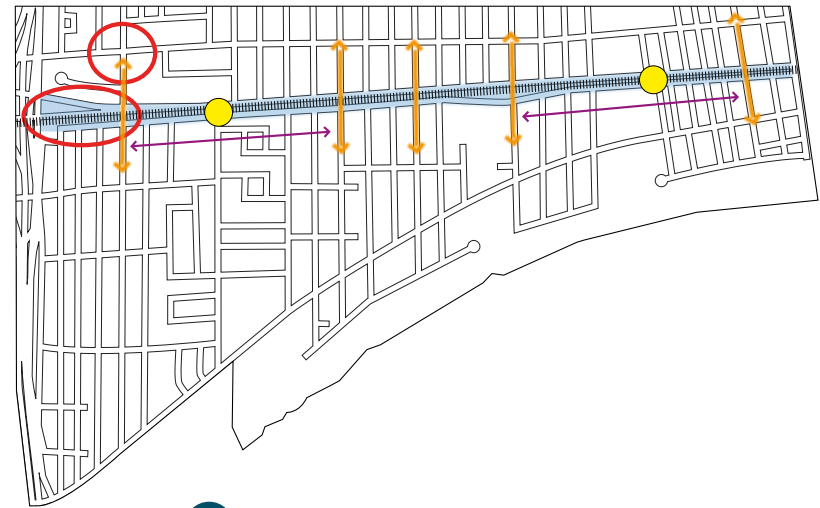
#### SONDAGE

« 57 % des répondants du sondage CROP sont d'avis que le nombre de pistes cyclables dans le quartier est insuffisant. »

## D. LA VOIE FERRÉE: UNE FRACTURE AU CŒUR DU QUARTIER

### PROBLÉMATIQUE

La large emprise ferroviaire appartenant au Canadien National (CN) est un lieu de passage obligé entre le nord et le sud de Mercier-Est. Malgré l'abandon d'une des voies et la faible utilisation de la voie toujours en fonction, la reconversion du site ne peut être envisagée pour le moment. L'Agence métropolitaine de transport (AMT) prévoit en faire un corridor de transport collectif structurant pour l'est de Montréal. L'activité aux abords du site est faible.



- A** Des intersections à réaménager
- B** Du transport collectif dans l'emprise du Canadien National
- C** Des distances importantes entre les traverses
- D** Une transition abrupte entre autoroute et quartier résidentiel

### PRIORITÉS DE QUARTIER

Tout au long du processus participatif, lors des différentes activités regroupant des publics distincts, certaines préoccupations ont été régulièrement mises en relief. Le 6 février dernier, la journée de clôture des consultations, les citoyens de Mercier-Est présents à l'événement ont exprimé ce qu'ils priorisaient comme types d'interventions souhaitées pour le secteur de la voie ferrée :

**1** SÉCURISER LES TRAVERSES PIÉTONNIÈRES EXISTANTES.  
76%

**2** AMÉNAGER DE NOUVELLES TRAVERSES PIÉTONNIÈRES ET CYCLABLES.  
59%

**3** MARQUER LE CARACTÈRE RÉSIDENTIEL DU QUARTIER À L'INTERSECTION HONORÉ-BEAUGRAND / SOULIGNY.  
41%

**4** AMÉNAGER DES LIENS CYCLABLES SÉCURITAIRES INTRA ET INTER QUARTIER.  
16%

**5** VERDIR LE CORRIDOR FERROVIAIRE.  
15%

\* Les % représentent le cumul des votes « urgent » et « essentiel » pour chaque mesure.

« La population [...] est désormais contrainte à faire des détours de près d'un kilomètre pour un simple déplacement (à la suite de l'implantation de la clôture Frost). Faut-il se surprendre que des brèches soient apparues dans cette clôture ? »



Le plan de transport : des pistes d'action pour Mercier-Est,  
Comité d'action sur le réaménagement de la rue Notre-Dame, septembre 2007



Des intersections à réaménager

La largeur excessive des six intersections, l'absence de trottoirs continus, un marquage au sol absent ou peu visible et une signalisation inadéquate ne favorisent pas les déplacements piétonniers sécuritaires et conviviaux de part et d'autre de la voie ferrée.



Du transport collectif dans l'emprise du Canadien National

L'AMT est actuellement locataire du terrain qui accueillait la bande ferroviaire désaffectée. En 2002, le projet Via-Bus qui prévoyait l'implantation de trois gares d'autobus dans le quartier s'est buté à une vive opposition des résidents de Mercier-Est. L'administration municipale actuelle prévoit concevoir un plan particulier d'urbanisme afin de revitaliser ce site.

#### SONDAGE

« 49% des répondants du sondage CROP, tous résidents de Mercier-Est, ont privilégié l'option d'un transport collectif structurant pour la revitalisation de ce site ».



Des distances importantes entre les traverses

À deux endroits, une distance de plus de 700 mètres entre les intersections oblige les piétons et les cyclistes à effectuer un détour important ou à traverser illégalement par des brèches dans la clôture de protection.

Par exemple, la distance entre les intersections Honoré-Beaugrand et Lebrun est de 750 mètres, ce qui correspond à 8 minutes de marche pour un adulte.

Deux passages pour piétons et cyclistes sont projetés aux rues Liébert et Aubry. (C/1)

#### SONDAGE

« 88% des répondants du sondage CROP se disent en faveur de l'aménagement de passages pour les piétons et les cyclistes sur la voie ferrée. »



Une transition abrupte entre autoroute et quartier résidentiel

Les intersections Souigny/Honoré-Beaugrand et Hochelaga/Honoré-Beaugrand constituent, à la fois, des entrées de quartier importantes et des interfaces entre le réseau routier supérieur et le quartier. Leurs dimensions et l'absence de mesure pour affirmer la priorité accordée aux piétons en font des lieux difficiles à traverser, et ce, particulièrement pour les personnes à mobilité réduite.

## E. NOTRE-DAME EST : UNE ARTÈRE EN MILIEU RÉSIDENTIEL

### PROBLÉMATIQUE

En raison de son gabarit, la rue Notre-Dame Est crée une seconde fracture dans un quartier déjà très enclavé. La circulation lourde génère son lot de nuisances : pollution de l'air, bruit, vibrations. Les effets sont perceptibles : beaucoup de résidants quittent le quartier, le taux de locataires y est élevé et le bâti subit une dégradation accélérée. Le débit et la vitesse de circulation limitent l'accès sécuritaire en transport actif au parc de la Promenade Bellerive, ce qui incite une bonne part des visiteurs à s'y rendre en voiture.



### PRIORITÉS DE QUARTIER

Tout au long du processus participatif, lors des différentes activités regroupant des publics distincts, certaines préoccupations ont été régulièrement mises en relief. Le 6 février dernier, la journée de clôture des consultations, les citoyens de Mercier-Est présents à l'événement ont exprimé ce qu'ils priorisaient comme types d'interventions souhaitées pour le secteur de la rue Notre-Dame :

**1** RÉDUIRE LE NOMBRE DE VOIES DE CIRCULATION.  
70%

**2** SÉCURISER LES INTERSECTIONS À LA FAVEUR DES PIÉTONS ET DES CYCLISTES.  
69%

**3** MARQUER LE CARACTÈRE RÉSIDENTIEL AUX ENTRÉES EST ET OUEST DU QUARTIER  
33%

**4** RÉDUIRE LA VITESSE DE LA CIRCULATION.  
25%

**5** VERDIR LES PARCOURS PIÉTONNIERS SUR LA RUE NOTRE-DAME.  
15%

\* Les % représentent le cumul des votes « urgent » et « essentiel » pour chaque mesure.

En chiffres, la « circulation journalière de camions sur la rue Notre-Dame Est est estimée à environ 1 500 passages ».

« [...] les niveaux de bruit mesurés jour et nuit sur Notre-Dame dans Mercier-Est atteignent 70,6 dB(A), niveau largement supérieur à la norme de 55 décibels établie par l'Organisation mondiale de la santé »



Pour une modernisation intégrée globale et durable de la rue Notre-Dame, Collectif en environnement de Mercier-Est et Solidarité Mercier-Est, janvier 2008



Des dimensions autoroutières

Dans Mercier-Est, la rue Notre-Dame Est comporte un nombre de voies supérieur aux segments situés plus à l'est et à l'ouest sur la même rue (six voies plutôt que quatre à l'est et à l'ouest). La concentration du trafic de transit est-ouest sur Notre-Dame Est, la largeur excessive de l'emprise routière et la synchronisation des feux de circulation génèrent un débit et une vitesse de circulation élevés. (C/4)

#### SONDAGE

« 75% des répondants du sondage CROP estime que les travaux de modernisation de la rue Notre-Dame dans Hochelaga-Maisonneuve et Mercier-Ouest doivent contribuer à diminuer la circulation automobile. »



Les intersections à sécuriser en priorité

Sept intersections ont été définies comme étant dangereuses pour les piétons et les cyclistes en raison d'une visibilité restreinte, d'une longueur de traverse excessive et de l'absence d'aménagements sécuritaires.

#### SONDAGE

« 36% des répondants du sondage CROP estiment ne pas être en sécurité lors qu'ils traversent la rue Notre-Dame Est à pied ou à vélo. »



La connectivité des lieux de destination

Deux tronçons de la rue Notre-Dame Est (nord et sud) ont été relevés comme étant des lieux d'activité qui bénéficieraient d'une connectivité accrue: les secteurs des parcs Clément-Jetté Nord et Sud ainsi que du parc Honoré-Mercier situé face au centre commercial Notre-Dame.



Le débordement de la circulation dans les rues locales

Les rues Des Ormeaux et Lebrun ont été ciblées comme étant des axes de débordement prisés par les automobilistes afin d'éviter la congestion de la rue Notre-Dame Est.

## F. LES RUES LOCALES : PISTES DE COURSE OU ESPACES PARTAGÉS?

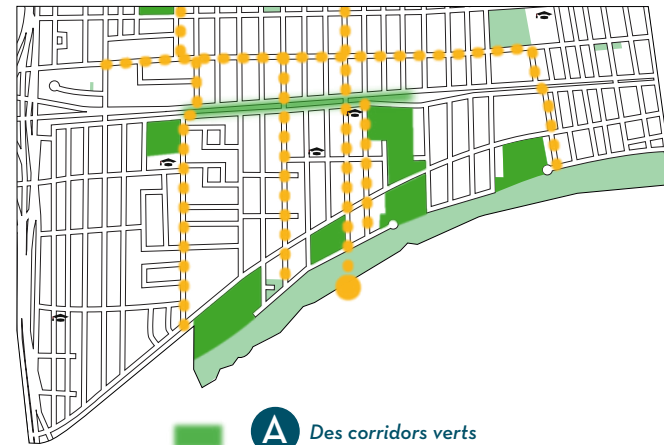
### PROBLÉMATIQUE

En raison de la morphologie particulière du quartier et du nombre limité de passages nord-sud, la circulation automobile se concentre dans certaines rues résidentielles. Les trajets liant les lieux de fréquentation des jeunes (parcs, écoles) et la présence accrue de ces usagers plus vulnérables sont modestement signalés. De plus, certains équipements dans les parcs sont désuets et ne répondent pas aux besoins des différents groupes d'âge (enfants, parents, aînés).

### PRIORITÉS DE QUARTIER

Tout au long du processus participatif, lors des différentes activités regroupant des publics distincts, certaines préoccupations ont été régulièrement mises en relief. Le 6 février dernier, la journée de clôture des consultations, les citoyens de Mercier-Est présents à l'événement ont exprimé ce qu'ils priorisaient comme types d'interventions souhaitées:

En matière d'accessibilité aux parcs, aux écoles et aux lieux de fréquentation des enfants:



- A** Des corridors verts
- B** Des parcours privilégiés pour la marche et le vélo
- C** Des parcs à rénover
- D** Sécuriser les accès des lieux fréquentés par les jeunes

**1** RÉDUIRE LA VITESSE DE CIRCULATION DES VOITURES PAR DIVERSES MESURES D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION.  
79%

**2** AMÉLIORER L'AMÉNAGEMENT DES INTERSECTIONS AUX ABORDS DES LIEUX DE FRÉQUENTATION DES ENFANTS EN FAVEUR DES PIÉTONS ET DES CYCLISTES.  
77%

**3** DÉVELOPPER LE RÉSEAU CYCLABLE EN PRIORISANT LA CONNEXION DES PARCS ET DES ÉCOLES.  
34%

**4** AMÉLIORER L'ÉCLAIRAGE SUR LES RUES SOMBRES.  
13%

**5** VERDIR LES RUES RÉSIDENTIELLES.  
11%

En matière d'animation et d'amélioration des équipements des parcs, des écoles et des lieux de fréquentation des enfants:

**1** ACCROÎTRE L'ACCESSIBILITÉ AUX CHALETS ET AUX INSTALLATIONS SANITAIRES.  
56%

**2** AMÉLIORER L'ACCÈS AUX RIVES DU FLEUVE ST-LAURENT.  
39%

**3** RÉNOVER ET DÉVELOPPER DES INSTALLATIONS AQUATIQUES.  
36%

**4** ASSURER UNE OFFRE D'ANIMATION EN PÉRIODE HIVERNALE AUTANT QU'ESTIVALE.  
35%

**5** SÉCURISER ET DÉVELOPPER DE NOUVEAUX MODULES DE JEUX ADAPTÉS AUX BESOINS DES ENFANTS.  
31%

**6** RÉALISER DES AIRES DE JEUX MULTIGÉNÉRATIONELLES.  
26%

\* Les % représentent le cumul des votes « urgent » et « essentiel » pour chaque mesure.

« 51% des élèves de l'école Boucher-De La Bruère privilégient la marche pour se rendre à l'école.  
66% des élèves de l'école Saint-François-d'Assise privilégient la marche pour se rendre à l'école.  
49% des élèves de l'école Armand-Lavergne privilégient la marche pour se rendre à l'école. »



Plan d'intervention en transport actif,  
Solidarité Mercier-Est, 2009



Des corridors verts

Le tronçon de la rue Des Ormeaux entre le pôle commercial (rue Hochelaga) et le parc de la Promenade Bellerive a été identifié comme corridor principal pour lier les deux grands pôles d'intérêt de Mercier-Est. Le tronçon de la rue Dubuisson entre les parcs De La Bruère (rue Liébert) et Clément-Jetté Nord (rue Pierre-Bernard) a été retenu comme corridor de transport actif privilégié par les citoyens.

**Saviez-vous que des plans de déplacement dans le but de sécuriser les trajets scolaires entre la maison et l'école seront réalisés par Solidarité Mercier-Est et l'organisme Y'a quelqu'un l'aut'bord du Mur (YQQ) pour cinq écoles primaires de Mercier-Est dans les deux prochaines années?**



Des parcours privilégiés pour la marche et le vélo

Six tronçons ont été recensés comme étant les axes majoritairement utilisés par les enfants pour marcher de la maison à l'école ou au parc. Ces derniers sont concentrés au cœur du quartier.

