

ANNEXE 4

Quartiers **verts**
actifs et en santé

ENSEMBLE POUR UN QUARTIER VERT

Fiches techniques



Les fiches techniques ont été réalisées par des étudiants à la maîtrise en urbanisme de l'Université McGill dans le cadre du cours Planning Project III (URBD 624) à l'automne 2009.

Ces fiches présentent une série des solutions potentielles pour favoriser les transports actifs dans le quartier. Les pistes d'action contenues dans le cahier 3 du Plan de Quartier vert, actif et en santé (Actions pour un Quartier vert, actif et en santé) découlent du contenu de ces fiches, les solutions retenues ont été bonifiées par la participation des citoyens et des experts à la démarche.

Les solutions présentées le sont à titre indicatif et ne constituent, en aucun cas, des prescriptions.

FICHES TECHNIQUES ÉLABORÉES PAR :

*Raphaëlle Aubin, Pierre-Étienne Gendron,
Melanie Lambrick, Adam Popper*

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

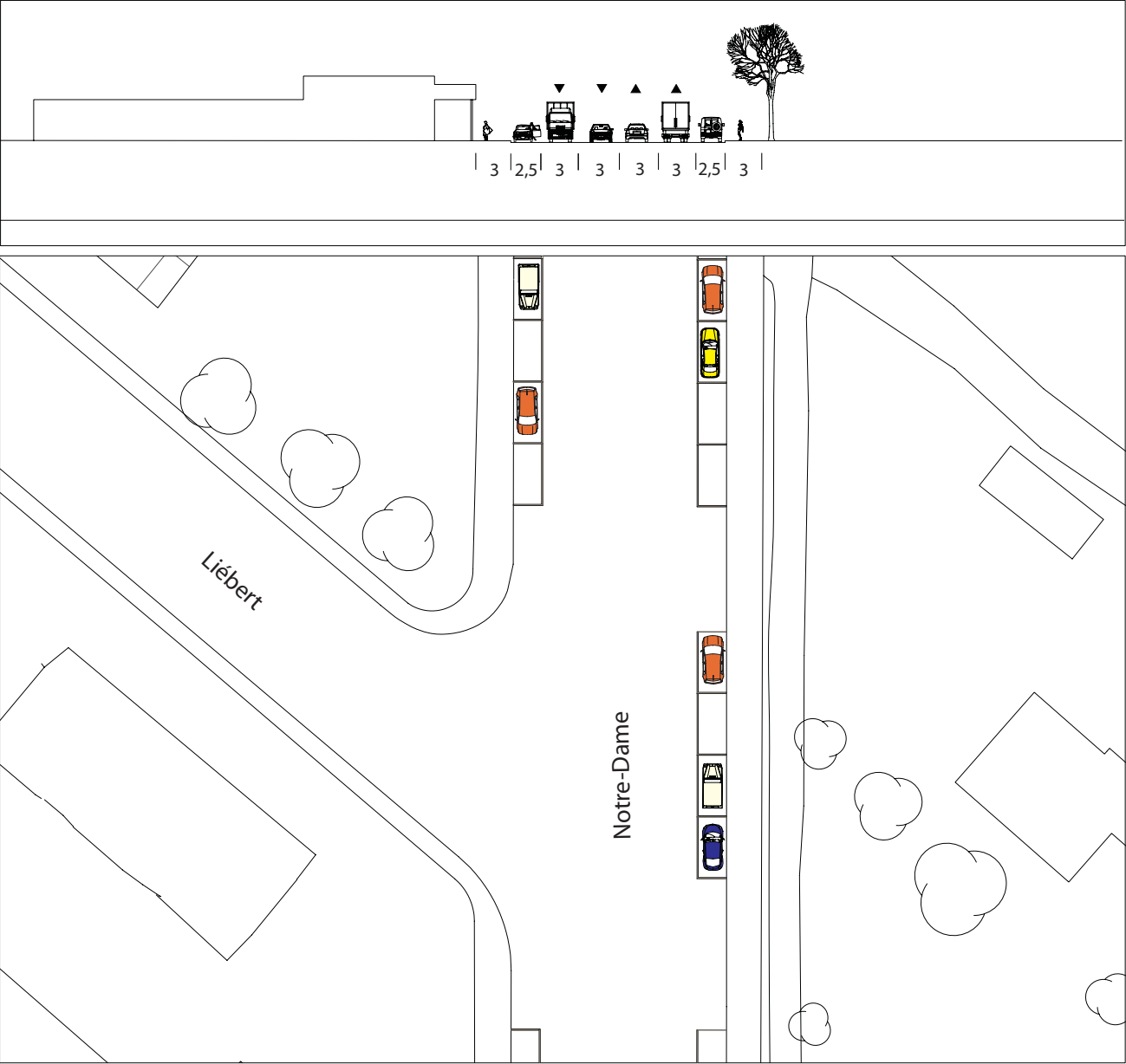


FICHES TECHNIQUES

- 1. UNE ARTÈRE EN MILIEU RÉSIDENTIEL
 - 1.1 ESPACES DE STATIONNEMENT AGISSANT COMME ZONE TAMPON
 - 1.2 TROTTOIRS ÉLARGIS AVEC BANDE VERTE
 - 1.3 VOIE RÉSERVÉE AUX AUTOBUS
 - 1.4 FEUX DE SIGNALISATION À L'INTENTION DES PIÉTONS
 - 1.5 ÎLOTS POUR PIÉTONS
 - 1.6 PASSAGES POUR PIÉTONS
 - 1.7 TERRE-PLEINS
 - 1.8 PANNEAUX DE SIGNALISATION INDIQUANT LA PRÉSENCE DE PIÉTONS
 - 1.9 PANNEAUX MUNIS DE SYSTÈMES RADAR INDIQUANT LA VITESSE
 - 1.10 FEUX DE CIRCULATION AU-DESSUS DES INTERSECTIONS
 - 1.11 AVANCÉES DE TROTTOIRS
- 2. LE SITE DE LA VOIE FERRÉE ET SES ABORDS
 - 2.1 PASSAGES À NIVEAU
 - 2.2 CORRIDOR RÉSERVÉ AU TRANSPORT ACTIF
ET AU TRANSPORT EN COMMUN
 - 2.3 CONVERTIR UNE RUE À DOUBLE SENS EN RUE À SENS UNIQUE
 - 2.4 ENTRÉE DE QUARTIER
- 3. LES PARCS ET ESPACES VERTS
 - 3.1 ÉQUIPEMENTS POUR PERSONNES ÂGÉES
 - 3.2 JARDINS COMMUNAUTAIRES
 - 3.3 ACTIVITÉS HIVERNALES
 - 3.4 ESPACES DE JEUX
 - 3.5 AIRES DE PIQUE-NIQUE
 - 3.6 PANNEAUX ÉDUCATIFS POUR LES SENTIERS PÉDESTRES
 - 3.7 ESPACES PUBLICS UNIQUES
 - 3.8 ACCÈS À L'EAU
- 4. LES RUES RÉSIDENTIELLES
 - 4.1 CHICANES
 - 4.2 BOLLARDS
 - 4.3 MISE EN VALEUR DES INTERSECTIONS PAR L'ART URBAIN
 - 4.4 WOONERFS (RUES MIXTES)
 - 4.5 PISTES CYCLABLES
 - 4.6 INITIATIVES DE VERDISSEMENT
 - 4.7 MARCHÉ PUBLIC SAISONNIER EN PLEIN-AIR
 - 4.8 PLAN D'ÉCLAIRAGE

1. UNE ARTÈRE EN MILIEU RÉSIDENTIEL

1.1 Espaces de stationnement agissant comme zone tampon



Buts atteints

- Réduire l'espace occupé par les véhicules motorisés
- Réduire les effets négatifs du trafic routier (bruit, poussière, vitesse, etc.)
- Verdir et embellir Notre-Dame
- Faciliter l'accès à la Promenade Bellerive par l'amélioration des intersections

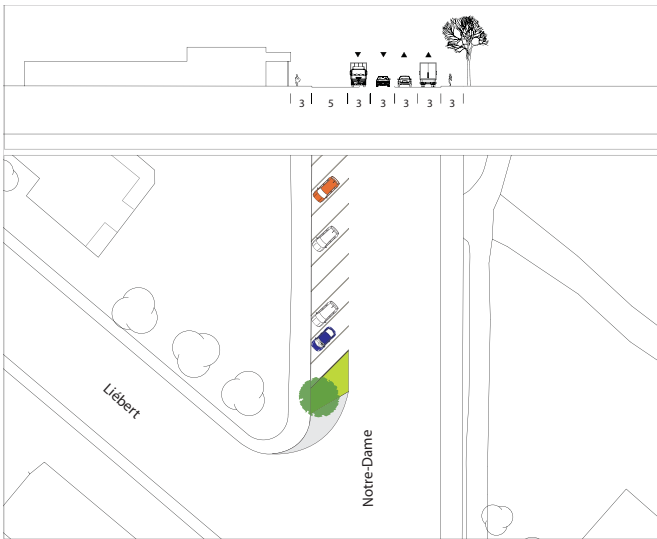


Boulevard Des Ormeaux, Anjou. Source : Direction de la Santé publique de Montréal



Stationnement comme zone tampon. Source : pedibikeimages.org

Indicateur	
Coûts	Très bas, 50 à 100 \$ par place
Échéancier	Court terme
Exécution	Simple



Définition

STATIONNEMENT EN FILE: sur la rue Notre-Dame, les voitures peuvent être stationnées le long de la bordure de chaussée en tout temps, y compris durant les heures de pointe. Mesure applicable à l'ensemble de la rue Notre-Dame.

