

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.

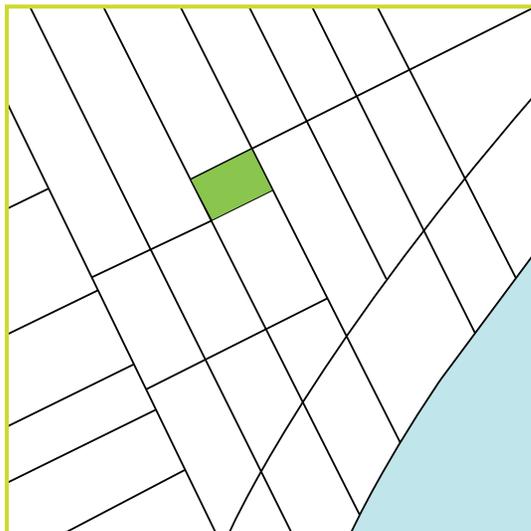
Le présent cahier (3) « Actions pour un Quartier vert, actif et en santé » se divise en six sections. Tout d'abord, les deux premières sections exposent la vision de quartier vert énoncée par les citoyens et les participants de la démarche (section 3.1) et proposent quatre stratégies afin de la traduire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

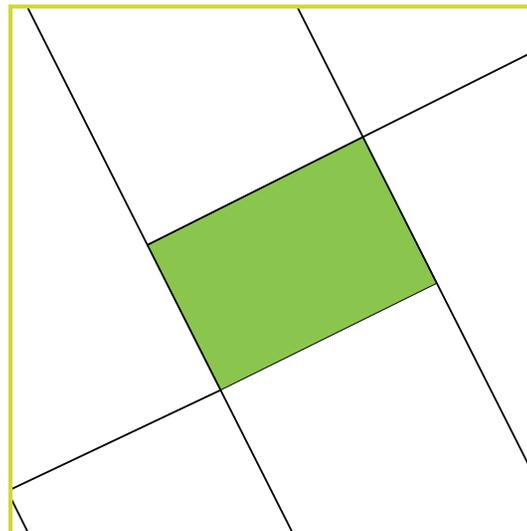
Les pictogrammes suivants établissent à quelle échelle se fera l'application des différentes actions.



ÉCHELLE DU QUARTIER

SECTION 3.3: Un quartier en faveur des transports actifs

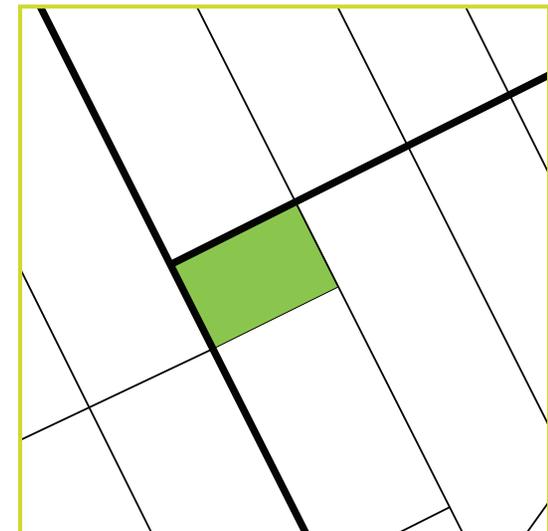
Des actions pour favoriser la mobilité active dans l'ensemble du quartier (ex. : le réseau de pistes cyclables)



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.

Finalement, la section 3.6 présente les actions à réaliser prioritairement à la suite de l'événement de clôture du processus de participation publique du 6 février 2010.

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 résidants et visiteurs. En favorisant la conquête des rues et du territoire par ses résidants, 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!

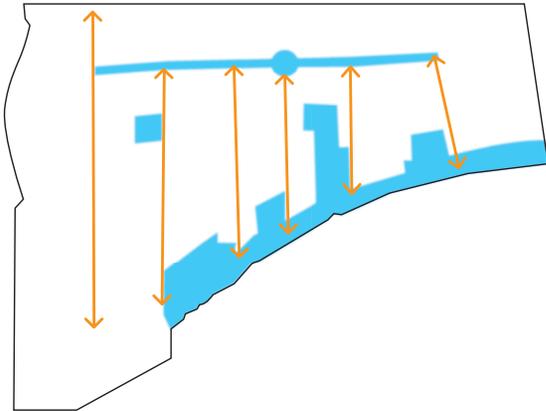
À l'analyse des problématiques territoriales, une intensification des mesures, dans un périmètre d'un peu moins d'un kilomètre carré au cœur de quartier, semble souhaitée par les résidants de Mercier-Est.