**Saviez-vous qu'à partir du 31 décembre 2010, la limite de vitesse dans les zones résidentielles montréalaises diminuera à 40km/h?**

#### SONDAGE

« 79% des répondants du sondage CROP sont d'accord avec l'établissement de zones 30 km/h dans certaines rues résidentielles. »

« 53% des répondants du sondage CROP se déplacent à pied, par beau temps, pour faire des courses dans le quartier.



Des parcs à rénover

Six parcs ont été répertoriés pour leur besoin en travaux de modernisation visant à sécuriser les modules de jeu, à réparer les sentiers pédestres, à diversifier les équipements récréatifs et sportifs, les zones de détente et les aménagements paysagers. (C/3)

- Parc Honoré-Mercier
- Parc Pierre-Tétreault
- Parc Clément-Jetté Nord
- Parc Clément-Jetté Sud
- L.O. Taillon
- De La Bruère



Sécuriser les accès des lieux fréquentés par les jeunes

La vitesse de la circulation aux abords des écoles et des parcs est actuellement fixée à 30 km/h dans les rues locales. Cependant, peu d'aménagements physiques protègent les jeunes aux intersections, l'endroit où survient une majorité d'accidents. Une intensification des mesures y est prioritaire. Notons que Solidarité Mercier-Est et Y'a quelqu'un de l'aut'bord du mur élaborent actuellement un plan d'aménagement sécuritaire aux abords des écoles dans le cadre du programme Mon école à pied, à vélo de Vélo Québec. Ce plan est destiné à quatre écoles du quartier, dont trois sont situées dans le périmètre du Quartier vert, actif et en santé : Boucher - De La Bruère, Saint-François d'Assise et Armand-Lavergne. (C/5 et C/8)

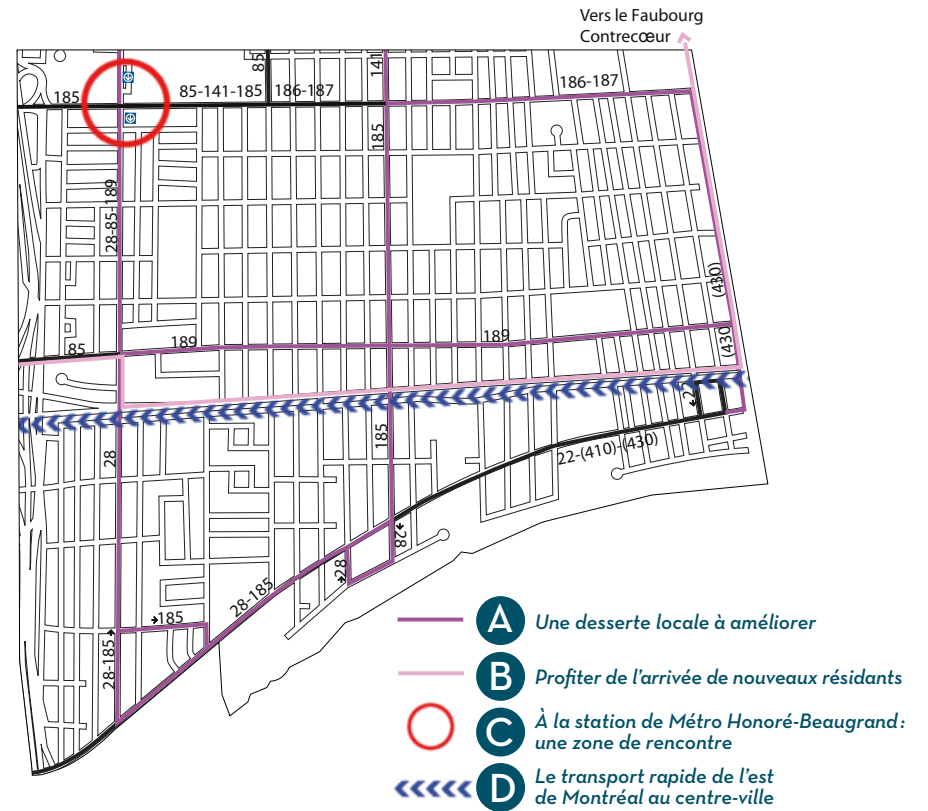
G. TRANSPORT COLLECTIF : POUR QUI ?

PROBLÉMATIQUE

Mercier-Est absorbe un nombre important de personnes qui transitent par le quartier pour accéder à la station de métro Honoré-Beaugrand. Le service est grandement orienté vers la desserte de l’est de Montréal, ce qui occasionne des désagréments pour la population de Mercier-Est: autobus bondés, nombre restreint d’arrêts dans le quartier et difficulté à se déplacer entre les lieux d’intérêt du quartier. La faible densité de la population complexifie le développement de l’offre locale en transport collectif.

PRIORITÉ DE QUARTIER

Tout au long du processus participatif, lors des différentes activités regroupant des publics distincts, certaines préoccupations ont été régulièrement mises en relief. Le 6 février dernier, la journée de clôture des consultations, les citoyens de Mercier-Est présents à l’événement ont exprimé ce qu’ils priorisaient comme types d’interventions souhaitées pour l’amélioration de la desserte locale en transport collectif :



**1** SÉCURISER LES ABORDS DE LA STATION DE MÉTRO HONORÉ-BEAUGRAND AINSI QUE LES AIRES D'ATTENTE. 62%

**2** OPTIMISER LE SERVICE EN DEHORS DES HEURES DE POINTE. 54%

**3** AMÉLIORER LA DESSERTE NORD-SUD À L'INTÉRIEUR DU QUARTIER. 41%

**4** PORTER UNE ATTENTION PARTICULIÈRE AUX BESOINS DES PERSONNES À MOBILITÉ RESTREINTE ET RÉDUITE DANS L'AMÉLIORATION DE LA DESSERTE LOCALE. 39%

**5** ACCROÎTRE LA DESSERTE ET LE NOMBRE D'ARRÊT DANS LE NORD-EST DU QUARTIER. 21%

**6** AJOUTER DES ARRÊTS SUR LE TRAJET DES AUTOBUS EXPRESS QUI LIENT LE QUARTIER AU CENTRE-VILLE POUR QUE LES RÉSIDANTS DE MERCIER-EST PUISSENT EN BÉNÉFICIER. 20%

\* Les % représentent le cumul des votes « urgent » et « essentiel » pour chaque mesure.

« Les lieux les plus fréquentés en autobus dans le quartier sont : le CLSC de Mercier-Est-Anjou, les pharmacies sur la rue Hochelaga, le Chez-nous de Mercier-Est et la Maison des familles de Mercier-Est. »



Utilisation des autobus dans Mercier-Est (sondage),  
Solidarité Mercier-Est et Centre d'écologie urbaine de Montréal, janvier 2010



Une desserte locale à améliorer

Plusieurs problèmes relatifs à la desserte locale ont été relevés: engorgement de la ligne centrale (189) aux heures de pointe, fréquence de passage sur les lignes nord-sud (28, 185) insuffisante en dehors des heures de pointe, manque d'arrêts pour les circuits existants du nord-est du quartier (186, 187), manque de synchronisme entre les passages à certaines des intersections achalandées et mauvaise connexion des trajets. (C/6)



Crédit : Faubourg Contrecoeur

Profiter de l'arrivée de nouveaux résidents

Un nouveau circuit d'autobus sera mis en fonction par la Société de transport de Montréal (STM) pour desservir les 4 000 nouveaux résidents du Faubourg Contrecoeur. La densification de ce secteur est une excellente occasion à saisir pour Mercier-Est. Un trajet qui connecterait le Faubourg à la station de métro Honoré-Beaugrand tout en traversant le quartier permettrait, d'accroître à la fois la desserte locale et l'achalandage du pôle commercial Hochelaga - Des Ormeaux. (C/6)



À la station de métro Honoré-Beaugrand: une zone de rencontre

À titre de terminus est de la ligne verte du métro, la station Honoré-Beaugrand absorbe un nombre important d'usagers qui circulent aux alentours. Selon la Direction de santé publique de Montréal, l'intersection des rues Honoré-Beaugrand et Sherbrooke est l'endroit dans le quartier où l'on a recensé le plus d'accidents impliquant un piéton et nécessitant l'intervention d'une ambulance d'Urgences-Santé entre 1999 et 2003.



Le transport rapide de l'est de Montréal au centre-ville

Une grande partie des résidents de l'est de Montréal se rabattent sur la ligne verte du métro qui est utilisée, à l'heure actuelle, presque à pleine capacité. Une desserte alternative et à grande capacité est à prévoir pour accroître la part modale des transports collectifs et réduire les temps de transport pour accéder au centre-ville.

#### SONDAGE

« 52% des répondants du sondage CROP sont d'avis qu'un tramway moderne serait le type de matériel roulant à implanter. »



# CAHIER 3

Quartiers verts  
*actifs et en santé*



## ENSEMBLE POUR UN QUARTIER VERT

Actions pour un Quartier vert, actif et en santé





# ACTIONS POUR UN QUARTIER VERT, ACTIF ET EN SANTÉ

3.1	VISION DE QUARTIER VERT .....	3
3.2	STRATÉGIES POUR FAVORISER LES TRANSPORTS ACTIFS .....	4
3.3	UN QUARTIER EN FAVEUR DES TRANSPORTS DURABLES <i>Interventions à l'échelle du quartier</i>	
	 A. Favoriser la mobilité nord-sud .....	5
	B. Connecter les pôles d'attraction et les espaces verts et de loisir .....	7
	C. Marquer l'entrée dans un quartier résidentiel .....	9
	D. Optimiser les réseaux locaux de transport cycliste et collectif .....	11
3.4	DES LIEUX DE VIE À VALORISER .....	
	<i>Interventions à l'échelle du site</i>	
	 A. Pôle commercial Hochelaga-Des Ormeaux.....	13
	B. Secteur du parc de la Promenade Bellerive .....	15
	C. Parcs, espaces verts et futur centre récréosportif .....	17
	D. Site de la voie ferrée et ses abords .....	19
3.5	DES RUES SÉCURITAIRES ET CONVIVIALES <i>Interventions à l'échelle de la rue</i>	
	 A. Rue commerciale de quartier.....	21
	B. Artère en milieu résidentiel.....	25
	C. Rue résidentielle .....	29
	D. Rue résidentielle bordant les parcs et les écoles .....	33

Le Plan de Quartier vert, actif et en santé de Mercier-Est présente plus de 125 différentes pistes d'action émanant des constats et des recommandations des citoyens et des organismes locaux qui ont participé à la démarche de planification. Il est appelé à évoluer et à être adapté aux besoins des résidents, des commerçants, des écoles et des organismes communautaires du quartier. L'ensemble des acteurs locaux est appelé à prendre part à la réalisation des priorités du quartier et des pistes d'action.

### COMMENT LIRE LE CAHIER «ACTIONS POUR UN QUARTIER VERT, ACTIF ET EN SANTÉ»?

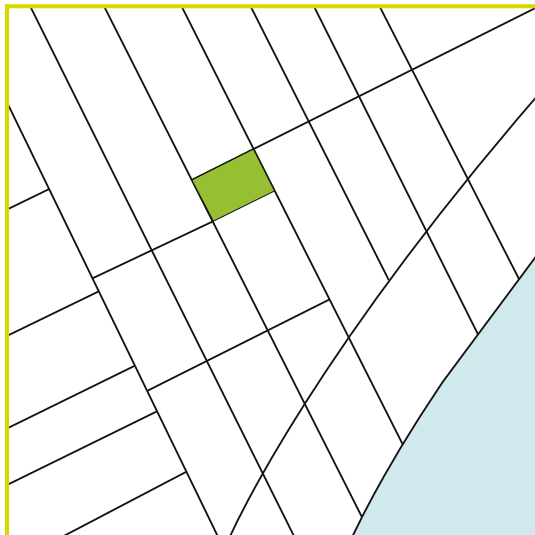
Le présent cahier (3) «Actions pour un Quartier vert, actif et en santé» se divise en cinq sections. Tout d'abord, les deux premières sections exposent la vision de quartier vert énoncée par les citoyens et les participants de la démarche (section 3.1) et proposent quatre stratégies afin de la traduire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

Ces stratégies sont également conformes aux orientations de quartier ciblées préalablement à la démarche (SME Plan de revitalisation urbaine intégrée, 2007).

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

Pour faciliter la compréhension et l'application des actions, ces dernières sont présentées en fonction de leur échelle d'intervention.

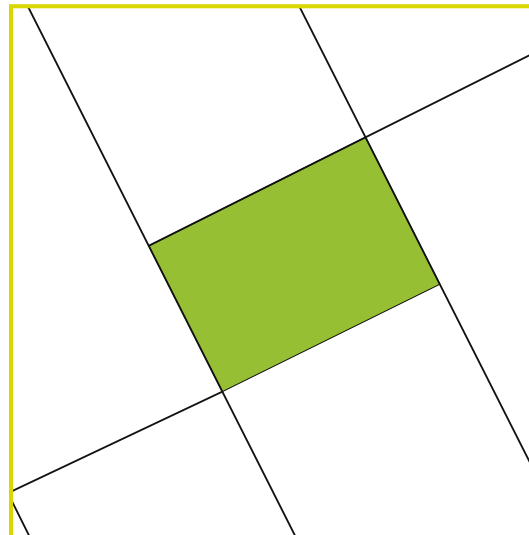
Les pictogrammes suivants établissent à quelle échelle se fera l'application des différentes actions.



#### ÉCHELLE DU QUARTIER

SECTION 3.3: Un quartier en faveur des transports actifs

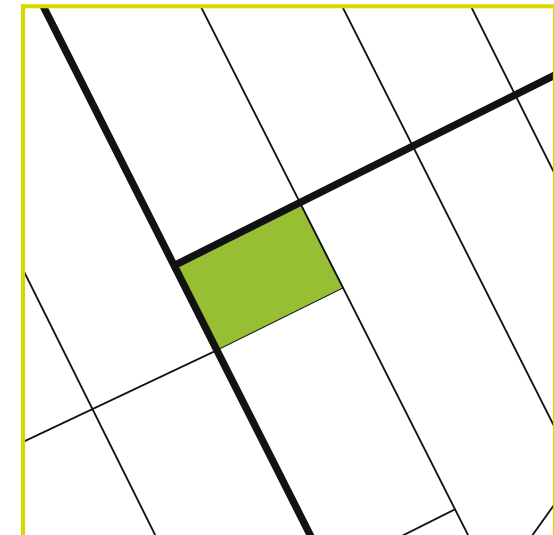
Des actions pour favoriser la mobilité active dans l'ensemble du quartier (ex. : le réseau de pistes cyclables)



#### ÉCHELLE DU SITE

SECTION 3.4: Des lieux de vie à valoriser

Des actions pour améliorer les lieux de vie de Mercier-Est (ex. : la Promenade Bellerive)



#### ÉCHELLE DE LA RUE

SECTION 3.5: Des rues sécuritaires et conviviales

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

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

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

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

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

#### IMPORTANT :

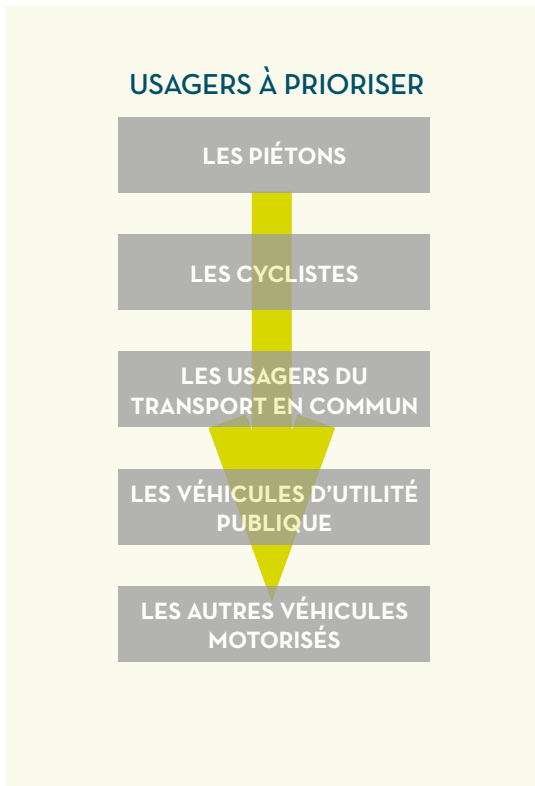
Puisque les deux stratégies « faciliter les déplacements nord-sud » (page 5) et « connecter les pôles d'intérêt et les espaces verts et de loisir » (page 7) impliquent des solutions relevant des trois échelles d'intervention, vous devrez donc vous référer à chacune des sections correspondantes pour y trouver les pistes d'action s'y rattachant.