STATIONNEMENT EN ANGLE: à certains endroits sur la rue Notre-Dame, plutôt que d'être stationnées en file le long de la bordure de chaussée les voitures sont stationnées à un angle de 45 degrés, et ce, en tout temps. Mesure à appliquer de préférence à proximité de grands espaces (parcs) et de longs pâtés de maisons.

Variations et particularités

STATIONNEMENT EN FILE

- Une distance minimale de 5 mètres doit séparer les espaces de stationnement des passages pour piétons.
- La largeur des voies de stationnement est présentement de 2,5 mètres et celle des voies de circulation de 3 mètres, ce qui est inférieur aux normes du MTQ en ce qui a

trait aux artères.

STATIONNEMENT EN ANGLE

- Une place de stationnement devrait avoir une longueur de 5,24 mètres et une largeur de 2,4 mètres.
- Les voitures ont besoin d'une distance variant entre 3,4 et 4,5 mètres pour reculer.
- Les marquages peints doivent être bien visibles.

Avantages

STATIONNEMENT

- Des voitures stationnées exercent un effet tampon, protégeant davantage les piétons du trafic automobile rapide, et amortissant ses effets sur les résidences, et ce, en tout temps.
- Contribuent à la réduction de la vitesse du trafic durant les heures de pointe, et conséquemment, à la diminution de la pollution par le bruit.
- Abaissent la capacité routière pour véhicules.
- Simple et peu coûteux.
- Des stationnements pour vélos peuvent être aménagés à même les places de stationnement.

STATIONNEMENT EN ANGLE

- Offre jusqu'à 40% de plus d'espace de stationnement que le stationnement en file.

Obstacles

- L'ajout de places de stationnement ne rend ni la marche ni le vélo plus agréable. Au contraire, cela encourage l'utilisation par les particuliers de leur véhicule. Cette solution

ne doit être mise en place que de façon temporaire.

STATIONNEMENT EN FILE

- L'aménagement de places de stationnement utilisables en tout temps le long de la bordure de chaussée sur la rue Notre-Dame empêcherait l'élargissement des trottoirs sur cette section de la rue.

STATIONNEMENT EN ANGLE

- Certaines études ont démontré que le stationnement en angle cause un nombre plus important d'accidents que le stationnement en file.
- En raison de la largeur des rues, des places de stationnement ne peuvent être aménagées que d'un côté de la rue.

Potentiel écologique

- L'ajout de places de stationnement entraîne une augmentation du nombre de véhicules utilisés. Cet effet peut être contré grâce à une tarification adéquate.

1.2 Trottoirs élargis et avec bande verte



Rue Christophe-Colomb, Plateau Mont-Royal. Source : <http://www.cremtl.qc.ca>



Nouveau trottoir avec bande verte. Source : NYC Street Design Catalogue

Indicateurs	
Coûts	Moyens à élevés
Échéancier	Moyen terme
Exécution	Intermédiaire

Buts atteints

- Réduire l'espace occupé par les véhicules motorisés
- Réduire les effets négatifs du trafic routier (bruit, poussière, vitesse, etc.)
- Verdir et embellir Notre-Dame
- Faciliter l'accès à la Promenade Bellerive par l'amélioration des intersections





Bande verte longeant les édifices. Le trottoir reste adjacent à la rue.



Trottoirs élargis et plantation d'arbres.

Définition

TROTTOIRS ÉLARGIS : Élargir les trottoirs à certains endroits stratégiques afin de procurer plus d'espace aux piétons. Aménager à des endroits stratégiques (espaces commerciaux et parcs).

TROTTOIRS AVEC BANDES VERTES – longeant la rue: Verdissement de la bande qui sépare la rue du trottoir. Aménager le long des bandes pour réfléchir les espaces verts (parcs) situés de l'autre côté de la rue, ou dans les lieux de grande affluence piétonnière.

TROTTOIRS AVEC BANDES VERTES – longeant des

édifices: Verdissement des bandes continues le long des trottoirs, entre les édifices et le trottoir. Aménager le long des bandes pour réfléchir les espaces verts (parcs) situés de l'autre côté de la rue, ou dans les lieux de grande affluence piétonnière.

Variation et particularités

TROTTOIRS ÉLARGIS

- La largeur du trottoir passera de 1,5 mètre à 2,5 mètres.
- Plus étroites que prescrit par les normes du MTQ pour les artères, les voies de stationnement ont une largeur de 2,5 mètres alors que la largeur des voies de circulation est de 3 mètres.

TROTTOIRS AVEC BANDES VERTES

- Des mesures incitatives au verdissement devraient être proposées aux commerces et aux résidents.
- Devraient être combinées à des avancées de bordures aux intersections.
- Les bandes vertes de trottoirs auront une largeur allant jusqu'à 2,5 mètres.

Avantages

TROTTOIRS ÉLARGIS

- Diminuent la longueur de traversée pour les piétons.
- Augmentent la sécurité des piétons et rendent l'espace plus attrayant.
- Peuvent contribuer à la revitalisation d'un espace commercial.

TROTTOIRS AVEC BANDES VERTES

- Allouent plus d'espace pour de la verdure que les trottoirs ordinaires.
- Réduisent l'effet d'îlot de chaleur.
- Les espaces verdis aident à la rétention des eaux de ruissellement.
- Signalent aux utilisateurs qu'ils entrent dans le secteur Parc Promenade Bellerive Mercier-Est.

BANDES VERTES LONGEANT LES RUES

- Protègent les piétons du trafic automobile.

BANDES VERTES LONGEANT DES ÉDIFICES

- Moins susceptibles d'être endommagées par le sel et le déneigement durant l'hiver.

Obstacles

TROTTOIRS ÉLARGIS

- L'élargissement des trottoirs entraînerait la disparition des espaces de stationnement de l'autre côté de la rue.
- Peut être coûteux si le déplacement de canalisations d'égouts, de lampadaires ou de feux de circulation s'avère nécessaire.