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

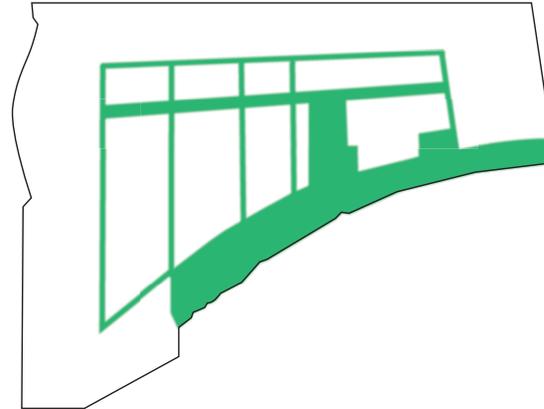
- 1 FAVORISER LA MOBILITÉ NORD-SUD**
- 2 CONNECTER LES PÔLES D'INTÉRÊT ET LES ESPACES VERTS ET DE LOISIR**
- 3 MARQUER L'ENTRÉE DANS UN QUARTIER RÉSIDENTIEL**
- 4 OPTIMISER LES RÉSEAUX LOCAUX DE TRANSPORT CYCLISTE ET COLLECTIF**

3.2 STRATÉGIES POUR FAVORISER LES TRANSPORTS ACTIFS

FAVORISER LA MOBILITÉ NORD-SUD



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



MARQUER L'ENTRÉE DANS UN QUARTIER RÉSIDENTIEL



OPTIMISER LES RÉSEAUX LOCAUX DE TRANSPORT CYCLISTE ET COLLECTIF



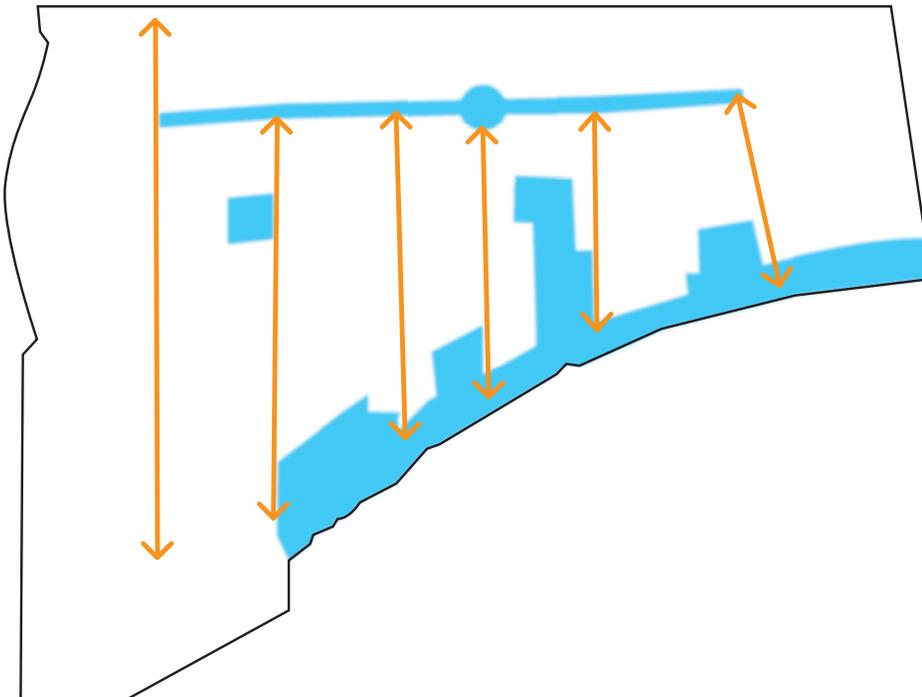
3.3 UN QUARTIER EN FAVEUR DES TRANSPORT ACTIFS



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.

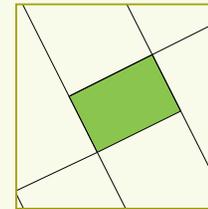
IMPORTANT : Puisque « faciliter les déplacements nord-sud » impliquent des solutions relevant des trois échelles d'intervention, vous devrez donc vous référer à chacune des sections correspondantes pour y trouver les pistes d'action s'y rattachant.

→ 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.

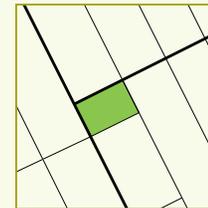
À titre d'exemple, vous cherchez les actions proposées pour favoriser les transports actifs sur l'axe Des Ormeaux traversant le quartier du nord au sud.