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

### 3.1 VISION DE QUARTIER VERT

**Mercier-Est, un Quartier vert, actif et en santé: c'est possible!**

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



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

Pour « générer une activité dynamique continue et une atmosphère de convivialité recherchée » (plan de RUI, 2007), Mercier-Est veut miser sur ses potentiels, ses pôles de services et récréotouristiques, pour attirer de nouveaux résidents et visiteurs. En favorisant la conquête des rues et du territoire par ses résidents, Mercier-Est veut enraciner son caractère particulier: celui d'un quartier résolument urbain qui permet un lien privilégié avec la nature.

Imaginons Mercier-Est en tant que communauté durable qui mise sur un mode de vie actif pour créer un milieu de vie inclusif, dynamique, sain et résolument en faveur des familles, un milieu où l'aménagement des espaces publics favorise les rapports intergénérationnels, le sentiment d'appartenance et la fierté du quartier!

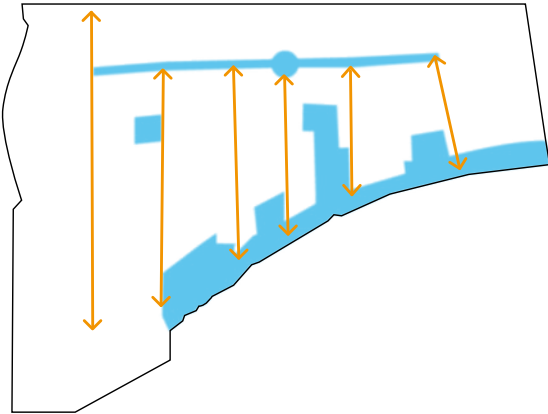
À l'analyse des problématiques territoriales, une intensification des mesures, dans un périmètre d'un peu moins d'un kilomètre carré au cœur de quartier, semble souhaitée par les résidents de Mercier-Est.

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

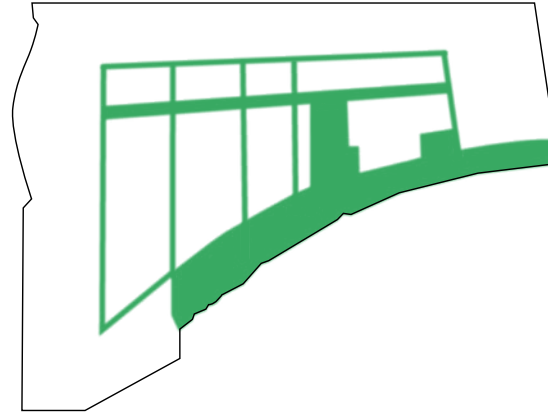
- A**  
FAVORISER LA MOBILITÉ NORD-SUD
- B**  
CONNECTER LES PÔLES D'INTÉRÊT ET LES ESPACES VERTS ET DE LOISIR
- C**  
MARQUER L'ENTRÉE DANS UN QUARTIER RÉSIDENTIEL
- D**  
OPTIMISER LES RÉSEAUX LOCAUX DE TRANSPORT CYCLISTE ET COLLECTIF

### 3.2 STRATÉGIES POUR FAVORISER LES TRANSPORTS ACTIFS

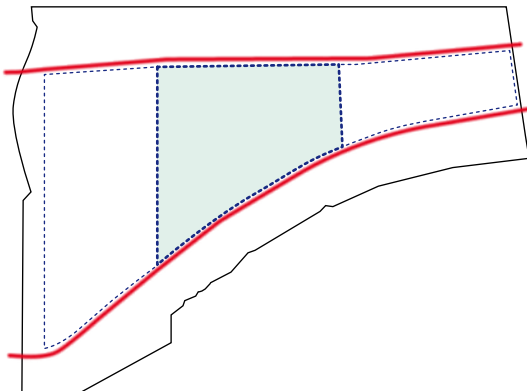
A. FAVORISER LA MOBILITÉ NORD-SUD



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



C. MARQUER L'ENTRÉE DANS UN QUARTIER RÉSIDENTIEL



D. OPTIMISER LES RÉSEAUX LOCAUX DE TRANSPORT CYCLISTE ET COLLECTIF



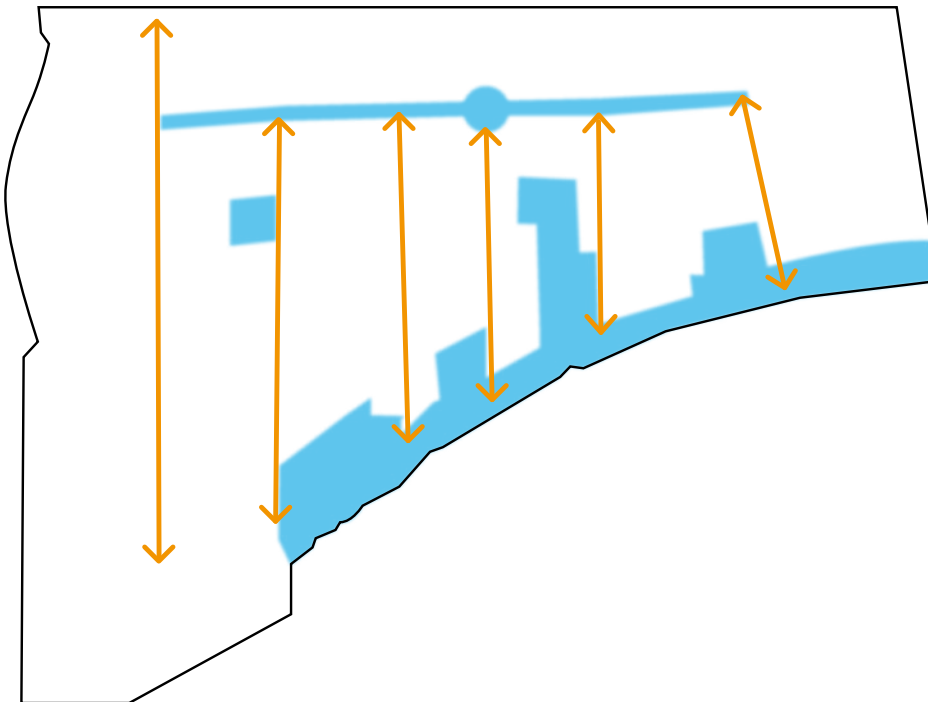
### 3.3 UN QUARTIER EN FAVEUR DES TRANSPORT ACTIFS



#### INTERVENTIONS À L'ÉCHELLE DU QUARTIER

##### A. FAVORISER LES DÉPLACEMENTS NORD-SUD

Mercier-Est est un quartier fractionné. Du nord au sud, deux barrières physiques doivent être traversées par les piétons et les cyclistes. La présence de la voie ferrée réduit à six passages les possibilités de traverse. Plus au sud, à la hauteur de la rue Notre-Dame, les intersections de ces mêmes axes présentent peu de mesures favorisant la traversée sécuritaire. Faciliter les déplacements nord-sud à pied et à vélo implique de sécuriser en priorité ces six axes et de les rendre plus conviviaux pour assurer l'accès à tous aux différents points de service du quartier.



#### PRINCIPAUX CONSTATS

- Peu de rues permettent d'aller et venir du nord au sud du quartier directement, ce qui allonge le temps de parcours à pied;
- De ces rues, peu présentent une concentration de mesures favorables aux piétons et cyclistes.

#### PRINCIPES

Basées sur les recommandations locales et les résultats des activités publiques, les priorités énoncées pour faciliter les déplacements nord-sud visent :

- la concentration d'interventions favorisant les transports actifs sur les axes traversant la voie ferrée, en priorisant ceux liant les pôles de services ;
- sur ces axes, la priorisation des piétons et cyclistes pour réduire les temps d'arrêt et le temps de parcours.



*Intersection sécuritaire favorisant la traversée,  
Atlanta, États-Unis.*



*Rue aménagée comme un espace partagé,  
rue Duluth, Montréal.*

## OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT ET PISTES D'ACTION

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

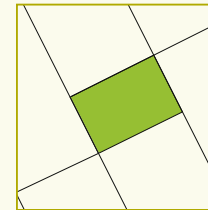
**IMPORTANT :** Puisque « faciliter les déplacements nord-sud » impliquent des solutions relevant des trois échelles d'intervention, vous devrez donc vous référer à chacune des sections correspondantes pour y trouver les pistes d'action s'y rattachant.

→ Section 3.4 pour les interventions à l'échelle du site ;

→ Section 3.5 pour les interventions à l'échelle de la rue et des intersections.

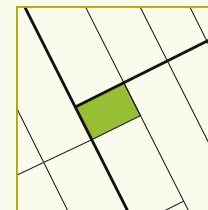
À titre d'exemple, vous cherchez les actions proposées pour favoriser les transports actifs sur l'axe Des Ormeaux traversant le quartier du nord au sud.

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



- sur la rue Hochelaga, consultez la page 21
- sur le site de la voie ferrée, consultez la page 19
- à la Promenade Bellerive, consultez la page 15

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



- sur la rue Hochelaga, consultez la page 21
- sur la rue Des Ormeaux, consultez la page 29
- sur la rue Notre-Dame, consultez la page 25



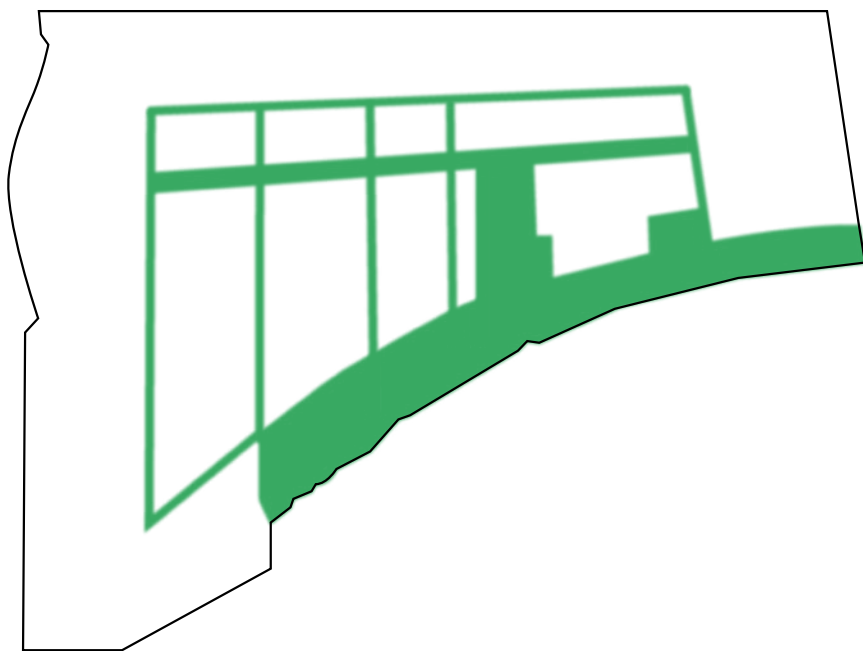
## INTERVENTIONS À L'ÉCHELLE DU QUARTIER

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

Mercier-Est est un quartier aux pôles de services dispersés. Sur l'ensemble du territoire, ses attraits sont peu réseautés et mis en valeur. Améliorer la connexion des pôles d'intérêt que sont le cœur commercial Hochelaga - Des Ormeaux et le parc de la Promenade Bellerive permettrait de drainer la clientèle attirée par chacun des lieux pour accroître l'achalandage aux autres pôles du quartier et favoriser l'achat local. Améliorer la connexion entre les espaces verts et de loisir implique le développement d'un réseau vert résolument axé sur les transports actifs pour inciter les résidents de Mercier-Est à bouger davantage en empruntant un circuit sécuritaire et convivial qui permettrait également de découvrir les joyaux du quartier. Cela nécessite d'y affirmer la priorité piétonne et d'y concentrer les mesures d'apaisement de la circulation et de verdissement.

Des interventions sont nécessaires à deux échelles distinctes :

- **CONNEXION DES PÔLES**, par des corridors animés et éclairés ;
- **CONNEXION DES ESPACES VERTS ET DE LOISIR**, par des corridors verts ponctués d'espaces permettant de pratiquer des sports et des loisirs extérieurs.



#### PRINCIPAUX CONSTATS

- Cœur commercial en perte de vitesse ;
- Achalandage insuffisant au parc de la Promenade Bellerive pour assurer la pérennité et le développement d'une offre récréotouristique diversifiée ;
- Manque d'installations et de lieux de pratique de sports.

#### PRINCIPES

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

- le réseautage des lieux d'intérêt par des aménagements piétonniers et cyclables cohérents se bonifiant au fil du temps ;
- la priorisation des déplacements piétonniers et cyclistes pour réduire les temps d'arrêt, donc de parcours ;
- un marquage incitatif des distances à parcourir et des temps de parcours à la marche et en vélo entre les différents lieux d'intérêt.



Crédit : New Zealand Pedestrian Plan

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



Rue résidentielle offrant un paysage urbain verdoyant. Washington, États-Unis.

## OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT ET PISTES D'ACTION

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

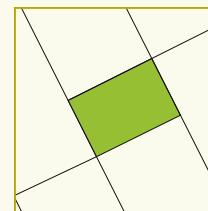
### IMPORTANT :

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

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

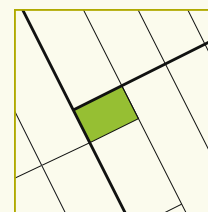
À titre d'exemple, vous cherchez les actions proposées pour favoriser les transports actifs sur l'axe Dubuisson connectant des espaces verts et de loisirs d'est en ouest.