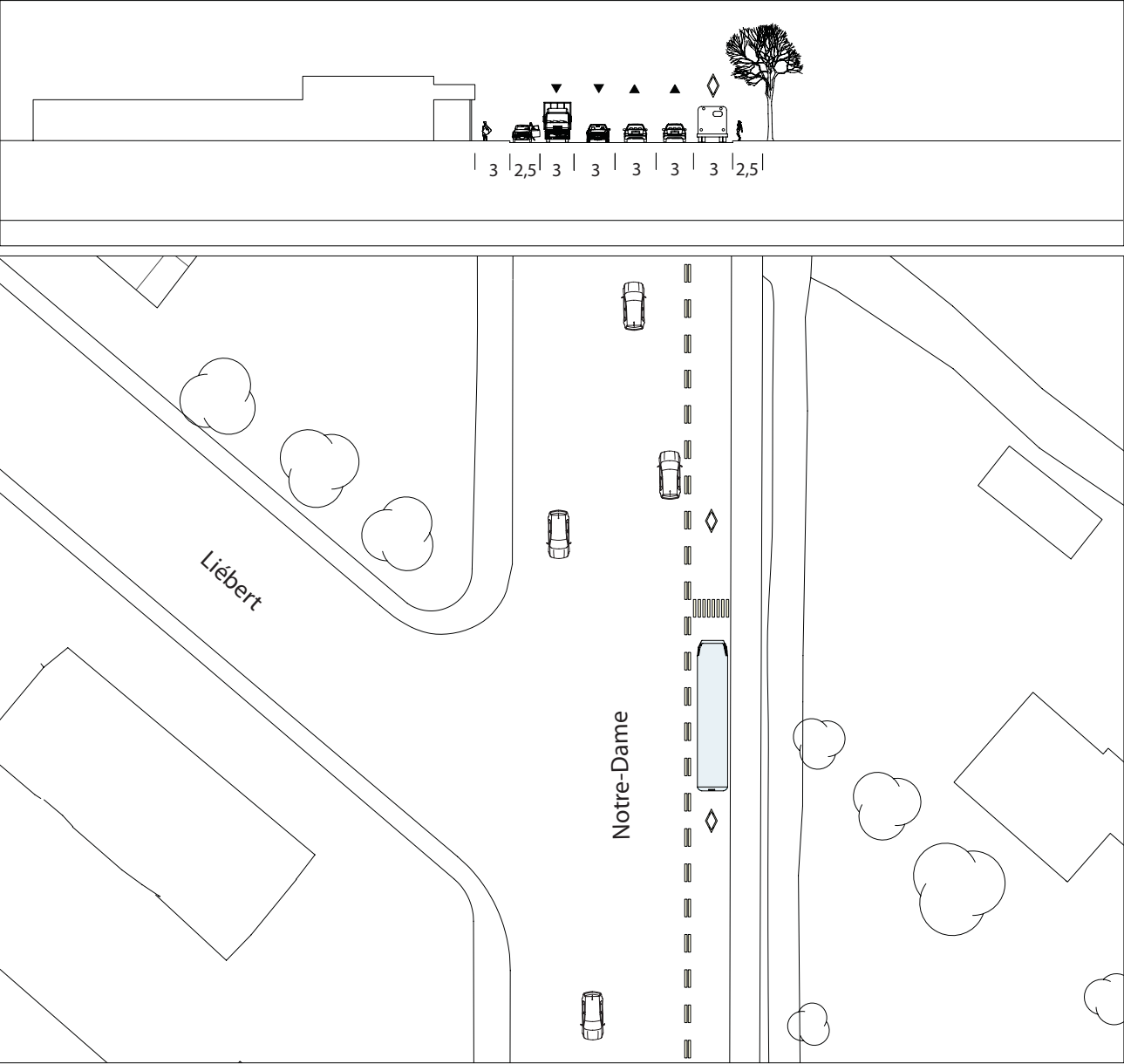
BANDES VERTES LONGEANT LES RUES

- L'épandage de sel et les opérations de déneigement peuvent endommager la végétation.

Potentiels écologiques

- Il est possible de planter des espèces d'arbres indigènes résistantes aux hivers montréalais et à l'utilisation de sel.
- Utiliser du pavé perméable là où c'est possible.
- Utiliser des matériaux de revêtement de chaussée contenant des produits recyclés.

1.3 Voie réservée aux autobus



Buts atteints

- Réduire l'espace occupé par les véhicules motorisés
- Réduire les effets négatifs du trafic routier (bruit, poussière, vitesse, etc.)
- Verdir et embellir Notre-Dame
- Faciliter l'accès à la Promenade Bellerive par l'amélioration des intersections



Voie réservée aux autobus identifiée par de la peinture au sol, Londres, Grande-Bratagne. Source: www.abd.org.uk/buslanes.htm



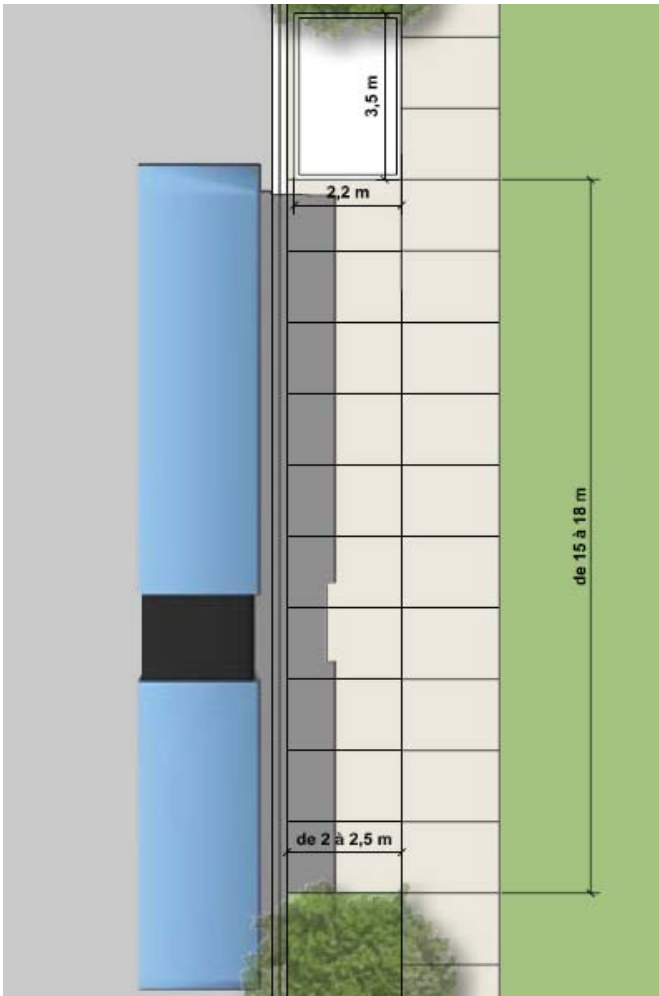
Les cyclistes peuvent, dans certaines villes, utiliser les voies réservées aux autobus, Essex, Grande-Bretagne. Source: www.glendininghighways.com

Indicateurs

Coûts	Bas
Échancier	Short
Exécution	Complicqué



Un circuit d'autobus en site propre durant l'heure de pointe, Ottawa. Source : Ville d'Ottawa



Un arrêt d'autobus conçu pour accueillir des autobus articulés. Source : City of Ottawa

Définition

Voie réservée aux autobus aux heures de pointe.
(Circuit 410 et 430)

Variations et particularités

- Un feu vert prioritaire pour les autobus permettrait à ces derniers de prendre de l'avance sur les autres véhicules aux feux de circulation.
- Mesure à mettre en place sur la rue Notre-Dame en s'assurant de sa prolongation (voie réservée aux autobus) jusque dans les quartiers adjacents.
- À implanter dans la voie actuellement réservée au trafic d'heure de pointe.

Avantages

- Facilite la circulation des autobus.
- Met en valeur le transport en commun.
- Rend le transport en commun plus rapide et donc plus attrayant.