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



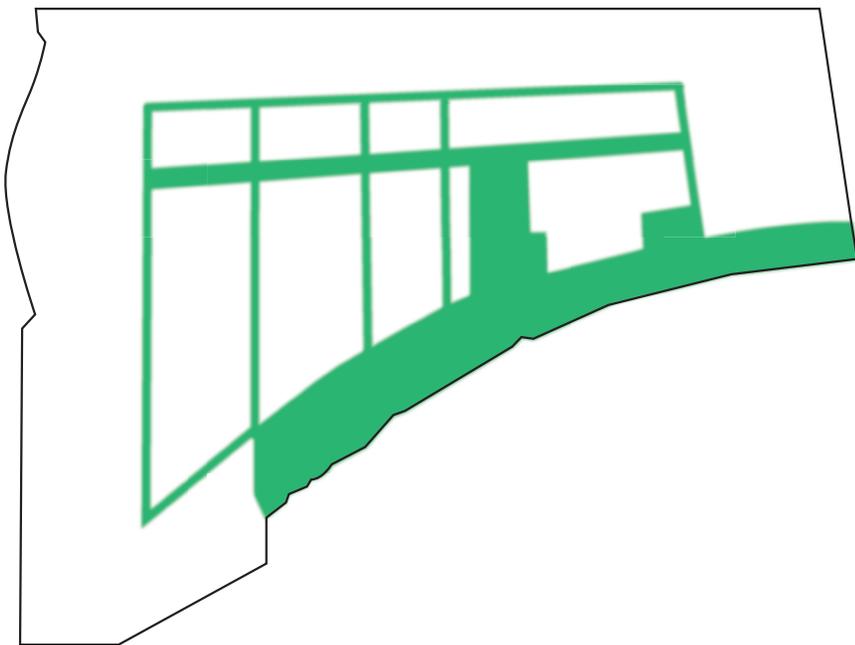
INTERVENTIONS À L'ÉCHELLE DU QUARTIER

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.

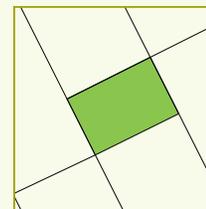
IMPORTANT :

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.

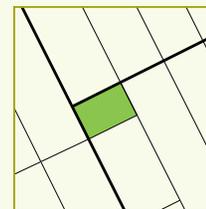
À titre d'exemple, vous cherchez les actions proposées pour favoriser les transports actifs sur l'axe Dubuisson connectant des espaces verts et de loisirs d'est en ouest.

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



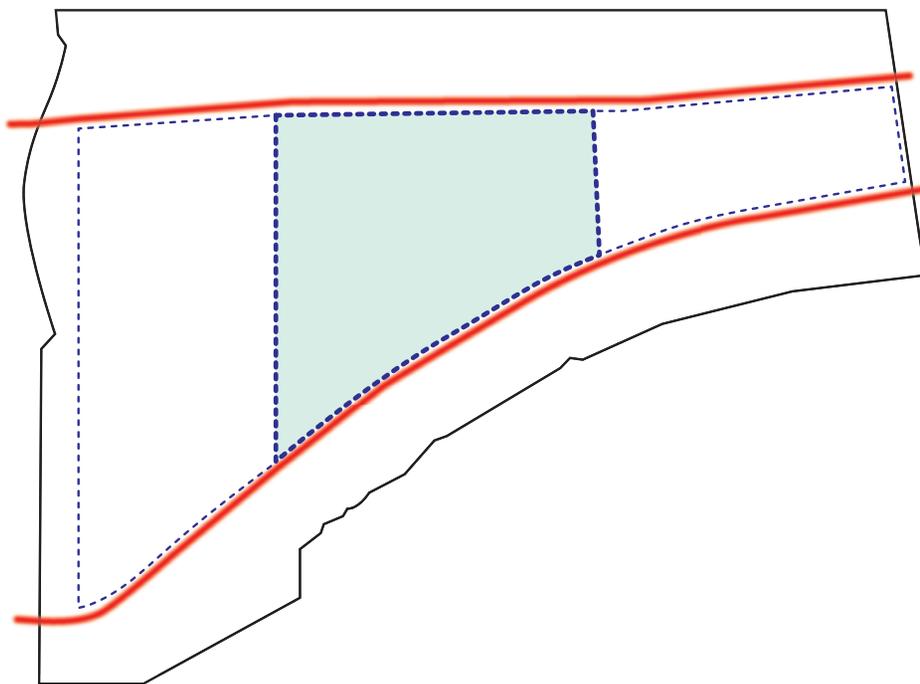
INTERVENTIONS À L'ÉCHELLE DU QUARTIER

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/1.1);
- 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/1.1);
- 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 :