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



- sur le site de la voie ferrée et ses abords, consultez la page 19

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



- sur la rue Dubuisson, consultez la page 29
- à proximité des parcs, des espaces verts ou du futur centre récréosportif, consultez la page 33



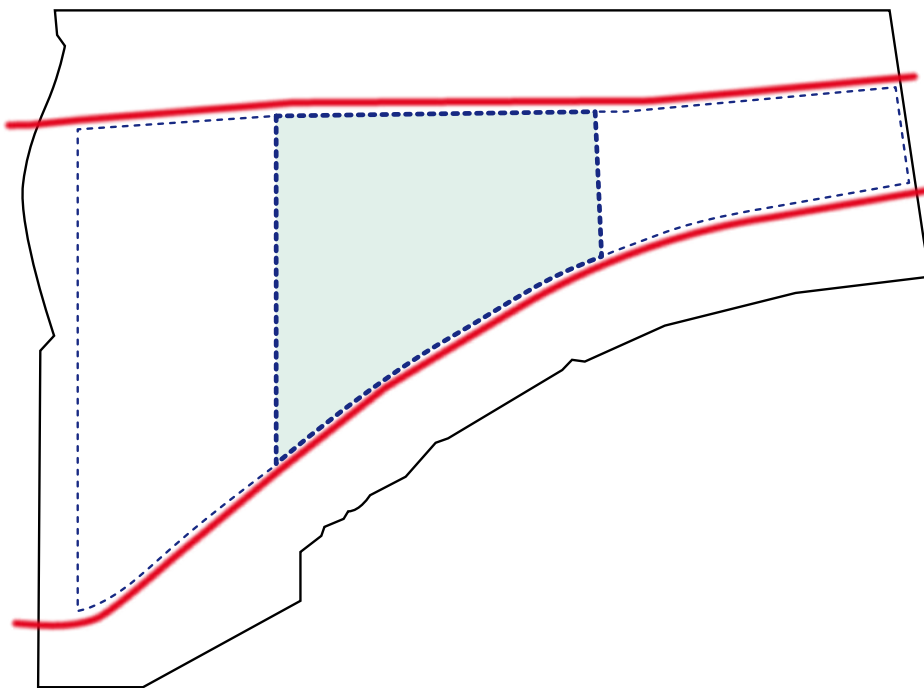
## INTERVENTIONS À L'ÉCHELLE DU QUARTIER

### C. MARQUER L'ENTRÉE DANS QUARTIER RÉSIDENTIEL

Mercier-Est est un quartier enclavé. À l'est et à l'ouest, on y accède par quelques voies dont la majorité d'entre elles font partie du réseau artériel de la ville de Montréal. Marquer l'entrée d'un quartier résidentiel pour indiquer clairement aux automobilistes qu'ils doivent changer de mode de conduite est primordial pour assurer la sécurité et le confort des piétons et des cyclistes.

Des interventions sont nécessaires à deux échelles distinctes :

- **ENTRÉES PRINCIPALES**, pour marquer l'entrée dans un quartier résidentiel en provenance du réseau routier supérieur ou artériel;
- **ENTRÉES SECONDAIRES**, pour marquer l'entrée sur une rue résidentielle en provenance du réseau artériel.



#### PRINCIPAUX CONSTATS

- Dimensions autoroutières des entrées principales du quartier ;
- Peu de mesures contraignant la fluidité des véhicules aux entrées secondaires du quartier.

#### PRINCIPES

Basées sur les recommandations émises antérieurement par les acteurs locaux et sur les résultats des activités publiques, les priorités énoncées pour faire des différentes entrées de Mercier-Est des sites sécuritaires visent :

- la réduction de la vitesse de circulation en amont des entrées ;
- la réduction de l'ouverture visuelle sur les axes d'entrée pour réduire la vitesse de circulation ;
- le dégagement des intersections pour accroître la visibilité des piétons et faciliter un contact visuel entre automobilistes et piétons.



Entrée d'une rue où la circulation est apaisée.  
Rue Duluth, Montréal



Entrée d'un quartier vert à Paris,  
Paris.

## OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT ET PISTES D'ACTION

### ENTRÉES PRINCIPALES

- Q\_C.1** Réaliser un aménagement distinctif sur la rue Hochelaga, aux entrées est et ouest pour marquer l'entrée dans un quartier résidentiel (F/2.4);
- Q\_C.2** Réduire la largeur de la rue Notre-Dame aux extrémités est et ouest du quartier par l'implantation de terre-pleins centraux (F/1.7);
- Q\_C.3** Réduire le champ visuel à l'entrée et à la sortie de l'autoroute 25 dans l'axe Souigny par l'implantation de bandes d'arbres de part et d'autre de la voie (F/1.2);
- Q\_C.4** Réduire la longueur des passages pour piétons aux intersections au minimum prescrit par les normes de conception (F/1.11);
- Q\_C.5** Sécuriser les déplacements des piétons et des cyclistes à l'intersection Souigny et Honoré-Beaugrand par l'implantation d'un feu de circulation muni de feux piétons à décompte numérique (F/1.4).

### ENTRÉES SECONDAIRES

- Q\_C.6** Réduire la longueur des passages pour piétons, au minimum prescrit par les normes de conception par l'implantation d'avancées de trottoir avec un rayon de courbure réduit (F/1.11);
- Q\_C.7** Souligner l'entrée dans un quartier résidentiel par l'implantation de passages pour piétons texturés ou surélevés;
- Q\_C.8** Afficher l'entrée dans un quartier résidentiel où la priorité est accordée aux piétons et aux cyclistes (F/2.4).



## INTERVENTIONS À L'ÉCHELLE DU QUARTIER

### D. OPTIMISER LES RÉSEAUX LOCAUX DE TRANSPORT CYCLISTE ET COLLECTIF

Mercier-Est est un quartier sans grande densité. Bien que, sur l'ensemble du territoire, la population soit desservie par un arrêt d'autobus à moins de 500 mètres de sa demeure, la faible concentration de résidents et de lieux générateurs de déplacements internes rend difficile le maintien d'un service efficace et l'amélioration de la desserte locale. Optimiser les réseaux locaux de transport collectif implique d'envisager l'utilisation de matériel roulant hybride (minibus, taxi collectif) et plus écologique en complément aux autobus. Par ailleurs, optimiser les liens cyclables locaux implique de développer un réseau utilitaire et non uniquement axé sur les déplacements pour le loisir.



Crédit : Marie Demers

*Croisement d'une piste cyclable  
et d'une route très bien balisé pour limiter  
les risques de collision.*

## PRINCIPAUX CONSTATS

### Réseau cyclable

- Réseau cyclable servant peu les déplacements intraquartiers;
- Grand nombre de rues pouvant accueillir des infrastructures cyclables.

### Réseau de transport collectif

- Configuration des circuits ne garantissant pas un accès optimal aux points d'intérêt du quartier, et ce, particulièrement dans l'axe nord-sud;
- Service efficace aux heures de pointe, particulièrement dans l'axe est-ouest, mais déficient en dehors ces heures;
- Horaires peu adaptés aux besoins des résidents des différents groupes d'âge;
- Sécurité des piétons compromise aux abords de la station de métro Honoré-Beaugrand.



Crédit : Ville de Victoriaville

*Taxi collectif, un moyen efficace de bonifier la desserte  
en transport collectif dans les quartiers à faible densité,  
Victoriaville.*

## PRINCIPES

Basées sur les recommandations locales et les résultats des activités publiques, les priorités énoncées pour améliorer le réseau cyclable et le service de transport collectif :

### Réseau cyclable

- le développement d'un réseau cyclable local, direct et utilitaire.
- l'augmentation du nombre de supports à vélos à proximité des lieux générateurs de déplacements.
- l'implantation de mesures favorisant le passage d'un mode de transport à un autre (vélo, autobus, métro).

### Réseau de transport collectif

- l'augmentation du service et de la fréquence de passage pour répondre aux besoins de la clientèle résidant à Mercier-Est.
- l'amélioration de la desserte des lieux d'intérêt locaux entre eux.
- l'amélioration de l'accessibilité et de la sécurité à la station de métro Honoré-Beaugrand.



## OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT ET PISTES D'ACTION

### RÉSEAU CYCLABLE

- Q\_D.1** Réaliser la piste cyclable sur le boulevard Pierre-Bernard afin de relier deux pôles récréosportifs importants, le parc de la Promenade Bellerive et le parc Thomas-Chapais à la limite nord du quartier;
- Q\_D.2** Aménager une piste cyclable dans l'axe des rues Souigny et Dubuisson entre la passerelle Souigny et le boulevard Pierre-Bernard (F/4.5);
- Q\_D.3** Aménager une piste cyclable dans l'axe de la rue Honoré-Beaugrand ou Liébert entre la station de métro Honoré-Beaugrand et le sud du quartier (Route verte, parc de la Promenade Bellerive);
- Q\_D.4** Aménager une piste cyclable dans l'axe de la rue Lebrun;
- Q\_D.5** Aménager une boucle cyclable qui desservirait le secteur à l'ouest de la rue Honoré-Beaugrand (école Boucher-De-La-Bruère), par les rues Tellier, Lepailleur et La Fontaine;
- Q\_D.6** Déplacer la piste cyclable adjacente au chalet du parc de la Promenade Bellerive vers le nord pour réduire les conflits entre les cyclistes et les usagers du parc (à proximité du chalet de la Promenade Bellerive) en priorisant son passage dans le parc Honoré-Mercier et sur la rue Bellerive;
- Q\_D.7** Accroître le nombre de supports à vélos dans les zones commerciales, aux points d'entrée des parcs, aux abords des écoles et la station de métro Honoré-Beaugrand. Prioriser du matériel visible et une implantation aux intersections et dans rue (plutôt que sur les trottoirs) pour bénéficier du dégagement visuel;
- Q\_D.8** Permettre l'aménagement de pistes cyclables balisées à contresens de la circulation automobile pour faciliter les déplacements des cyclistes et réduire le temps de parcours.

### RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF

#### ACCESSIBILITÉ

- Q\_D.9** Améliorer les déplacements nord-sud, notamment pour rendre les Galeries d'Anjou, le parc de la Promenade Bellerive et la station de métro Honoré-Beaugrand plus accessibles;
- Q\_D.10** Améliorer l'accès au CLSC de Mercier-Est-Anjou en prolongeant la ligne 22 vers le nord sur la rue Georges-V ou en créant une ligne renfort de type X pour la ligne 186;
- Q\_D.11** Améliorer l'accès aux commerces de la rue Notre-Dame (petit centre d'achats) en repoussant vers l'ouest le terminus de la ligne 185 ou en inversant les terminus 28 et 185.

#### FRÉQUENCE DE PASSAGE ET HEURES D'OPÉRATION

- Q\_D.12** Augmenter la fréquence de passage des lignes 28, 185 et 189 en dehors des heures de pointe, ajouter un service de taxi collectif pour les zones desservies par une seule ligne (sud et sud-est du quartier : rue Notre-Dame Est), ou encore prolonger la ligne 28 sur la rue Notre-Dame Est vers l'est du quartier;
- Q\_D.13** Améliorer la coordination des lignes pour faciliter les correspondances (ex : 185 et 189, 189 et 85 et le passage entre les lignes 85 et 28) en laissant un temps d'attente suffisant pour passer d'un autobus à un autre.

#### RAPIDITÉ DES DÉPLACEMENTS

- Q\_D.14** Prioriser les autobus par rapport aux voitures en implantant des feux chandelles aux intersections (ex : rues Sherbrooke et Liébert);
- Q\_D.15** Améliorer la liaison avec le centre-ville en favorisant la connexion de différentes lignes de bus sans passer par la station de métro Honoré-Beaugrand ou encore en prolongeant le trajet de la ligne 185 jusqu'à la station de métro Sherbrooke.

### CONFORT ET INTERMODALITÉ

- Q\_D.16** Favoriser l'accès aux familles et aux personnes à mobilité réduite en donnant la priorité à la montée, multiplier les autobus à plancher bas, ajouter des bancs réservés à ces clientèles;
- Q\_D.17** Rendre les horaires plus accessibles en indiquant, à l'aide d'un panneau électronique, le temps d'attente avant l'arrivée du prochain bus et en ajoutant un plan du circuit à l'intérieur du véhicule (comme dans les voitures de métro);
- Q\_D.18** Ajouter des supports à vélos à l'avant des autobus et ajouter des supports à vélos à la station de métro Honoré-Beaugrand.

### SÉCURITÉ

- Q\_D.19** Renforcer le sentiment de sécurité à la station de métro Honoré-Beaugrand (bandes de rue) en améliorant la surveillance dans les zones jugées problématiques;
- Q\_D.20** Augmenter la sécurité des piétons à la station de métro Honoré-Beaugrand en accroissant le temps de passage aux feux, en améliorant le marquage à l'intersection des rues Sherbrooke et Honoré-Beaugrand et en veillant à ce que les chauffeurs d'autobus soient plus vigilants envers les piétons;
- Q\_D.21** Requalifier l'espace de stationnement des employés de la STM (coin nord-est) pour en faire un espace vert de socialisation.

### PRIORITÉS DE QUARTIER ÉNONCÉES LORS DE L'ÉVÈNEMENT DE CLÔTURE

#### Réseau de transport collectif

1. Sécuriser les abords de la station de métro Honoré-Beaugrand ainsi que les aires d'attente.
2. Optimiser le service en dehors des heures de pointe.
3. Améliorer la desserte nord-sud à l'intérieur du quartier.

L'ensemble des priorités de quartier peuvent être consultées à la page 21 du cahier 2.

## 3.4 DES LIEUX DE VIE À VALORISER



### INTERVENTION À L'ÉCHELLE DU SITE

#### A. PÔLE COMMERCIAL HOCHELAGA - DES ORMEAUX

Le cœur commercial de Mercier-Est a bénéficié, au cours des dernières années, de certaines mesures qui visaient à réduire l'emprise de la voiture et de rendre plus agréables les cheminements piétonniers. Ce site central doit devenir un lieu de rencontre, de socialisation et de consommation convivial au sein duquel les résidants auront accès à une gamme diversifiée de biens et de services dans une ambiance résolument urbaine.



*La rue Hochelaga à l'angle Des Ormeaux : augmentation de l'espace accordé aux piétons, création d'aires de détente et embellissement du domaine public permettrait d'accroître l'achalandage du pôle commercial et créer une ambiance résolument plus urbaine.*

#### PRINCIPAUX CONSTATS

- Localisation optimale au cœur du quartier
- Offre commerciale peu diversifiée
- Trame commerciale discontinue
- Cadre bâti inégal dont l'entretien de certains bâtiments est négligé.

#### PRINCIPES

Basées sur les recommandations locales et les résultats des activités publiques, les priorités énoncées pour faire du pôle Hochelaga-Des Ormeaux un cœur commercial dynamique sont :

- la mise sur pied d'une société de développement commercial (SDC)
- la diversification des activités commerciales
- l'augmentation de l'utilisation des lieux publics
- l'embellissement des lieux publics.