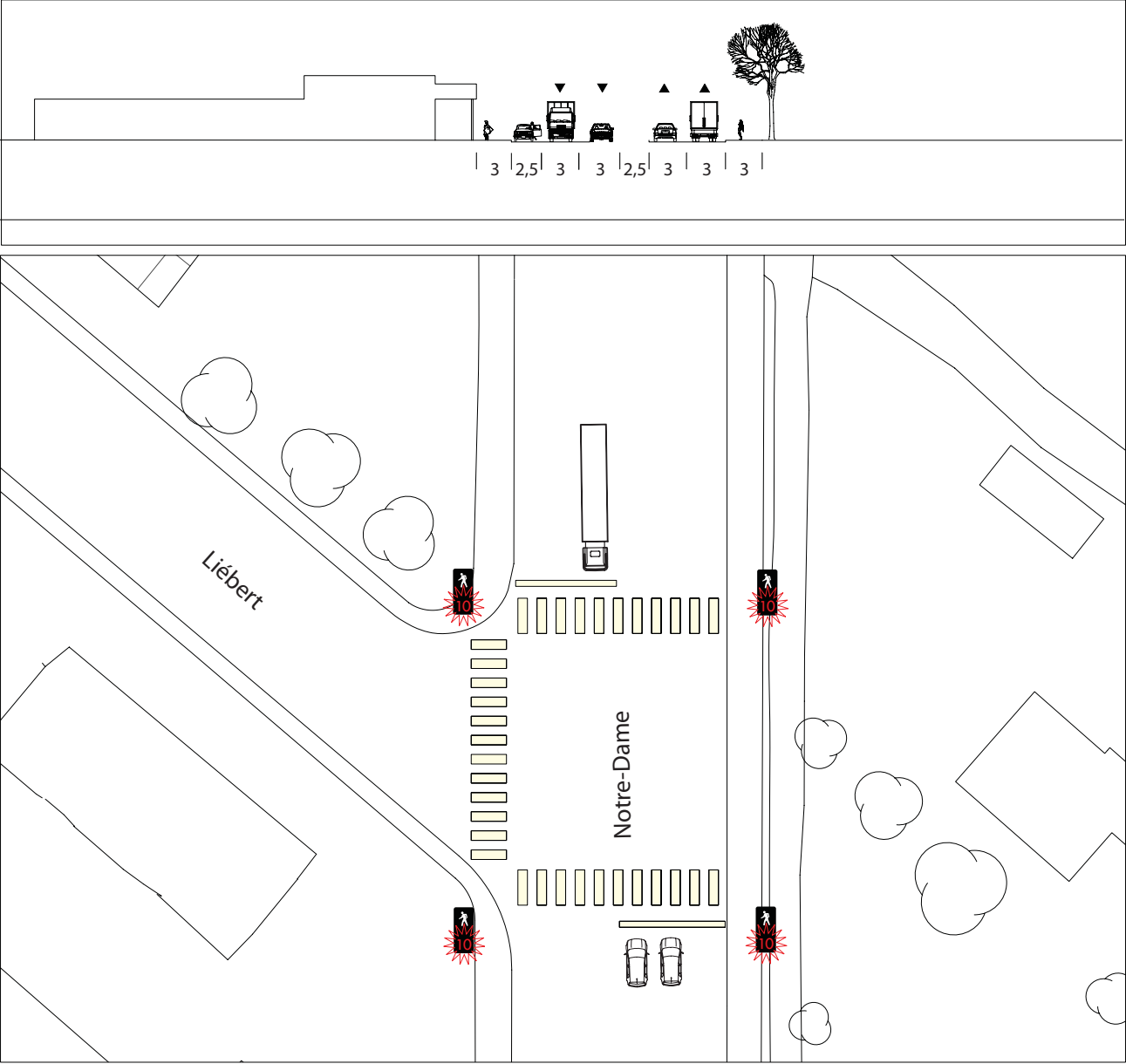
Obstacles

- Les avancées de trottoirs obligerait les autobus à converger vers les autres voies de circulation, ce qui réduirait leur vitesse.
- Absence de zone tampon entre les piétons et les autobus qui circulent à grande vitesse aux heures de pointe.
- La mise en place d'une voie réservée aux autobus entraînerait la disparition d'espaces de stationnement d'un côté de la rue.

Potentiel écologique

- Augmente l'attractivité du transport en commun en diminuant le temps de parcours des autobus.

1.4 Feux de signalisation à l'intention des piétons



Traverse piétonne, Burnaby, Colombie-Britannique. Source : Pacific Spirit Photography.



Mobilier urbain Quartier international. Source : Michel Dallaire Design industriel.

Buts atteints

- Réduire l'espace occupé par les véhicules motorisés
- Réduire les effets négatifs du trafic routier (bruit, poussière, vitesse, etc.)
- Verdir et embellir Notre-Dame
- Faciliter l'accès à la Promenade Bellerive par l'amélioration des intersections



Indicateurs

Coûts	400 à 600 \$ par feu, 2500 \$ par intersection
Échéancier	Court à moyen terme
Exécution	Simple



Feu piéton adapté aux personnes non-voyantes, Minnesota.
Source : <http://www.dot.state.mn.us/signs/aps/>

Définition

FEUX DE SIGNALISATION À L'INTENTION DES PIÉTONS (FSIP) aux intersections : des signaux pour passages piétonniers accessibles, et conçus pour être activés par les piétons sont installés aux feux de circulation afin de permettre aux piétons et aux cyclistes d'interrompre la circulation automobile aux intersections.

FEUX DE SIGNALISATION À DÉCOMPTE NUMÉRIQUE (FSDN) aux intersections avec feux de circulation : ces dispositifs sont très visibles et agissent en coordination avec les feux de cir-

culation pour indiquer aux piétons le moment propice pour traverser en toute sécurité.

Variations et particularités

FSIP

- À installer le long des rues sur lesquelles la circulation automobile est dense et où les piétons n'ont pas souvent la possibilité de traverser. Intersections fréquentées par des gens à mobilité réduite et/ou handicapés.
- Signal sonore rapide indiquant qu'on peut traverser (pas plus de 2 à 5dBA de plus que le son ambiant), dispositif vibro-tactile indiquant qu'on peut traverser, haut-parleur, dispositif sonore de localisation pour le bouton-poussoir, identification sonore ou en braille des noms de rues.

FSDN

- La vitesse moyenne de marche utilisée est de 1,0 mètre à la seconde. Afin de répondre aux besoins des personnes âgées et des enfants, la vitesse moyenne de marche pourrait être fixée à 0,85 mètre à la seconde.
- Installer aux intersections où la distance à franchir pour traverser est longue. Aux intersections où le temps alloué pour traverser est plutôt court. Aux intersections où un grand nombre de piétons traversent. Aux intersections où surviennent souvent des collisions entre piétons et véhicules.

Avantages

FSIP

- Encouragent les piétons à attendre que les véhicules soient complètement immobilisés avant de traverser.

- Indiquent que ce sont les piétons qui ont la priorité et qu'ils contrôlent les passages.
- Permettent à tous les piétons, peu importe leur niveau de mobilité, de traverser en toute sécurité et de se déplacer en empruntant les voies pédestres.

FSDN

- Permettent d'éviter que les piétons s'engagent dans l'intersection à la fin du temps alloué pour la traverser.
- Procurent aux piétons et aux automobilistes l'information nécessaire à la fluidité de la circulation.
- Réduisent l'anxiété ressentie par les piétons moins rapides aux intersections à grande circulation.

Obstacles

FSIP

- Un FSIP mal positionné peut entraîner une erreur d'interprétation du signal sonore puis un accident; l'installation et la réparation des FSIP doivent être faites par une équipe spécialisée; un service de maintenance pour les FSIP est nécessaire tous les six mois.

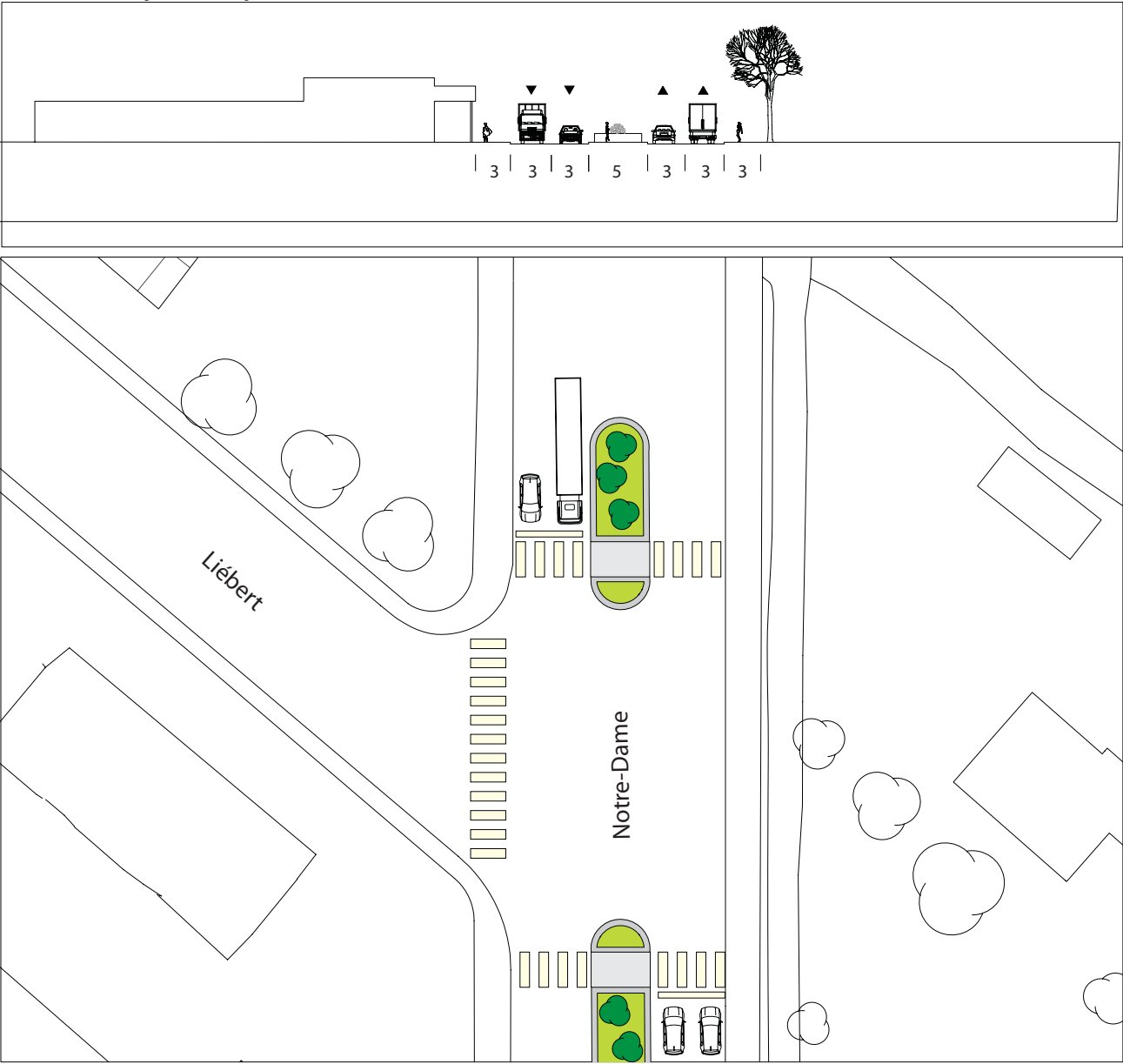
FSDN

- Les piétons dont la vision est réduite risquent d'éprouver de la difficulté à bien voir le décompte. Les automobilistes pourraient se servir du décompte pour anticiper et devancer les feux verts

Potentiel écologique

- Utiliser des diodes électroluminescentes (LED) pour les feux de signalisation.