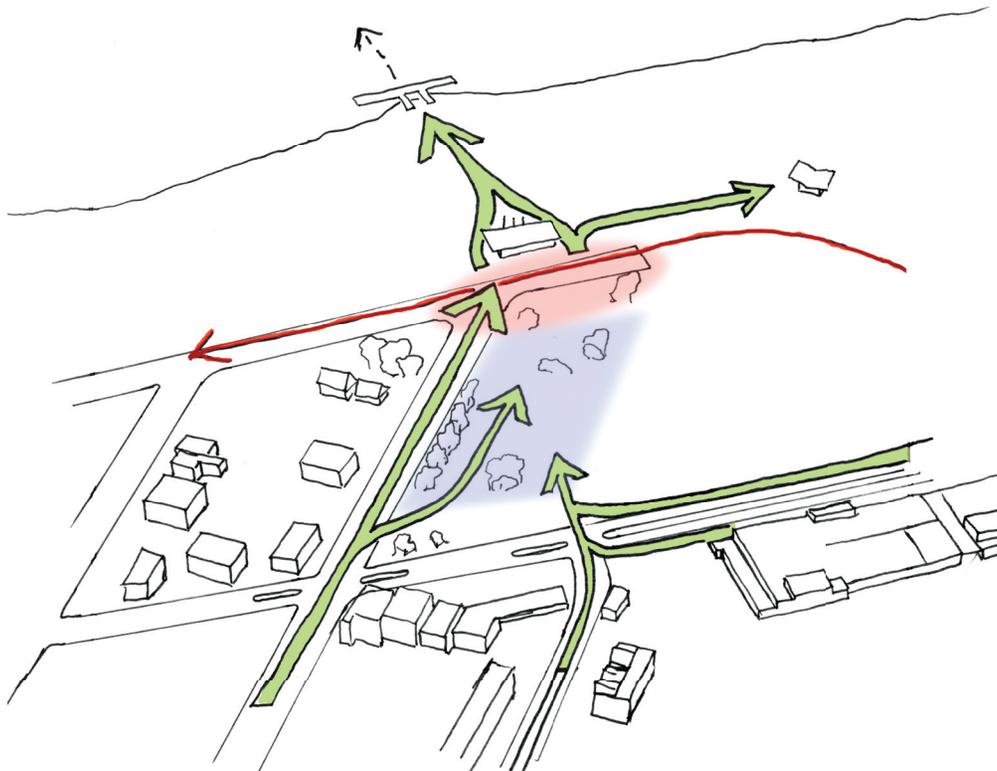
- S_A.1** Soutenir la création d'une société de développement commercial (SDC)
- S_A.2** Après la création d'un regroupement de commerçants, mettre en place un programme d'aide à la revitalisation commerciale et/ou à la rénovation des façades sur l'artère commerciale Hochelaga (ex. : PR@M);
- S_A.3** 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