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



*Verdissement des façades commerciales pour réduire l'effet des îlots de chaleur urbain.  
Rue Gilford, Montréal.*

## OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT ET PISTES D'ACTION

### OBJECTIF :

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

### PISTES D'ACTION :

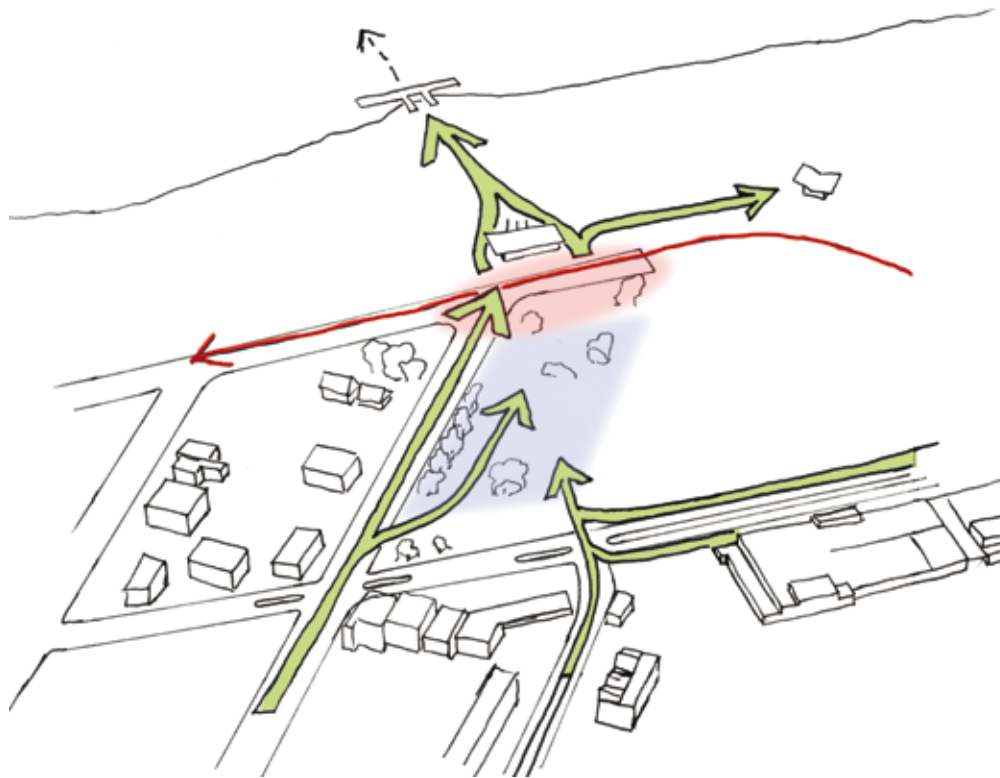
- S\_A.1** Soutenir la création d'une société de développement commercial (SDC)
- S\_A.2** Après la création d'un regroupement de commerçants, mettre en place un programme d'aide à la revitalisation commerciale et/ou à la rénovation des façades sur l'artère commerciale Hochelaga (ex. : PR@M);
- S\_A.3** Concevoir et implanter une signature visuelle pour l'artère commerciale Hochelaga;
- S\_A.4** Accroître le nombre de lieux de socialisation à proximité des grandes destinations du quartier (bancs publics, tables de pique-nique, aménagement en escalier) pour assurer la rétention des passants et la surveillance naturelle des lieux publics;
- S\_A.5** Lorsque la superficie le permet, favoriser l'utilisation aux fins commerciales de l'espace public ou privé devant les commerces (tout en conservant des espaces de circulation pour les piétons) ou sur la rue par une modification réglementaire (terrasses de cafés, de restaurants, de bars, vente de biens);

- S\_A.6** Favoriser l'implantation d'usages générateurs d'activités autour de l'intersection Hochelaga-Des Ormeaux;
- S\_A.7** Assurer que l'implantation des nouveaux bâtiments se fasse sans marge de recul entre le trottoir et leur façade, et prioriser des usages générateurs d'activités au rez-de-chaussée (commerces, services) et des façades vitrées permettant de voir, de l'intérieur, l'activité sur la rue et vice-versa.
- S\_A.8** Implanter un mobilier urbain permettant de créer des lieux habités (bancs publics, éclairage à l'échelle du piéton, etc.);
- S\_A.9** Accroître la diversité et la qualité des arbres publics (F/4.6);
- S\_A.10** Soutenir le projet « Opération Verdissement de Mercier-Est » porté par l'Éco-quartier Tétéreaultville qui vise à aménager des sites d'agriculture urbaine dans des espaces bétonnés ou asphaltés du quartier;
- S\_A.11** Soutenir le projet de verdissement des façades commerciales porté par l'Éco-quartier Tétéreaultville.

## INTERVENTIONS À L'ÉCHELLE DU SITE

### B. SECTEUR DU PARC DE LA PROMENADE BELLERIVE

Ce poumon vert fait partie du Réseau des Grands parcs de la ville de Montréal. Il constitue une fierté pour la population de Mercier-Est qui s'est battue pour revendiquer, puis conserver cette fenêtre unique sur le fleuve. Son développement doit être conforme à sa vocation de parc nature et tendre vers la naturalisation du site tout en favorisant l'accès aux berges. En contrepartie, la population locale désire également une diversification de l'offre et des équipements sportifs et récréatifs dans les différents parcs d'arrondissement bordant la Promenade Bellerive.



*Améliorer l'accessibilité et les déplacements au parc de la Promenade Bellerive. Il est essentiel de concentrer les aires de jeux dans le parc Mercier et de réduire les risques de conflits entre piétons et cyclistes.*

#### PRINCIPAUX CONSTATS

- Accès à pied et à vélo peu sécuritaire et peu convivial;
- Berges peu accessibles;
- Absence d'activités génératrices d'affluence dans le secteur est;
- Précarité du service de navette fluviale vers le parc national des Îles-de-Boucherville.

#### PRINCIPES

Basées sur les recommandations locales et les résultats des activités publiques, les priorités énoncées pour faire du secteur du parc de la Promenade Bellerive un pôle récréosportif fort sont:

- la diversification et une meilleure localisation des zones de loisir et de sport;
- l'optimisation des espaces sous-utilisés, dont les quatre parcs d'arrondissement;
- la valorisation des berges et de la fenêtre sur le fleuve;
- la saine cohabitation entre les piétons et les cyclistes;
- l'atténuation des nuisances liées aux activités portuaires et à la circulation sur la rue Notre-Dame.



Crédit : Ville de Victoriaville

**Vélogare du Grand-Tronc de Victoriaville**  
offrant de nombreux services aux cyclistes  
dont la location de vélos communautaires.  
Victoriaville.



Crédit : Gilbert Bochenek

**Promenade multifonctionnelle de 2,5 km**  
de longueur offrant des panoramas intéressants  
sur le fleuve Saint-Laurent.  
Promenade Champlain, Québec.

## OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT ET PISTES D'ACTION

### OBJECTIF :

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

### PISTES D'ACTION :

#### Secteur du parc de la Promenade Bellerive

- S\_B.1** Prioriser l'implantation de nouvelles aires de jeux écologiques pour enfant et naturelles bordées de lieux de rencontre pour les parents (F/3.4);
- S\_B.2** Planter des aires de pique-nique à proximité des principaux points d'entrée pour générer des pôles d'achalandage (F/3.5);
- S\_B.3** Accroître la surveillance formelle par la présence de gardiens de parc.

#### Parc de la Promenade Bellerive

- S\_B.4** Multiplier les aires de détente dans le parc (ex.: pavillon de jardin à proximité du chalet);
- S\_B.5** Pérenniser le service de navette fluviale vers le parc national des Îles-de-Boucherville et ajouter des traversées durant la semaine;
- S\_B.6** Planter des équipements sportifs adaptés aux aînés (F/3.1);
- S\_B.7** Créer un sentier de glace pour les patineurs en saison hivernale (F/3.3);
- S\_B.8** Accroître le couvert forestier du parc tout en conservant des ouvertures sur le fleuve (particulièrement dans l'axe de la rue Des Ormeaux);
- S\_B.9** Aménager davantage de belvédères tel celui érigé dans le secteur est du parc (F/3.8);
- S\_B.10** Ajouter un bloc sanitaire dans l'est du parc.

#### Parc Honoré-Mercier

- S\_B.11** Déplacer les aires de jeux pour enfants du parc Honoré-Mercier à proximité du chalet principal et des autres aires de jeux (F/3.4);
- S\_B.12** Aménager un talus afin d'atténuer les nuisances visuelles et sonores à l'extrémité ouest du parc, ce talus pouvant servir à la pratique de la luge l'hiver.

#### Parc Pierre-Tétreault

- S\_B.13** Mettre en valeur la fontaine à l'entrée du parc en retirant la clôture qui la ceinture, en installant un éclairage particulier et en créant une aire de détente (F/3.7).

#### Parc L.-O.-Taillon

- S\_B.14** Occuper le vaste espace attenant à la piscine : y planter un jardin communautaire et des terrains de sport (ex. : volleyball, soccer) (F/3.2);
- S\_B.15** Ajouter un lien cyclable entre la piscine et la piste de la Promenade Bellerive;
- S\_B.16** Ajouter des supports à vélos à proximité de l'entrée de la piscine.

### PRIORITÉS ÉNONCÉES LORS DE L'ÉVÈNEMENT DE CLÔTURE

1. Accroître l'accessibilité aux chalets et aux installations sanitaires;
2. Améliorer l'accès à la rive du fleuve Saint-Laurent;
3. Rénover et développer les installations aquatiques.

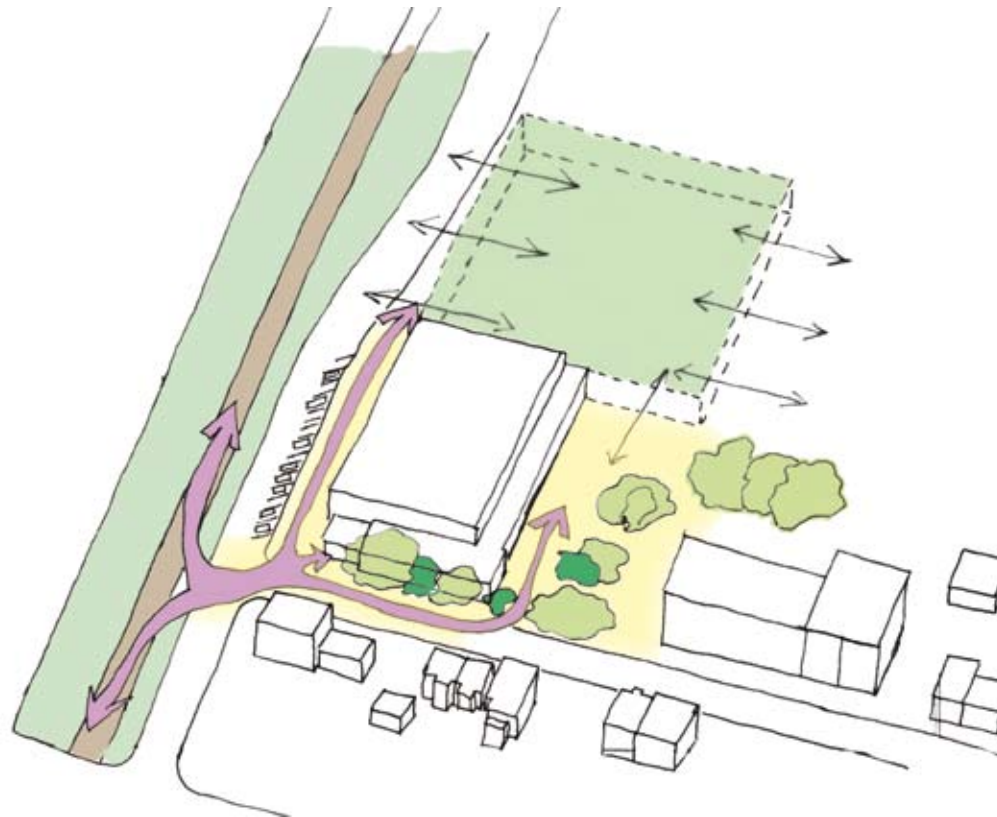
L'ensemble des priorités de quartier peut être consulté à la page 19 du cahier 2.



## INTERVENTIONS À L'ÉCHELLE DU SITE

### C. PARCS, ESPACES VERTS ET FUTUR CENTRE RÉCRÉOSPORTIF

Le parc Clément-Jetté Nord verra sa vocation de pôle sportif confirmée par la construction d'un centre récréosportif, résultat d'une forte mobilisation citoyenne datant depuis plus de 10 ans. Des améliorations apportées aux équipements et à l'aménagement paysager des espaces contigus permettront d'augmenter l'utilisation de ceux-ci et de les transformer en lieux communs investis et utilisés par la population locale.



#### PRINCIPAUX CONSTATS

- Aires de jeux vétustes;
- Aménagement paysager et aires de détente de qualité moyenne;
- Surveillance formelle et informelle à accroître.

#### PRINCIPES

Basées sur les recommandations locales et les résultats des activités publiques, les priorités énoncées pour faire des parcs, des espaces verts et du futur centre récréosportif des lieux dynamiques sont :

- la sécurisation des aires de jeux pour enfants;
- l'augmentation du nombre de lieux de rencontre;
- la diversification des équipements sportifs et récréatifs.

*Donner la priorité aux piétons et aux cyclistes aux alentours du futur centre récréosportif est essentiel. Le centre doit également être ouvert sur le quartier.*



Crédit : Ville de Victoriaville

*Jeux d'eaux sécuritaires et accessibles à tous fort achalandés en saison estivale. Place Sainte-Victoire, Victoriaville.*



*Aires de jeux pour enfants accessible à plusieurs groupes d'âge. Parc Lafontaine, Montréal*

## OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT ET PISTES D'ACTION

### OBJECTIF :

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

### CENTRE RÉCRÉOSPORTIF

- S\_C.1** Mettre en valeur les entrées du centre récréosportif par un aménagement paysager et du mobilier urbain qui créent un espace de rencontre (F/3.7);
- S\_C.2** Limiter le nombre de cases de stationnement pour favoriser les modes de transport alternatif;
- S\_C.3** Aménager le stationnement de manière à y intégrer plus de végétaux, d'arbres et des aménagements de rétention des eaux de pluie;
- S\_C.4** Prioriser l'implantation d'un bâtiment ouvert sur le quartier qui assure la visibilité de l'intérieur vers l'extérieur en évitant les murs aveugles;
- S\_C.5** Prioriser l'implantation d'un toit vert, voire d'un jardin collectif sur le toit.

### PARC CLÉMENT-JETTÉ NORD

- S\_C.6** Lier les deux aires de jeux (0-5 ans et 6-12 ans) par un sentier pédestre;
- S\_C.7** Clôturer les aires de jeux;
- S\_C.8** Restaurer le mobilier urbain, les tables à pique-nique, les bancs et les poubelles, et en accroître le nombre (F/3,5);
- S\_C.9** Effectuer les travaux nécessaires à la restauration des terrains de sport existants;
- S\_C.10** Maintenir l'animation dans le parc;
- S\_C.11** Accroître la surveillance formelle par la présence d'un gardien de parc.

### PARC DE LA BRUÈRE

- S\_C.12** Reboiser les abords du parc, principalement face à la rue Dubuisson;
- S\_C.13** Accroître les heures d'ouverture du chalet;
- S\_C.14** Maintenir l'animation dans le parc;
- S\_C.15** Accroître la surveillance formelle par la présence d'un gardien de parc.