1.5 Îlots pour piétons



Les îlots pour piétons peuvent être meublés de verdure, New York. Source : NYC Street Design Catalogue



Un îlot pour piéton, Gloucester, Virginie. Source : <http://www.co.gloucester.va.us/works/images/island1.jpg>

Indicateurs	
Coûts	Moyens
Échéancier	Moyen à long terme
Exécution	Intermédiaire

Buts atteints

- Réduire l'espace occupé par les véhicules motorisés
- Réduire les effets négatifs du trafic routier (bruit, poussière, vitesse, etc.)
- Verdir et embellir Notre-Dame
- Faciliter l'accès à la Promenade Bellerive par l'amélioration des intersections



Définition

Section de pavé ou de trottoir, de petite superficie, située au centre d'une rue et offrant aux piétons un endroit où s'arrêter avant de continuer à traverser la rue.

Variations et particularités

- Peuvent être définies par des bandes peintes sur la chaussée.
- Surtout implantés sur les rues très larges (artères).
- L'entretien hivernal doit être pris en considération.

Avantages

- Facilite la traversée des piétons en leur procurant un point d'arrêt à mi-chemin.
- Solution de rechange offrant, pour les piétons, les mêmes avantages que le terre-plein lorsque des limitations techniques ou budgétaires sont présentes.
- Peut aussi faire place à un aménagement paysager.
- Limite le nombre de virages à gauche.
- Situés aux intersections, les îlots pour piétons occupent moins d'espace que les terre-pleins.

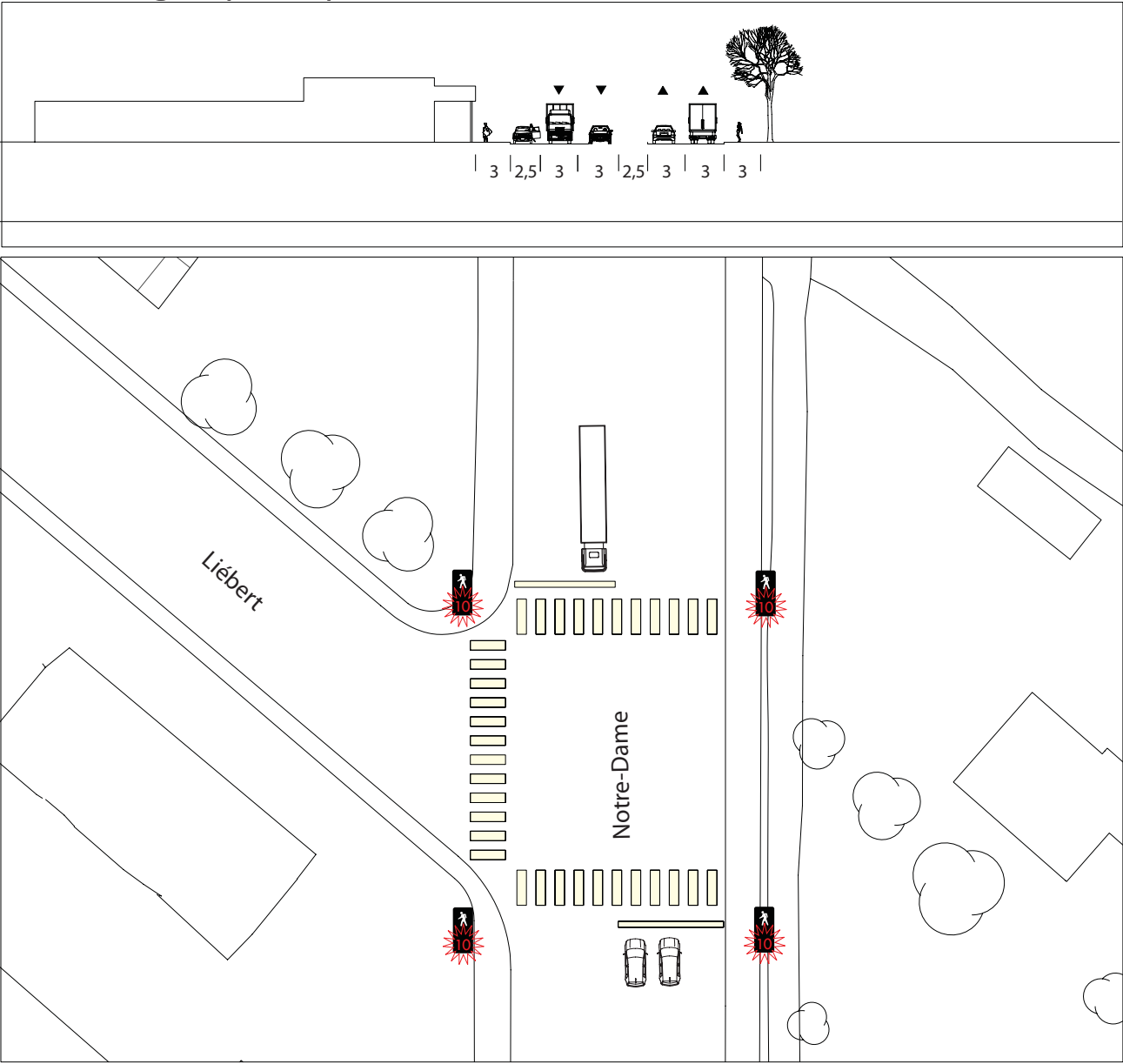
Obstacles

- Les impacts sur le trafic automobile sont moindres, voire symboliques.
- Peuvent avoir un impact sur les infrastructures souterraines (ex. : égouts).
- Les îlots pour piétons sur lesquels il y a un aménagement paysager nécessitent de l'entretien.

Potentiel écologique

- Les îlots pour piétons sur lesquels il y a un aménagement paysager réduisent l'écoulement d'eaux de ruissellement.

1.6 Passages pour piétons



Buts atteints

- Réduire l'espace occupé par les véhicules motorisés
- Réduire les effets négatifs du trafic routier (bruit, poussière, vitesse, etc.)
- Verdir et embellir Notre-Dame
- Faciliter l'accès à la Promenade Bellerive par l'amélioration des intersections



L'intersection de la rue Atwater et de la rue Saint-Antoine, Montréal. Source : Google Street View



Un passage pour piéton texturé, New York. Source : NYC Street Design Catalogue

Indicateurs	
Coûts	Bas à moyens
Échéancier	Moyen terme
Exécution	Intermédiaire



Passage pour piétons texturé fait de thermo-plastique, New York. Source: NYC Street Design Catalogue

Définition

Zone identifiée grâce à un marquage adapté, permettant aux piétons de traverser la rue.

Variations et particularités

- Aux passages pour piétons, des lignes jaunes ou blanches devraient être peintes sur la chaussée, et signalées de façon adéquate.
- Les lignes doivent être visibles de loin, à toute heure du jour.
- Un éclairage adéquat est nécessaire afin de rendre les piétons visibles le soir.
- Les distances de traversée doivent être aussi courtes que possible. Devraient être contiguës à une voie pedestre pratique.

PASSAGES POUR PIÉTONS

- Les lignes jaunes ou blanches (motif « zèbre » ou « échelle ») sont plus visibles que deux barres transversales.
- Du ruban réflecteur pourrait aussi être utilisé. Les bandes devraient avoir une largeur minimale de 0,4 m et une longueur de 2,4 m et être espacées de 0,4 m.

PASSAGES POUR PIÉTONS ENTRE DEUX INTER-SECTIONS

- Aménagés surtout entre deux intersections éloignées et là où les piétons souhaitent traverser, ou traversent déjà malgré l'absence d'un aménagement adéquat.
- Devraient être conçus en lien avec la signalisation pour piétons.