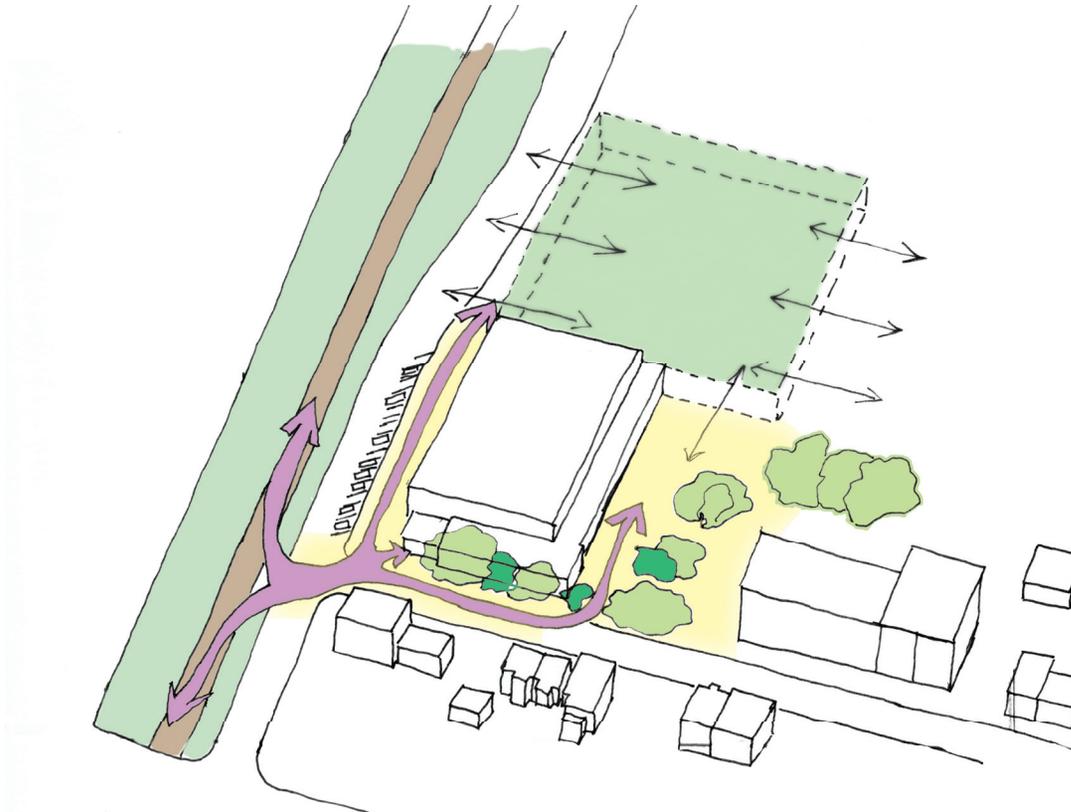
1. Accroître l'accessibilité aux chalets et aux installations sanitaires;
2. Améliorer l'accès à la rive du fleuve Saint-Laurent;
3. Rénover et développer les installations aquatiques.

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.



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.

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.



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.



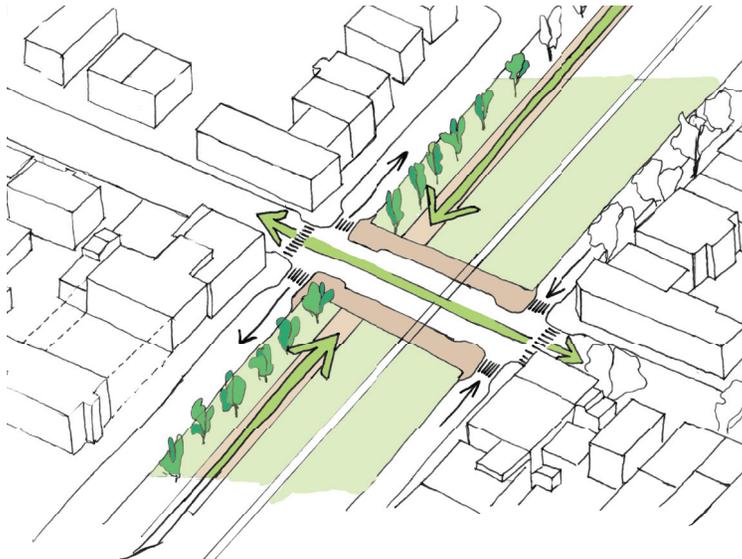
INTERVENTIONS À L'ÉCHELLE DU SITE

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 remailage 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** Planter 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** Planter 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** Planter 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** Planter des saillies de trottoir aux passages des rues Souigny et Dubuisson (F/1.6 et 1.11).
- S_D.9** Planter 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 :

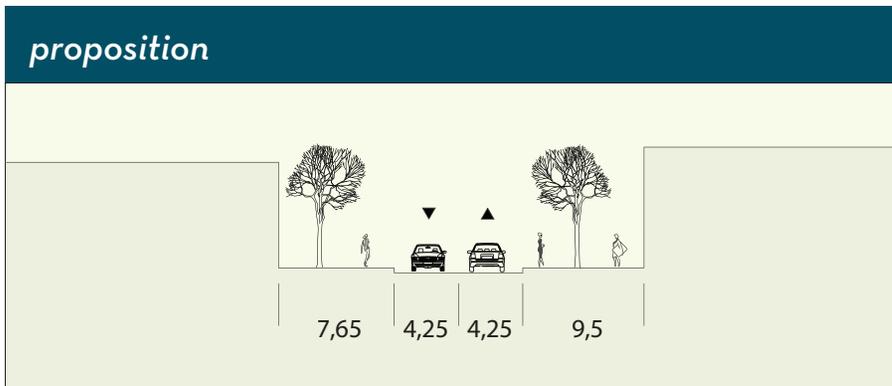
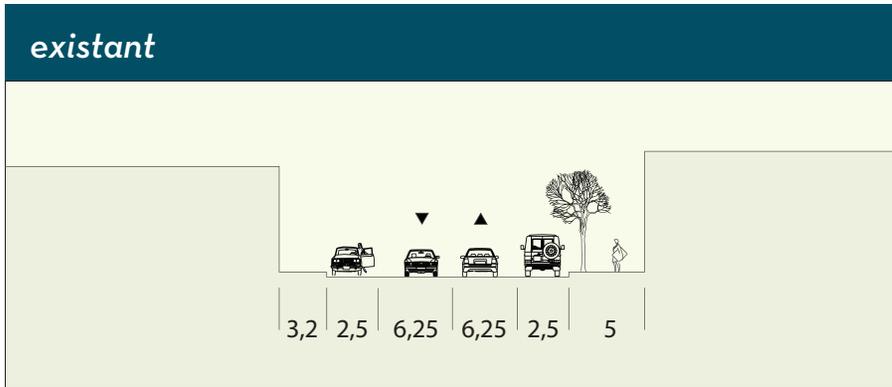
Sécuriser les parcours piétonniers (trottoirs et intersections) et cyclables afin de les rendre continus, conviviaux et universellement accessibles.