### PRIORITÉS ÉNONCÉES LORS DE L'ÉVÈNEMENT DE CLÔTURE

1. Accroître l'accessibilité aux chalets et installation sanitaires;
2. Rénover, sécuriser et développer les modules de jeux pour enfants;
3. Rénover et développer les installations aquatiques.

L'ensemble des priorités de quartier peut être consulté à la page 19 du cahier 2.



## INTERVENTIONS À L'ÉCHELLE DU SITE

### D. SITE DE LA VOIE FERRÉE ET SES ABORDS

L'emprise ferroviaire brise la trame urbaine et limite grandement les déplacements. Son potentiel de reconversion est toutefois immense (axe de transport collectif, corridor vert, combinaison d'usages) et une occasion unique se présente de repenser le site à une échelle humaine afin d'y créer des lieux de rencontre et d'assurer le remaillage du quartier. Il est primordial que le réaménagement du site se fasse dans une vision d'ensemble.

Actuellement, un des rails est utilisé par le Canadien National (CN). Le réseau ferroviaire est de compétence fédéral. C'est donc le gouvernement fédéral qui édicte les normes techniques et les exigences concernant l'inspection, les essais et l'entretien des passages à niveau rail-route (RTD-10). Ces normes restreignent les possibilités d'aménagement et concernent :

- la distance de dégagement d'un passage à niveau ;
- la surface de croisement d'un trottoir à un passage à niveau ;
- la géométrie de la route ;
- les largeurs de voies et de l'accotement au croisement d'un passage à niveau ;
- la ligne de visibilité et le dégagement des intersections ;
- la présence d'arbres et de végétaux ;
- le marquage et la signalisation des passages pour piétons.



**Accroître la perméabilité de l'emprise ferroviaire, une étape cruciale pour favoriser les transports actifs.  
Créer un sentier multifonctionnel pour parcourir le quartier d'est en ouest tout en profitant de points de vue intéressants.**

#### PRINCIPAUX CONSTATS

- Mauvaise qualité des infrastructures piétonnières aux intersections ;
- Largeurs excessives des rues ;
- Aucune priorité accordée aux piétons.

#### PRINCIPES

Basées sur les recommandations locales et les résultats des activités publiques, les priorités énoncées pour faire du secteur de la voie ferrée un site à l'échelle humaine sont :

- la sécurisation des parcours piétonniers aux intersections existantes ;
- l'aménagement de nouveaux passages pour piétons et cycliste.



*Traverse pour piétons et cyclistes reliant Parc-Extension au Parc Jarry (CP). Quartier Parc-Extension, Montréal.*



*Sentier multifonctionnel adjacent à un tramway. Strasbourg, France.*

## OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT ET PISTES D'ACTION

### OBJECTIF :

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

- S\_D.1** Implanter des mesures de déviation de la circulation sur les tronçons de la rue Dubuisson qui bordent les parcs Clément-Jetté Nord et De La Bruère pour constituer des zones de rencontre (F/4.1, 4.2 et 4.4);
- S\_D.2** Réduire la largeur des emprises routières des rues Souigny et Dubuisson (F/1.2);
- S\_D.3** Considérer les rues Souigny et Dubuisson comme une même voie, revoir la direction de la circulation et réduire la largeur des voies (F/2.3);
- S\_D.4** Aménager un sentier multifonctionnel au sud de la voie ferrée pour accueillir les usagers du transport actif (F/2.2);
- S\_D.5** Développer des espaces publics assurant la mise en valeur les différents points de vue sur la rue Dubuisson (F/3.7).

### PRIORITÉS ÉNONCÉES LORS DES ÉVÉNEMENTS PUBLICS

1. Sécuriser les passages pour piétons existants;
2. Aménager de nouveaux passages pour piétons et cyclistes;
3. Marquer le caractère résidentiel du quartier à l'intersection des Hoboré-Beaugrand et Souigny.

L'ensemble des priorités de quartier peut être consulté à la page 15 du cahier 2.

### OBJECTIF :

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

- S\_D.6** Implanter des mesures préférentielles pour le déplacement des écoliers aux intersections de la voie ferrée et des rues Pierre-Bernard et Hector (F/1.6 et 1.8);
- S\_D.7** Implanter un marquage au sol durable donnant la priorité de passage aux piétons dans l'axe des six passages de la voie ferrée, aux intersections Souigny et Dubuisson (F/1.6);
- S\_D.8** Implanter des saillies de trottoir aux passages des rues Souigny et Dubuisson (F/1.6 et 1.11).
- S\_D.9** Implanter des trottoirs isolés de la chaussée de chacun des côtés des six voies traversant la voie ferrée;
- S\_D.10** Installer un éclairage à l'échelle du piéton aux intersections, particulièrement celle de la rue Dubuisson (F/4.8);
- S\_D.11** Accroître le nombre de passages pour piétons et cyclistes en priorisant ceux dans l'axe des rues Liébert et Aubry;
- S\_D.12** Sécuriser le franchissement des rues menant aux futurs passages pour piétons par l'implantation d'avancées de trottoir, de passages pour piétons surélevés et d'une signalisation (F/1.6, 1.11 et 2.1).
- S\_D.13** Concentrer les activités génératrices d'affluence à l'intersection Des Ormeaux.
- S\_D.14** Verdir les clôtures délimitant l'emprise ferroviaire à l'aide de plantes indigènes et planter des arbres pour contribuer à la réduction des nuisances sonores.

## 3.5 DES RUES SÉCURITAIRES ET CONVIVIALES



### INTERVENTIONS À L'ÉCHELLE DE LA RUE

#### A. RUE COMMERCIALE DE QUARTIER

##### *La rue Hochelaga*

Les rues commerciales de quartier desservent une clientèle locale et diversifiée qui s'y rend pour y faire ses achats courants et, si l'ambiance est agréable, simplement pour s'y récréer, et ce, à toute heure de la journée. Une grande majorité de la clientèle y accède par un mode actif de déplacement. La diversité des commerces, des restaurants, des services et des institutions génère un achalandage continu et l'animation naturelle des lieux. La rue commerciale est une réelle vitrine pour un quartier.

#### PRINCIPAUX CONSTATS

- Interventions réalisées pour sécuriser les passages pour piétons;
- Infrastructures piétonnières et cyclables déficientes;
- Offre de stationnements abondante;
- Nombre insuffisant de supports à vélos.

#### VOLONTÉ POLITIQUE

##### *Charte du piéton, ville de Montréal, 2008*

##### Objectif 2 (p. 3) :

##### **Pour soutenir l'économie montréalaise, il importe :**

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

##### Objectif 3 (p. 3) :

##### **Intégrer harmonieusement les réseaux de transport à l'espace urbain et contribuer à sa structuration**

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

#### PRINCIPES

Basées sur les recommandations locales et les résultats des activités publiques, les priorités énoncées pour faire de la rue Hochelaga une artère commerciale de qualité visent :

- la réduction de la place accordée aux automobiles;
- la réduction de la vitesse de circulation;
- la sécurisation des intersections;
- la création de lieux de socialisation.

#### PRIORITÉ ÉNONCÉE DANS LE PLAN RUI

La rue Hochelaga a été ciblée, dans le plan de revitalisation urbaine intégrée de 2007, comme une composante importante du pôle de services et représente un potentiel de développement économique pour le quartier. « C'est un lieu où peuvent se développer des activités commerciales et de services dans une ambiance plus urbaine. » (Plan RUI, 2007, p.25)



*Rue commerciale animée permettant une cohabitation sécuritaire des différents usagers. Boulevard de Clichy, Paris.*



*Aménagement de la chaussée et des passages pour piétons. Letchworth, Grande-Bretagne.*

## OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT ET PISTES D'ACTION

### OBJECTIF :

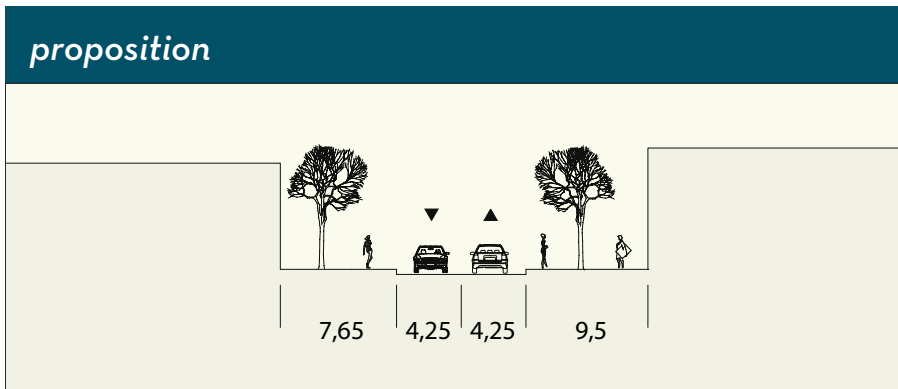
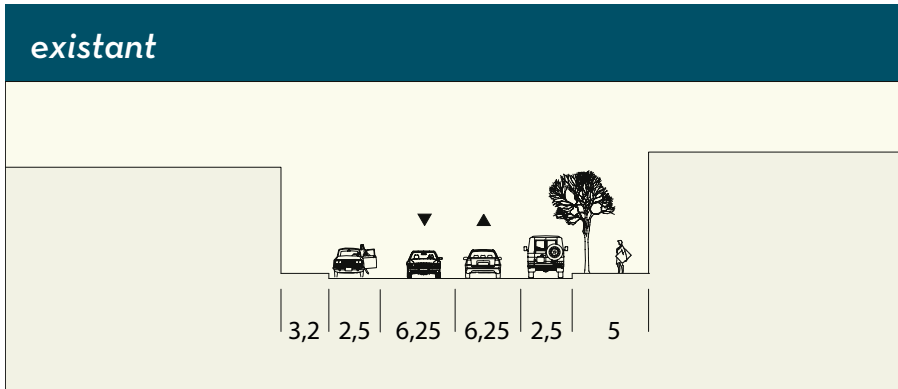
**Sécuriser les parcours piétonniers (trottoirs et intersections) et cyclables afin de les rendre continus, conviviaux et universellement accessibles.**

- R\_A.1** Assurer l'application de l'article 386 du Code de la sécurité routière du Québec qui interdit le stationnement à moins de 5 mètres de tout passage pour piétons grâce à l'aménagement physique, le marquage au sol et la présence policière accrue;
- R\_A.2** Prioriser les déplacements des piétons par un marquage durable des passages pour piétons (est-ouest et nord-sud) (F/1.4 et 1.6);
- R\_A.3** Ajouter des feux à décompte numérique aux intersections déjà munies de feux de circulation en priorisant les intersections des rues Lebrun, Des Ormeaux et Pierre-Bernard (F/1.4 et 1.6);
- R\_A.4** Aux intersections particulièrement larges, réduire la longueur des passages pour piétons par l'implantation de saillies de trottoir intégrant de la verdure plutôt qu'uniquement du béton (Lebrun, Des Ormeaux et Pierre-Bernard);

- R\_A.5** Aménager des passages pour piétons texturés et surélevés aux intersections Pierre-Tétreault et Mousseau (F/1.6);
- R\_A.6** Privilégier un traitement distinctif pour les trottoirs des rues Hochelaga et Des Ormeaux afin de souligner leur vocation d'axe commercial de proximité (élargissement, verdissement);
- R\_A.7** Accroître la diversité et la qualité des arbres publics (F/4.6);
- R\_A.8** Où l'espace le permet, aménager une bande de verdure pour créer une zone tampon entre les automobilistes et les piétons, améliorer l'esthétique des lieux et lutter contre les îlots de chaleur urbains (F/1.2);
- R\_A.9** Installer un éclairage de rue à l'échelle du piéton, dirigé vers le sol pour éviter la pollution lumineuse et d'une intensité évitant le suréclairage et la création de zones d'ombre (F/4.8).

COUPES COMPARATIVES

Réaménagement de l'intersection des rues Hochelaga et Des Ormeaux : saillies de trottoirs, réduction de l'espace dédié à l'automobile et plantations. (Localisation de la coupe sur le plan de la page suivante)




AMÉLIORATIONS D'ICI

**O1**  
Marquage au sol interdisant le stationnement aux intersections



**O2**  
Feu piéton à décompte numérique (F/1.4)



**O3**  
Passage pour piétons surélevé et texturé (F/1.6)



**O4**  
Aire de stationnement pour vélo sur le trottoir



**O5**  
Terrasse privée sur le trottoir



**O6**  
Saillies de trottoirs aux intersections (F/1.11)



AMÉLIORATIONS D'AILLEURS

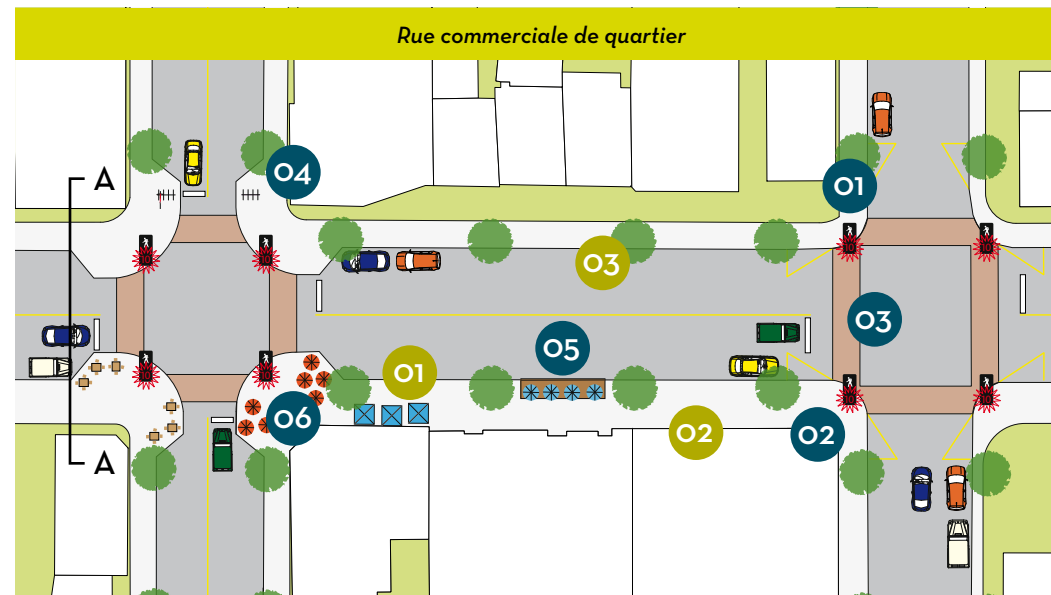
**O1**  
Espace de vente sur le trottoir



**O2**  
Trottoir large et dégagé



**O3**  
Fosse pour arbre avec plantation au sol



## INTERVENTIONS À L'ÉCHELLE DE LA RUE

### B. ARTÈRE EN MILIEU RÉSIDENTIEL

#### *La rue Notre-Dame Est*

Les grandes artères qui traversent les quartiers résidentiels garantissent aux résidants motorisés un accès rapide au centre de l'agglomération, aux pôles d'intérêt ainsi qu'aux voies rapides. Cependant, le flot de véhicules qui y transitent est responsable d'un lot de nuisances à la fois environnementales et sanitaires pour les quartiers environnants. Généralement, l'aménagement de ces artères répond à un seul besoin : la fluidité automobile. Un grand nombre de voies de circulation, une limite de vitesse de circulation plus élevée que dans les quartiers résidentiels, la synchronisation des feux de circulation ainsi qu'un nombre limité d'intersections pourvues de feux de circulation restreignent les déplacements à pied et à bicyclette.