PASSAGES POUR PIÉTONS TEXTURÉS

- Peuvent inclure du béton coloré, du granite ou encore des pièces de céramique ou de plastique incorporées à l'asphalte.
- Peuvent aussi être de niveaux variés afin de ralentir la circulation.

PASSAGES POUR PIÉTONS SURÉLEVÉS

- Afin de signaler aux personnes ayant une déficience visuelle qu'ils s'apprêtent à entrer dans une zone pour automobiles, les passages ne devraient pas être au même niveau que les trottoirs.
- Sont habituellement surélevés de 10 à 15 centimètres par rapport au niveau de la rue.
- Avant l'implantation, il faudra tenir compte des trajets empruntés par les véhicules de services d'urgence.

Avantages

- Indiquent clairement aux automobilistes que les piétons ont la priorité aux passages piétonniers.
- Permettent aux piétons de savoir exactement où traverser.

PASSAGES POUR PIÉTONS PEINTS

- Peu coûteux et faciles à aménager.

PASSAGES POUR PIÉTONS ENTRE DEUX INTER-

SECTIONS

- Permettent aux piétons de traverser sans l'inconvénient d'avoir à se rendre jusqu'à l'intersection.
- Indiquent aux automobilistes qu'un piéton veut traverser et qu'il a la priorité.

PASSAGES POUR PIÉTONS TEXTURÉS

- Comprennent des options plus durables que la peinture et qui peuvent les rendre plus esthétiques.
- Sont plus facilement repérables.

PASSAGES POUR PIÉTONS SURÉLEVÉS

- Réduisent la vitesse des véhicules dans les secteurs où la vitesse cause des problèmes.
- Peuvent être utilisés pour un seul passage ou pour toute une intersection.

Obstacles

PASSAGES POUR PIÉTONS PEINTS

- Le marquage peut s'estomper rapidement et une nouvelle couche devra être appliquée.

PASSAGES POUR PIÉTONS TEXTURÉS

- Ce type de marquage n'a pas la même connotation légale que les lignes jaunes ou blanches.
- Le cycle gel/dégel et la circulation intense peuvent influencer différemment les matériaux, causant des fissures, des nids-de-poule, etc.

PASSAGES POUR PIÉTONS SURÉLEVÉS

- Peuvent amplifier les bruits de circulation

1.7 Terre-pleins



Buts atteints

- Réduire l'espace occupé par les véhicules motorisés
- Réduire les effets négatifs du trafic routier (bruit, poussière, vitesse, etc.)
- Verdir et embellir Notre-Dame
- Faciliter l'accès à la Promenade Bellerive par l'amélioration des intersections



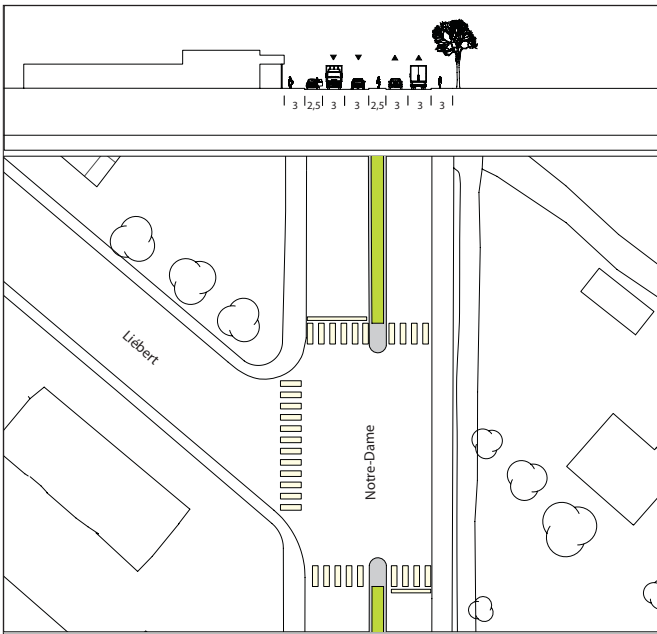
Boulevard Pierre-Bernard, Montréal. Source : Google Street View



Terre-plein avec végétation, New York. Source : NYC Street Design Catalogue

Indicateurs

Coûts	Très bas (peint) ou élevés (en béton avec arbres)
Échéancier	Moyen terme
Exécution	Complexe



Un terre-plein plus étroit (2,5 m), mais assez large pour y planter de la végétation et réduire l'emprise routière.

Définition

Aménagement d'une zone centrale, inaccessible aux véhicules, sur les rues larges.

Variations et particularités

- La largeur peut varier entre deux mètres (largeur d'un espace de stationnement) et cinq mètres (équivalent à la largeur de deux voies), ce qui est extrêmement large.
- Doit être aménagée de façon à ne pas nuire aux véhicules de services d'urgence.
- Encore plus efficace avec des avancées de trottoirs à chaque extrémité.

TERRE-PLEINS PEINTES

- Simply constitués de bandes peintes sur la chaussée.

TERRE-PLEINS AVEC ARBRES ET VÉGÉTAUX

- On peut y trouver des arbres et végétaux, des sentiers pour piétons, des espaces de rassemblement ou des voies cyclables.
- Doivent être modérément surélevés.

Avantages

- Permettent d'apaiser la circulation en réduisant le nombre de voies réservées au transport motorisé.
- Augmentent la sécurité et facilitent la traversée des piétons.

TERRE-PLEINS PEINTS

- Peu coûteux et faciles à aménager

TERRE-PLEINS AVEC ARBRES ET VÉGÉTAUX

- Peuvent aider à contenir les eaux de ruissellement et à réduire l'effet d'îlot de chaleur.
- Les arbres peuvent capter en partie les émanations de gaz nocifs et autres polluants.

Obstacles

- Disparition d'une voie (pour le stationnement ou la circulation automobile).
- Comme les terre-pleins ne sont pas déneigés durant l'hiver, la neige peut s'y accumuler et devenir un obstacle pour les piétons.

TERRE-PLEINS PEINTS

- Durant l'hiver, les lignes peintes peuvent disparaître rapidement.
- Ne constituent pas un endroit réellement sécuritaire pour les piétons.

TERRE-PLEINS AVEC ARBRES ET VÉGÉTAUX

- Les arbres et végétaux doivent continuellement être entretenus et arrosés.
- Peuvent être coûteux

Potentiels écologiques

TERRE-PLEINS AVEC ARBRES ET VÉGÉTAUX

- Retiennent les eaux de ruissellement.
- Créent un réseau vert entre les espaces verts.
- Les arbres peuvent capter en partie les émanations de gaz nocifs et autres polluants.
- Créent un pont écologique entre les parcs et le quartier, particulièrement utile aux oiseaux
- Les arbres captent les gaz nocifs en plus de retenir les poussières fines.

1.8 Panneaux de signalisation indiquant la présence de piétons



L'affichage de couleur vive est efficace pour indiquer la priorité piétonne. Source: http://bridgersigning.com/images/pic1_m9am.jpg



Éclairage et affichage combiné assurent une visibilité accrue le soir. Source : <http://www.corbisimages.com>

Définition

Panneaux avertissant les automobilistes de la présence de traverses piétonnières.

Variations et particularités

- Un feu vert prioritaire pour les autobus permettrait à ces derniers de prendre de l'avance sur les autres véhicules aux feux de circulation.
- Mesure à mettre en place sur la rue Notre-Dame en s'assurant de sa prolongation (voie réservée aux autobus) jusque dans les quartiers adjacents.
- À implanter dans la voie actuellement réservée au trafic d'heure de pointe.

Avantages

- Rendent les passages pour piétons plus sécuritaires.
- Indiquent clairement aux piétons où se trouvent les passages appropriés.
- Affirment la priorité des piétons sur les rues plus passantes

Obstacles

- Aucun

Potentiel écologique

- Utilisation d'éclairage à diodes électroluminescentes (LED).

Indicateurs

Coûts
Échéancier

Bas
Court à moyen
terme, implantation
graduelle

Exécution

Facile

Buts atteints

Réduire l'espace occupé par les véhicules motorisés



Réduire les effets négatifs du trafic routier (bruit, poussière, vitesse, etc.)



Verdir et embellir Notre-Dame

Faciliter l'accès à la Promenade Bellerive par l'amélioration des intersections



1.9 Panneaux munis de systèmes radar indiquant la vitesse



Source: http://www.blognetnews.com/Georgia/author.php?author=John_Heneghan



Source: <http://onsitetools.com/measuring/traffic/speed-sign/detail/CR100/>

Définition

Panneau illuminé indiquant aux automobilistes la vitesse à laquelle ils circulent.