- 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

01
Marquage au sol interdisant le stationnement aux intersections



02
Feu piéton à décompte numérique (F/1.4)



03
Passage pour piétons surélevé et texturé (F/1.6)



04
Aire de stationnement pour vélo sur le trottoir



05
Terrasse privée sur le trottoir



06
Saillies de trottoirs aux intersections (F/1.11)



AMÉLIORATIONS D'AILLEURS

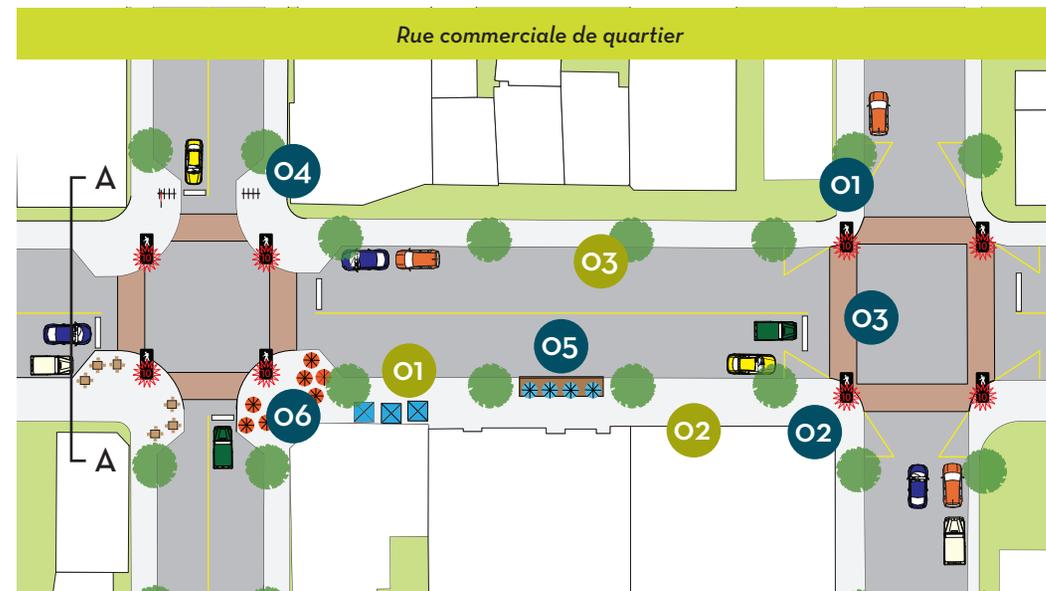
01
Espace de vente sur le trottoir



02
Trottoir large et dégagé



03
Fosse pour arbre avec plantation au sol



INTERVENTIONS À L'ÉCHELLE DE LA RUE

B. ARTÈRE EN MILIEU RÉSIDENTIEL

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 :