Connectées au réseau autoroutier, ces rues à fort débit font partie du réseau artériel de la ville de Montréal. Leur gestion relève de la ville-centre. Il ne revient pas aux arrondissements d'y planifier des travaux de réfection. Pourtant, bien plus que de simples artères, ces rues constituent des milieux de vie extrêmement riches. Dans plusieurs quartiers montréalais, les commerces, les restaurants et autres services y sont concentrés. Leur aménagement doit traduire la vie de quartier qui les borde. On doit y accorder une place plus importante aux piétons et aux cyclistes.

#### PRINCIPAUX CONSTATS

- Large emprise routière difficile à traverser ;
- Circulation très dense, principalement aux heures de pointe ;
- Véhicules lourds générant un bruit constant ;
- Infrastructures piétonnières et cyclables peu sécuritaires et peu conviviales.

#### VOLONTÉ POLITIQUE

#### *Plan d'urbanisme de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve*

#### SECTION 14.4.2 - Secteur de planification détaillée : Mercier-Est (p. 43), 2009

- Faciliter l'accès au parc de la Promenade Bellerive ;
- Réaliser une étude d'impact visant la réduction du camionnage à l'extrémité est de l'arrondissement et sur la rue Notre-Dame ;
- Préparer un plan de développement commercial en lien avec les activités récréatives du parc de la Promenade Bellerive pour la rue Notre-Dame, tout en cherchant à améliorer la qualité des aménagements aux abords de cette rue et à protéger les percées visuelles sur le fleuve

#### PRINCIPES

Basées sur les recommandations locales et les résultats des activités publiques, les priorités pour faire de la rue Notre-Dame une réelle rue de quartier visent à :

- Interdire le camionnage de transit de nuit ainsi et le réduire considérable durant la journée ;
- Réduire le nombre de voies de circulation ;
- Sécuriser les intersections à la faveur des piétons et des cyclistes ;
- Marquer le caractère résidentiel aux entrées est et ouest du quartier ;
- Réduire la vitesse de la circulation ;
- Verdir les parcours piétonniers sur la rue Notre-Dame.



Aménagement d'une intersection d'une artère urbaine. Boulevard René-Lévesque, Québec.



Crédit : Department of Transportation, NYC

Implantation d'un terre-plein central permettant de réduire l'espace accordé à l'automobile. New York

### PRIORITÉS ÉNONCÉES LORS DES ÉVÉNEMENTS PUBLICS

1. Réduire le nombre de voies de circulation;
2. Sécuriser les intersections à la faveur des cyclistes;
3. Marquer le caractère résidentiel aux entrées est et ouest du quartier.

L'ensemble des priorités de quartier peut être consulté à la page 17 du cahier 2.

## OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT ET PISTES D'ACTION

### OBJECTIF :

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

- R\_B.1** Réduire le nombre de voies de circulation de six à quatre par l'autorisation de stationnement en tout temps, et ce, dans les deux sens de la circulation sur la rue Notre-Dame Est (F/1.1);
- R\_B.2** Réduire le nombre de voies de circulation de six à quatre par l'élargissement des trottoirs de part et d'autre ou d'un seul côté de la rue Notre-Dame Est (F/1.2);
- R\_B.3** Soutenir le projet de la STM d'implanter une voie réservée aux autobus vers l'ouest durant l'heure de pointe du matin (de 6 h à 9 h) et vers l'est durant l'heure de pointe du soir (de 15 h 30 à 18 h) (F/1.3);
- R\_B.4** Mettre en place une bande de verdure protégeant les piétons et séparant les trottoirs de la chaussée, et ce, principalement en façade des quatre parcs d'arrondissement (F/1.12);
- R\_B.5** Aménager des refuges pour piétons paysagés entre les voies en priorité aux passages pour piétons suivants : Liébert, Lebrun, Des Ormeaux, Pierre-Bernard et Taillon (F/1.5 et F/1.7).

### OBJECTIF :

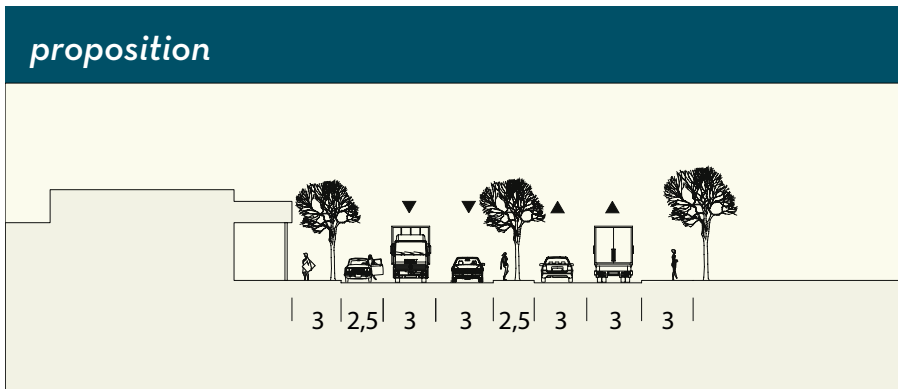
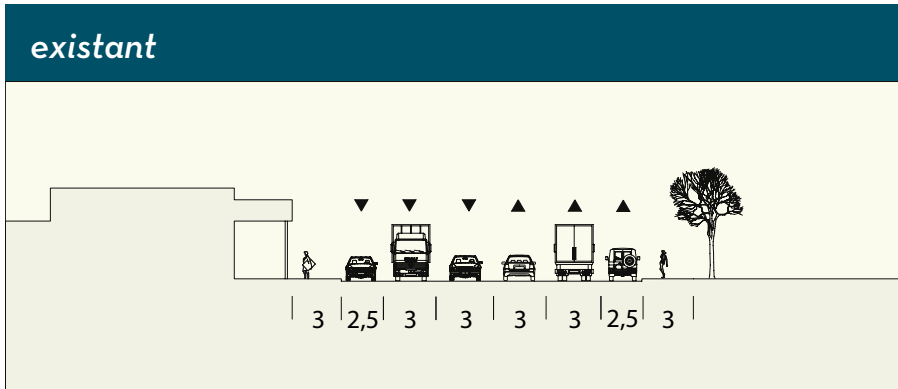
Sécuriser les parcours piétonniers (trottoirs et intersections) et cyclables afin de les rendre continus, conviviaux et universellement accessibles.

- R\_B.6** Assurer l'application de l'article 386 du Code de la sécurité routière du Québec, qui interdit le stationnement à moins de 5 mètres de tout passage pour piétons, grâce à l'aménagement physique, le marquage au sol, la présence policière accrue;

- R\_B.7** Installer, de part et d'autre de la rue, des stèles radars affichant la vitesse réelle de circulation des automobilistes (F/ 1.9);
- R\_B.8** Prioriser les déplacements des piétons par un marquage durable des passages pour piétons (est-ouest et nord-sud) (F/1.4 et 1.6);
- R\_B.9** Ajouter des feux à décompte numérique aux intersections déjà munies de feux de circulation en priorisant les intersections des rues Liébert, Saint-Donat, Taillon et Des Ormeaux, des avenues Mercier et Lebrun et du boulevard Pierre-Bernard (F/1.4 et 1.6);
- R\_B.10** Dans l'axe nord-sud, allonger le temps de passage afin de respecter la vitesse de déplacement des jeunes, des aînés et des personnes à mobilité réduite, et ce, principalement aux principaux accès au parc de la Promenade-Bellerive (F/1.4 et 1.8);
- R\_B.11** Mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation (saillies de trottoir) aux intersections des rues Honoré-Beaugrand, Liébert et Des Ormeaux, de l'avenue Lebrun et du boulevard Pierre-Bernard pour réduire la vitesse de circulation des automobilistes au moment de leur virage dans les rues résidentielles (F/1.6 et 1.12);
- R\_B.12** Installer les feux de circulation de manière à accroître leur visibilité (F/1.10);
- R\_B.13** Interdire définitivement le camionnage de transit la nuit à la suite de la construction d'une nouvelle rue entre l'autoroute 40 et le parc industriel de Montréal-Est, à Montréal-Est (avenue Lakefield);
- R\_B.14** Étudier la possibilité de limiter ou d'interdire le camionnage de transit le jour.

COUPES ARTERE

Réaménagement de la rue Notre-Dame Est: réduction du nombre de voies de circulation, terre-plein central vert et stationnement permis en tout temps. (Localisation de la coupe sur le plan de la page suivante)



AMÉLIORATIONS D'ICI

**01**  
Marquage au sol interdisant le stationnement aux intersections



**03**  
Saillies de trottoir à l'entrée des rues résidentielles (F1.11)



**02**  
Feu piéton à décompte numérique (F/1.4)



**04**  
Voie réservée au transport collectif



**05**  
Stationnement permis en tout temps (F/1.1)



AMÉLIORATIONS D'AILLEURS

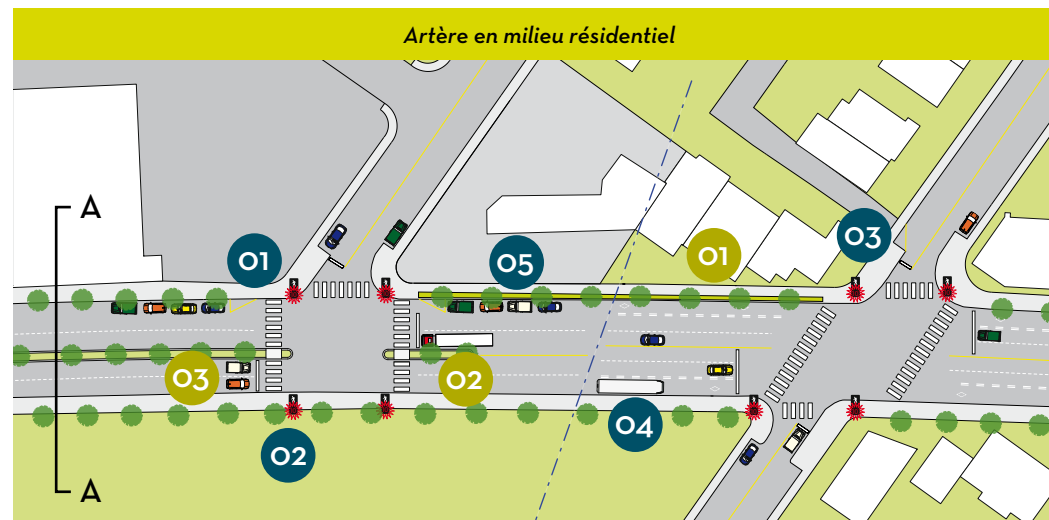
**01**  
Bande plantée en bordure de la rue (F/1.2)



**02**  
Refuge pour piétons à mi-chemin de la traverse (F/1.5)



**03**  
Terre-plein avec plantation (F/1.7)

Deux options pour le réaménagement de la rue Notre-Dame :

L'implantation d'un terre-plein central et traverses piétonnes.

L'implantation d'une voie réservée d'autobus dans les deux sens.



## INTERVENTIONS À L'ÉCHELLE DE LA RUE

### C. RUE RÉSIDENIELLE

Les rues résidentielles ont la vocation d'accueillir la circulation locale et donc, un débit de véhicules peu élevé. La ville de Montréal a récemment modifié sa réglementation pour réduire à 40 km/h la vitesse de circulation sur ces rues (un règlement qui entrera en vigueur en décembre 2010). Cependant, la forme urbaine des quartiers montréalais, leurs rues larges et droites, favorise la vitesse de circulation. Afin de créer de réel lieu de vie et de rencontre entre voisins, il importe de mettre en place des mesures pour apaiser la circulation de transit.

#### PRINCIPAUX CONSTATS

- Débordements de circulation provenant des artères;
- Largeur excessive permettant de certaines rues favorisant des vitesses de circulation élevées;
- Peu d'aménagements donnant la priorité aux piétons;
- Stationnement dans la rue pour les résidents.

#### VOLONTÉ POLITIQUE

##### *Plan de transport de Montréal*

##### **B. Le réseau routier, Les interventions proposées** **Orientation 2.3, La gestion de la circulation et des déplacements (p. 130)**

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

#### PRINCIPES

Basées sur les recommandations locales et les résultats des activités publiques, les priorités pour faire des rues résidentielles du quartier des espaces attrayants visent à:

- Réduire la vitesse de circulation des voitures par diverses mesures d'apaisement de la circulation
- Améliorer l'aménagement des intersections aux abords des lieux de fréquentation des enfants en faveur des piétons et des cyclistes.
- Développer le réseau cyclable en priorisant la connexion des parcs et des écoles.
- Améliorer l'éclairage sur les rues sombres.
- Verdir les rues résidentielles.



Crédit : Portland Bureau of Environmental Services

*Intégration d'espaces voués au verdissement dans la conception des trottoirs. Portland, États-Unis.*



Crédit : ville d'Austin

*Aménagement de type chicane, une succession d'obstacles, oblige les automobilistes à réduire leur vitesse. Austin, États-Unis.*

## OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT ET PISTES D'ACTION

### OBJECTIF :

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

- R\_C.1** Modifier l'aménagement rectiligne des voies de circulation pour réduire la vitesse de circulation par l'implantation d'aménagements de type chicane ou de stationnements en angle de part et d'autre des rues ayant une largeur excessive en regard du débit qu'elles accueillent (F/4.1);
- R\_C.2** Réduire la largeur des rues surdimensionnées par l'élargissement des corridors de transport actif et la création de lieux de socialisation;
- R\_C.3** Aménager des rues de type «espaces partagés» sur les rues à faible débit de circulation, dont la place Arthur-Buies, la rue Bellerive, la rue de Brouage, la place Beauchesne (F/4.1, 4.3 et 4.4);

### OBJECTIF :

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

- R\_C.4** Assurer l'application de l'article 386 du Code de la sécurité routière du Québec qui interdit le stationnement à moins de 5 mètres de tout passage pour piétons grâce à l'aménagement physique, le marquage au sol et la présence policière accrue;
- R\_C.5** Installer des dos d'âne successifs aux entrées et aux sorties des zones de 30 km/h actuelles liées à la présence de parcs ou d'écoles.

### OBJECTIF :

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

- R\_C.6** Établir des mesures incitatives favorisant l'implantation, par les propriétaires d'immeuble à appartements, de supports à vélos dans sur la rue ou dans des endroits protégés, en priorisant les bâtiments dont les locataires n'ont pas d'accès direct vers l'extérieur;
- R\_C.7** Dans le cas de nouvelles constructions, rendre obligatoire, par des mesures réglementaires, l'implantation de supports à vélos dans des espaces couverts et sécuritaires.