Variations et particularités

- Peuvent être fixés de façon permanente à des poteaux ou transportés sur une remorque puis installés temporairement à différents endroits.

Avantages

- Rappellent la limite de vitesse aux automobilistes.
- Mettent en garde les automobilistes qui circulent à trop grande vitesse.
- Contribuent, tel que démontré dans certains cas, à une réduction de la vitesse de la circulation.
- À privilégier par rapport à d'autres mesures d'apaisement de la circulation puisque leur efficacité n'est pas diminuée par la neige et parce qu'ils ne compliquent pas les opérations de déneigement.

Obstacles

- Risquent de perdre leur effet utile s'ils sont installés en permanence au même endroit, alors que les automobilistes s'y habitueront.

Potentiels écologiques

- Utilisation d'éclairage à diodes électroluminescentes (LED).
- Peuvent être alimentés par des panneaux solaires.

Indicateurs

Coûts	Bas
Échéancier	Court à moyen terme, implantation graduelle
Exécution	Facile

Buts atteints

Réduire l'espace occupé par les véhicules motorisés

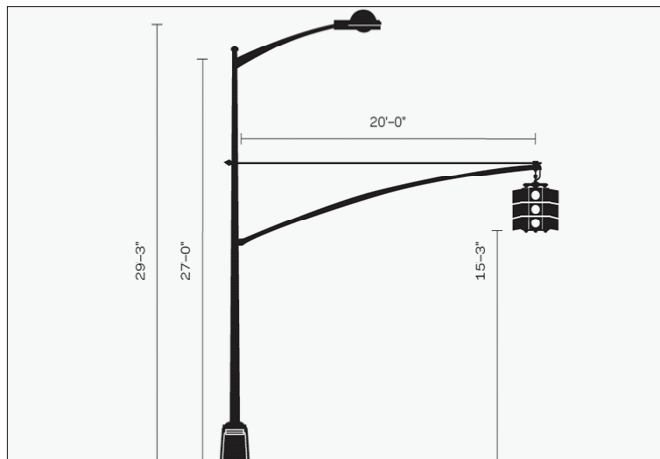
Réduire les effets négatifs du trafic routier (bruit, poussière, vitesse, etc.)

Verdir et embellir Notre-Dame

Faciliter l'accès à la Promenade Bellerive par l'amélioration des intersections



1.10 Feux de circulation au-dessus des intersections



Source: NYC Street Design Catalogue



Des feux de circulation accordant la priorité au transport en commun, avenue du Parc, Montréal. Source : Google Street View

Définition

Aux intersections, un feu de signalisation est installé au-dessus des voies de circulation, indiquant aux automobilistes venant de chacune des directions s'ils doivent s'arrêter ou passer.

Variations et particularités

- Peut être précédé d'un panneau d'avertissement situé de 15 à 30 mètres avant le feu de signalisation.

Avantages

- Vus plus facilement par les piétons et les automobilistes.

Obstacles

- Peuvent accorder, au niveau de la visibilité et du paysage urbain, plus d'importance aux voitures, confirmant la fonction de grand boulevard urbain de la rue Notre Dame.
- Les feux de circulation ne servent qu'aux automobilistes ou à augmenter la fluidité du trafic automobile.

Potentiels écologiques

- Utilisation de diodes électroluminescentes (LED) pour les feux de signalisation.

Indicateurs

Coûts	Moyens
Échéancier	Moyen à long
Exécution	Simple

Buts atteints

Réduire l'espace occupé par les véhicules motorisés

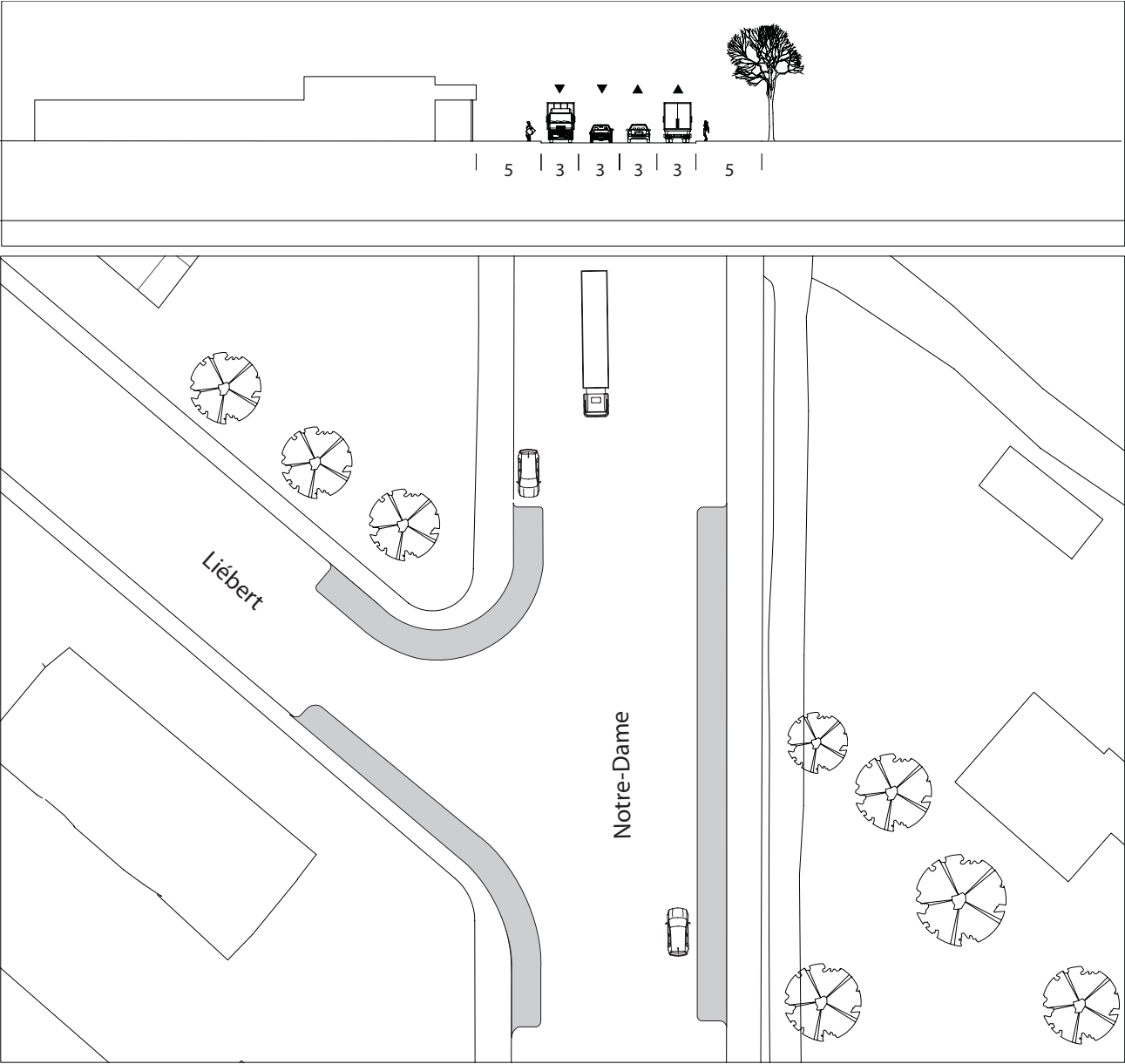
Réduire les effets négatifs du trafic routier (bruit, poussière, vitesse, etc.)