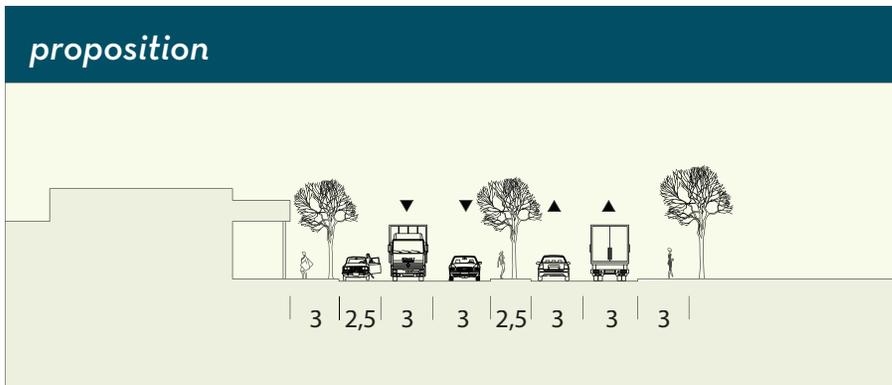
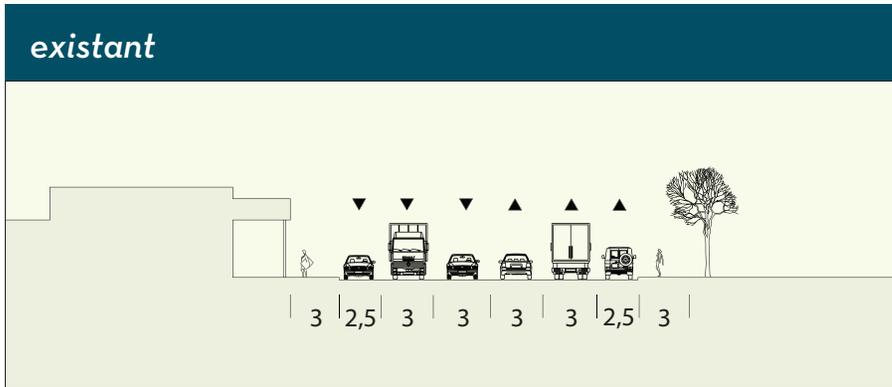
Sécuriser les parcours piétonniers (trottoirs et intersections) et cyclables afin de les rendre continus, conviviaux et universellement accessibles.

- 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 (F/1.1)



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 verdissage 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, verdissage) 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.

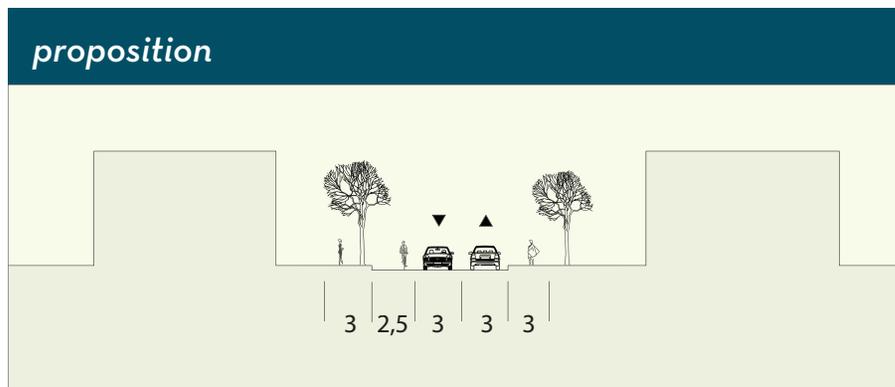
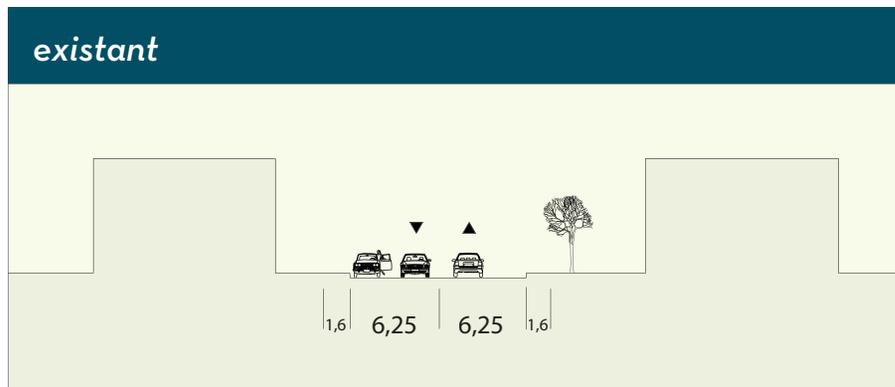
PRIORITÉS ÉNONCÉES LORS DES ÉVÉNEMENTS PUBLICS