### OBJECTIF :

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

- R\_C.8** Valoriser les initiatives des propriétaires qui verdissent les façades ainsi que la bande gazonnée dans la rue face à leur propriété (F/4.6);
- R\_C.9** Diversifier la nature des plantations sur le domaine public, particulièrement dans les bandes plantées et des terre-pleins existants sur les axes Liébert, Lebon, Des Ormeaux et Pierre-Bernard.

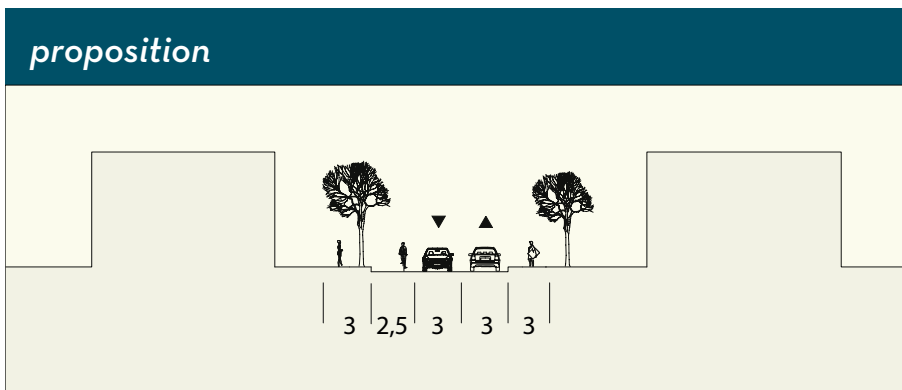
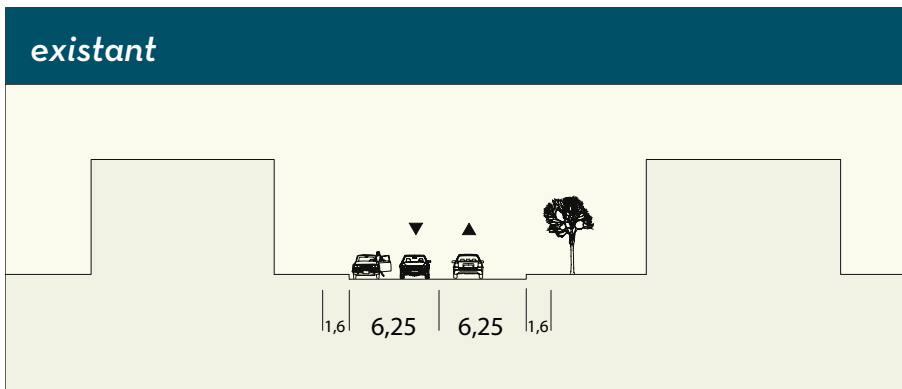
### PRIORITÉS ÉNONCÉES LORS DES ÉVÉNEMENTS PUBLICS

1. Réduire la vitesse de circulation par diverses mesures d'apaisement de circulation;
2. Améliorer l'aménagement des intersections aux abords des lieux de fréquentation des enfants en faveur des piétons et des cyclistes;
3. Développer le réseau cyclable en priorisant la connexion des parcs et des écoles.

L'ensemble des priorités de quartier peut être consulté à la page 19 du cahier 2.

COUPES COMPARATIVES

Réaménagement de l'intersection des rues Lebrun et Tellier : réduction de la largeur de la chaussée, bande cyclable et mesures d'apaisement de la circulation. (Localisation de la coupe sur le plan de la page suivante)



AMÉLIORATIONS D'ICI

01

Stationnement interdit aux intersections



02

Trottoir large et dégagé



03

Rétrécissement des voies par du marquage



04

Saillie de trottoir avec plantations (F/1.11)



AMÉLIORATIONS D'AILLEURS

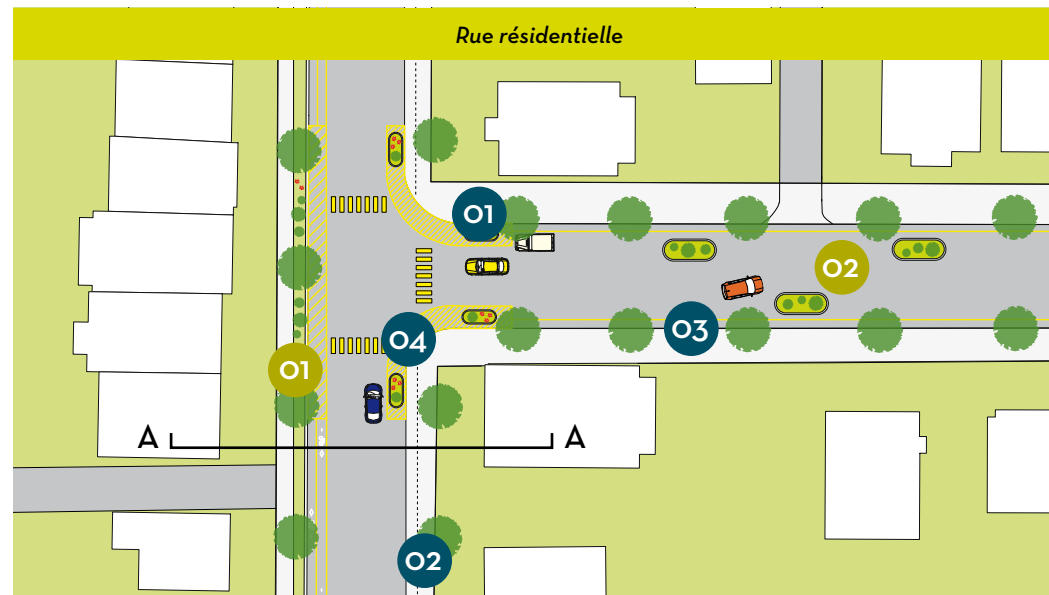
01

Trottoir verti (F/14.6)



02

Aménagement de type chicane (F/4.1)





## INTERVENTIONS À L'ÉCHELLE DE LA RUE

### D. RUE RÉSIDENNELLE BORDANT LES PARCS ET LES ÉCOLES

Ces voies de circulation sont empruntées entre autres par une clientèle vulnérable : les jeunes. Même si la vitesse de circulation prescrite dans les rues résidentielles bordant les écoles et les parcs est de 30 km/h, certains parcs et écoles se situent en bordure de grandes artères, où la vitesse et le débit sont élevés. Ainsi, les aménagements des rues bordant les lieux que fréquentent les jeunes doivent être bien adaptés aux clientèles à risque pour garantir un accès sécuritaire aux espaces publics.

#### PRINCIPAUX CONSTATS

- Concentration d'un public vulnérable dont les mouvements peuvent être imprévisibles;
- Aucun affichage des corridors scolaires;
- Fort achalandage à l'entrée et à la sortie des classes;
- Peu de signalisation pour garantir la sécurité des usagers.

#### VOLONTÉ POLITIQUE

##### *Plan de transport de Montréal*

##### **A2, Favoriser les modes actifs, Les interventions proposées** **Orientation 2.2: La sécurité des piétons (p.102)**

- Sécuriser les abords des établissements d'enseignement et de santé. [...] Les écoles sélectionnées [pour un programme de sécurisation] feront l'objet d'une attention particulière sur le plan de la signalisation, des passages d'écoliers, des arrêts d'autobus, des corridors et de la réglementation de stationnement.

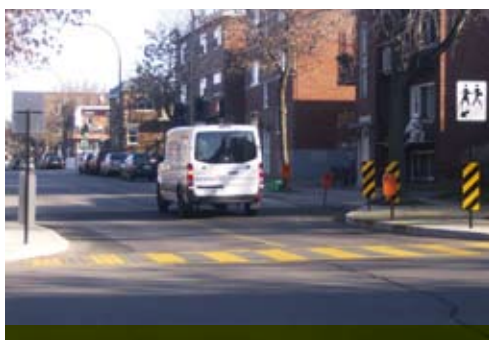
#### PRINCIPES

Basées sur les recommandations locales et les résultats des activités publiques, les priorités énoncées pour faire des rues résidentielles du quartier des espaces attrayants visent à :

- Réduire la vitesse de circulation des voitures par diverses mesures d'apaisement de la circulation;
- Améliorer l'aménagement des intersections en faveur des piétons et des cyclistes aux abords des lieux que fréquentent les enfants;
- Développer le réseau cyclable en priorisant la connexion des parcs et des écoles;
- Améliorer l'éclairage dans les rues sombres;
- Verdir les rues résidentielles.



*Aménagement des abords de parc garantissant un accès optimal. Paris, France.*



*Présence de saillies de trottoirs permettant d'accroître la visibilité des piétons et de réduire la longueur de traversée. Rue Bellechasse, Montréal.*

### PRIORITÉS ÉNONCÉES LORS DES ÉVÉNEMENTS PUBLICS

1. Réduire la vitesse de circulation par diverses mesures d'apaisement de circulation;
2. Améliorer l'aménagement des intersections aux abords des lieux de fréquentation des enfants en faveur des piétons et des cyclistes;
3. Développer le réseau cyclable en priorisant la connexion des parcs et des écoles.

L'ensemble des priorités de quartier peut être consulté à la page 19 du cahier 2.

## OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT ET PISTES D'ACTION

### OBJECTIF :

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

**R\_D.1** Rétrécir la largeur des voies de circulation des rues adjacentes aux parcs et aux écoles (F/4.2).

### OBJECTIF :

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

**R\_D.2** Signaler les corridors scolaires de chacune des écoles primaires du quartier pour qu'ils soient visibles par les automobilistes et les jeunes;

**R\_D.3** Marquer, de manière durable et visible à l'année, les trottoirs et les passages pour piétons des corridors scolaires et des accès aux parcs (F/1.6);

**R\_D.4** Accroître le nombre de brigadiers scolaires ou transférer ceux en poste vers les intersections de dimensions excessives;

**R\_D.5** Assurer l'application de l'article 386 du Code de la sécurité routière du Québec, qui interdit le stationnement à moins de 5 mètres de tout passage pour piétons, grâce à l'aménagement physique, le marquage au sol et la présence policière accrue;

**R\_D.6** Installer des arrêts aux quatre approches des intersections qui ceignent les parcs et les écoles;

**R\_D.7** Ajouter à l'ensemble des feux de circulation des feux piétons à décompte numérique (F/1.4 et 1.6);

**R\_D.8** Réduire, par des mesures physiques qui améliorent la visibilité des piétons, la longueur des passages pour piétons aux intersections qui ceignent les écoles, et ce, prioritairement aux intersections des corridors scolaires (F/1.6 et 1.11);

**R\_D.9** Aux intersections ceinturant les écoles, marquer la zone de rencontre de manière à sensibiliser les automobilistes à la présence d'écoliers (F/4.3);

**R\_D.10** Signaler la présence de zones scolaires et de parcs à l'aide d'un marquage sur la chaussée;

**R\_D.11** Signaler les zones d'entrée et de sortie des écoliers (F/1.8);

**R\_D.12** Mettre en œuvre des mesures d'apaisement de la circulation aux abords des parcs et des écoles en priorisant les zones d'entrée et de sortie des écoles, des services de garde et des points de services;

**R\_D.13** Uniformiser les limites de vitesse à 30 km/h aux abords des parcs et des écoles.

### OBJECTIF :

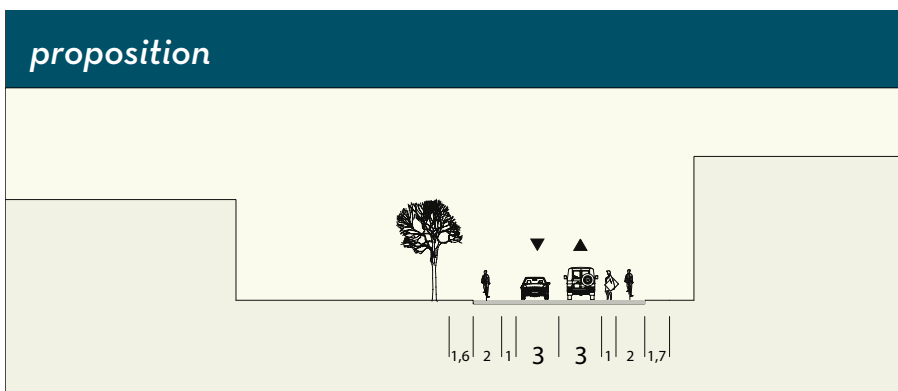
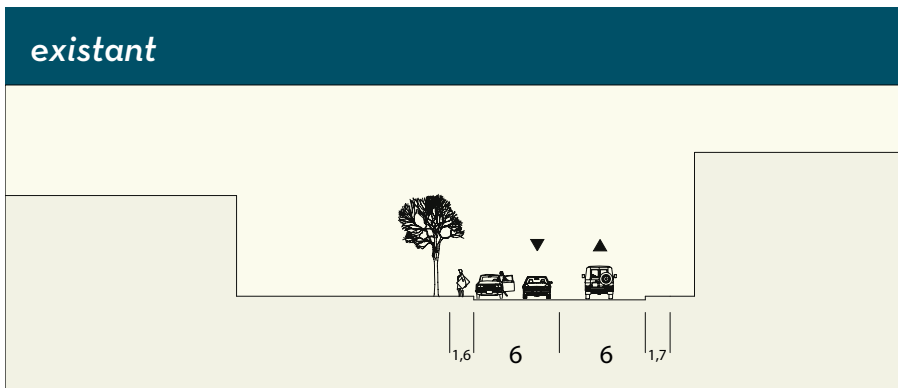
**Concevoir des aménagements susceptibles d'accroître la fierté envers le quartier et le sentiment d'appartenance à celui-ci par des interventions (embellissement, verdissement) valorisant le caractère distinctif de ce dernier et l'animation des espaces publics.**

**R\_D.14** Effectuer des modifications aux aménagements des cours d'école à l'image de ceux effectués dans la cour de l'école Boucher-De La Bruère (F/3.4).

**Il est à noter que des plans de déplacement pour sécuriser les trajets scolaires sont en cours de réalisation par les organismes Y'a quelqu'un l'aut'bord du mur!, Éco-quartier Tétraultville et Solidarité Mercier-Est dans le cadre du programme Mon école à pied, à vélo de Vélo Québec. Cinq écoles primaires du quartier Mercier-Est y participent. Les écoles Philippe-Labarre, Saint-François-d'Assise et Boucher-De La Bruère ont adhéré au programme durant l'année scolaire 2008-2009. Les écoles Armand-Lavergne et Saint-Justin, en 2009-2010. Des pistes d'action plus détaillées seront présentées dans les plans de déplacement à paraître dans les mois à venir.**

COUPES COMPARATIVES

Réaménagement de l'intersection des rues Liébert et Tellier : bande cyclable et mesures d'apaisement de la circulation. (Localisation de la coupe sur le plan de la page suivante)



AMÉLIORATIONS D'ICI

- 01**

Stationnement interdit aux intersections


- 02**

Arrêt obligatoire aux quatre approches


- 03**

Bande cyclable peinte sur la chaussée (F/4.5)


- 04**

Saillies de trottoirs (F/1.11)


- 05**

Passage pour piéton surélevé et texturé (F/1.6)


- 06**

Marquage au sol indiquant la proximité d'une école