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

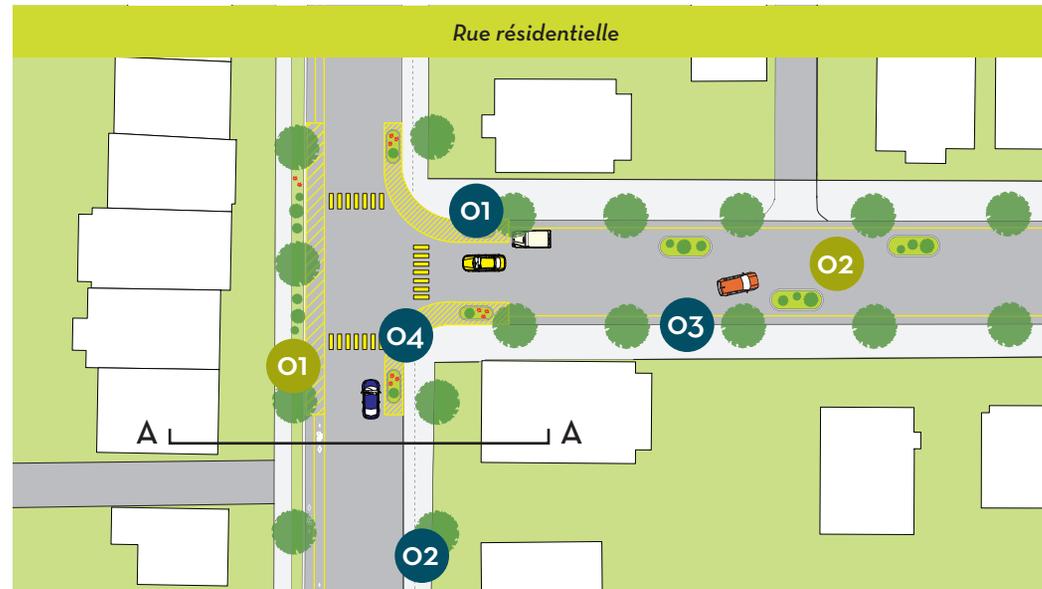
01

Trottoir verti (F/14.6)



02

Aménagement de type chicane (F/4.1)





INTERVENTIONS À L'ÉCHELLE DE LA RUE

D. RUE RÉSIDENIELLE 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 :

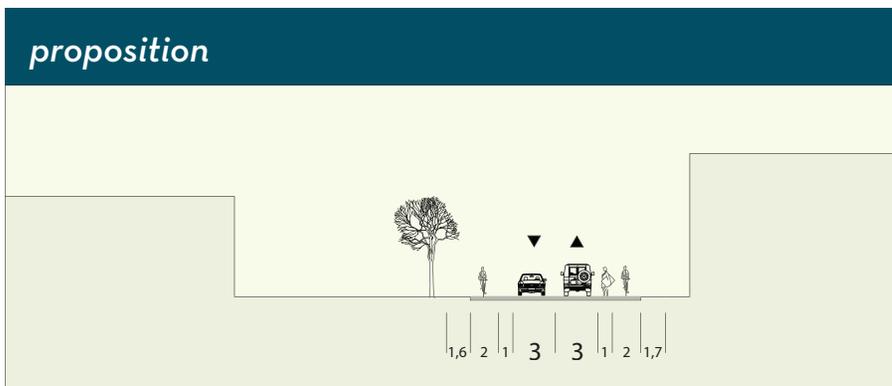
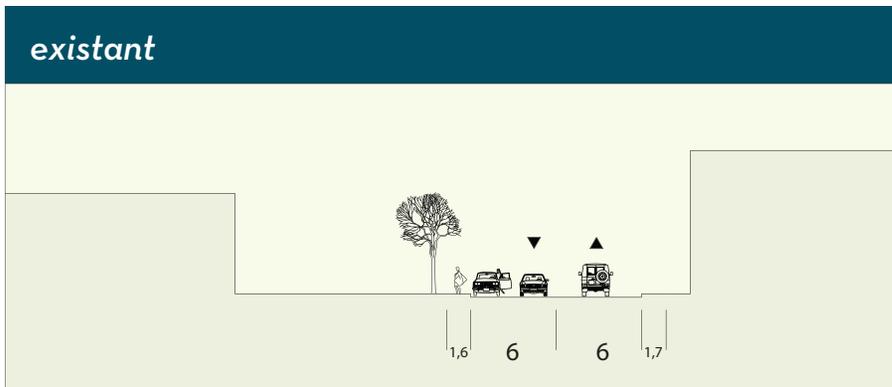
Concevoir des aménagements susceptibles d'accroître la fierté envers le quartier et le sentiment d'appartenance à celui-ci par des interventions (embellissement, verdissement) valorisant le caractère distinctif de ce dernier et l'animation des espaces publics.

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