Verdir et embellir Notre-Dame

Faciliter l'accès à la Promenade Bellerive par l'amélioration des intersections



1.11 Avancées de trottoirs



Des avancées de trottoirs rétrécissent la longueur du passage piétonnier, boul. St-Laurent, Montréal, Source : CEUM



Une avancée de trottoir avec un aménagement paysager, Vancouver. Source : <http://www.cityofvancouver.us/transportation/brochures/trafficalming/CurbExt%20BulbOut.jpg>

Indicateurs

Coûts	Élevés (Les coûts sont plus élevés avec l'aménagement paysager)
Échéancier	Moyen
Exécution	Complexe

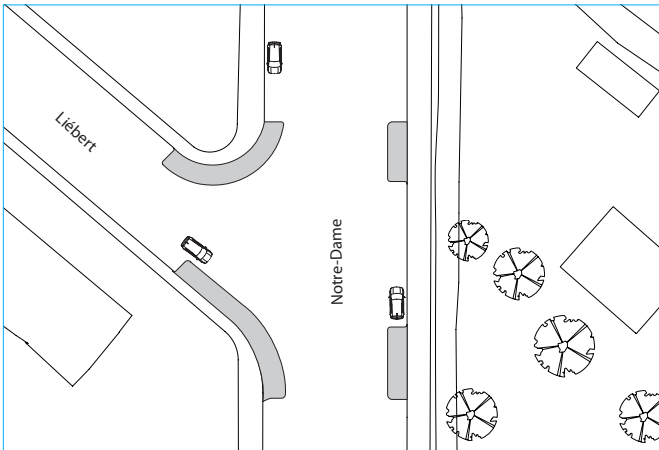
Buts atteints

- Réduire l'espace occupé par les véhicules motorisés
- Réduire les effets négatifs du trafic routier (bruit, poussière, vitesse, etc.)
- Verdir et embellir Notre-Dame
- Faciliter l'accès à la Promenade Bellerive par l'amélioration des intersections

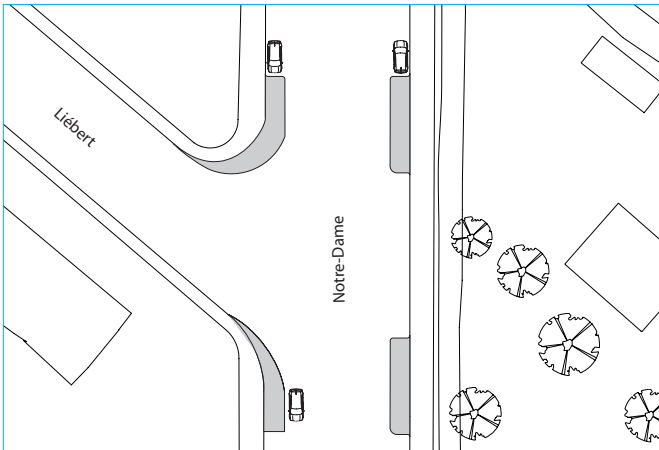




Des bassins de rétention des eaux de pluie sur le trottoir, Portland, OR. Source : PERMA



Avancées de trottoirs de plus petite dimension.



Avancées de trottoirs de plus petite dimension. L'extension des trottoirs n'est pas nécessaire sur rues peu passantes ou lorsqu'une piste cyclable est projetée.

Définition

Les avancées de trottoirs augmentent la surface de rue destinée aux piétons aux intersections et à mi-chemin entre les intersections.

Variations et particularité

- L'avancée de trottoir prolonge ce dernier de 2,5 m, largeur légèrement inférieure à celle d'une voie de stationnement. Il existe quatre formes de variations: aux intersections (2 variations : rue secondaire, rue principale ou les deux), entrées de cour, et à mi-chemin du pâté de maisons (le long de la rue Notre-Dame et d'un bout à l'autre de Mercier-Est).
- À implanter prioritairement sur les rues où les passages pour piétons sont larges et où on ne prévoit pas l'aménagement de voie cyclable ou de voie réservée aux autobus.
- À aménager idéalement du côté nord ou là où il y a une voie de stationnement.
- L'extension devrait s'étendre sur une distance de 5 à 7 mètres du coin de la rue, mais pourrait se continuer d'un bout à l'autre du pâté de maisons sur une rue résidentielle.
- Si des avancées de trottoirs sont installées des deux côtés, la rue doit conserver une largeur minimale de cinq mètres d'un trottoir à l'autre.
- Il est recommandé d'installer aussi des rampes de bordure et de peindre ou d'utiliser différents matériaux de pavage afin de définir la zone de traversée d'un trottoir à l'autre.

Avantages

- Pour les piétons, réduction de la distance à traverser en rétrécissant la rue, visuellement et physiquement

- Augmente la visibilité entre piétons et automobilistes.
- Restreint l'espace alloué aux véhicules.
- Force un ralentissement des véhicules à l'intersection.
- Réduit le nombre d'espaces de stationnement à proximité des intersections, rendant ainsi les piétons visibles pour les automobilistes.
- Crée de l'espace pour installer des éléments utiles comme du mobilier urbain, des lampadaires et des stationnements pour vélos.

Obstacles

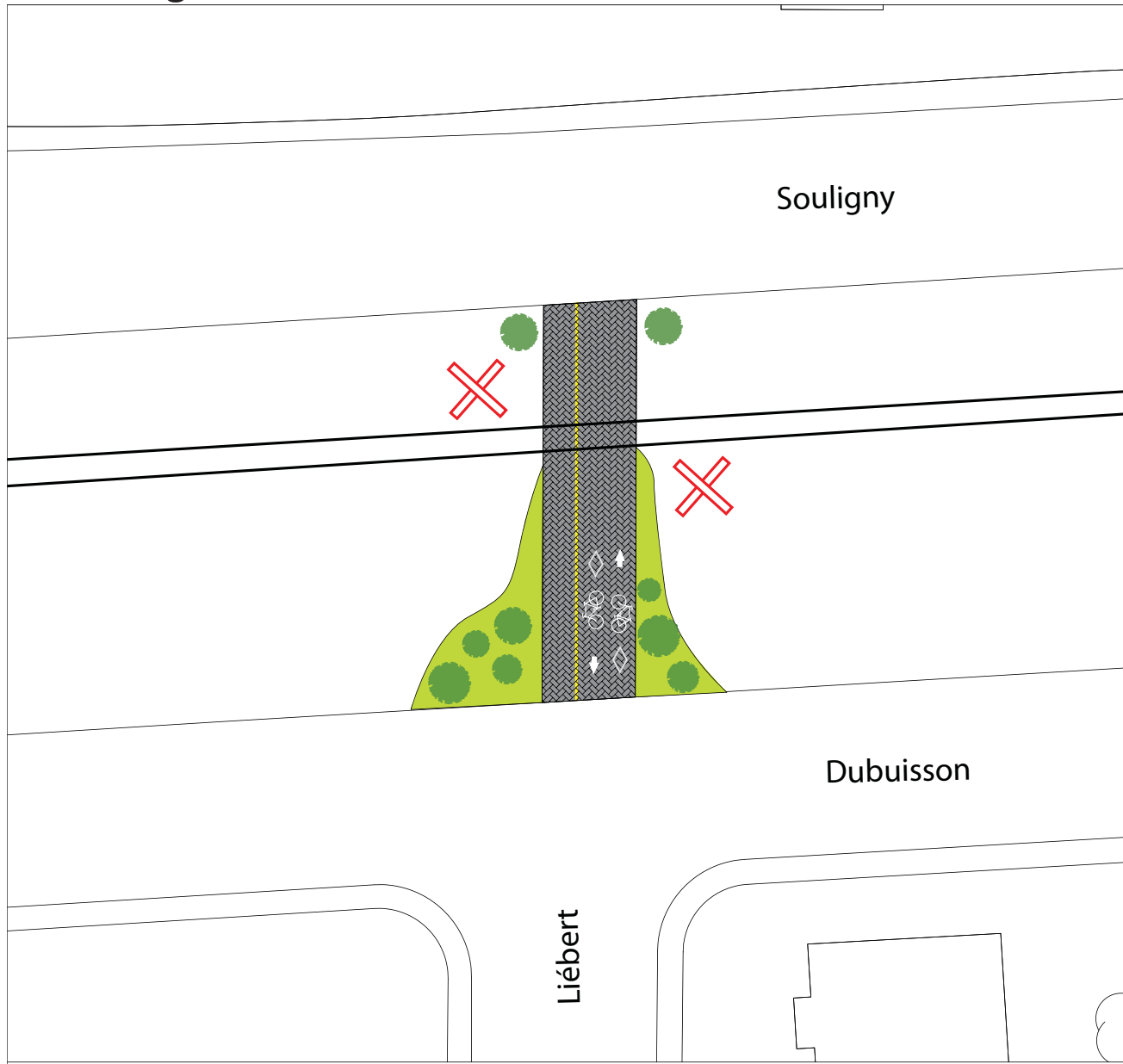
- Il faut s'assurer de ne pas réduire le droit de passage des vélos.
- Le rétrécissement de la rue ne doit pas nuire à la circulation des véhicules d'urgence, sanitaire ou de déneigement.

Potentiels écologiques

- Faire des aménagements paysagers sur ou à proximité des avancées de trottoirs.
- Maximiser la surface perméable (en utilisant de la végétation) lorsque c'est pertinent.
- Aménager, à l'aide de végétaux, des bassins naturels de rétention des eaux de ruissellement.

2. LE SITE DE LA VOIE FERRÉE ET SES ABORDS

2.1 Passages à niveau



Buts atteints

- Sécurise les traverses et les parcours piétons et cyclistes
- Permet de verdir et de mieux utiliser l'espace vacant
- Réduit les effets négatifs du trafic automobile sur les rues Souligny et Dubuisson
- Exploite le potentiel d'un corridor de transport en commun



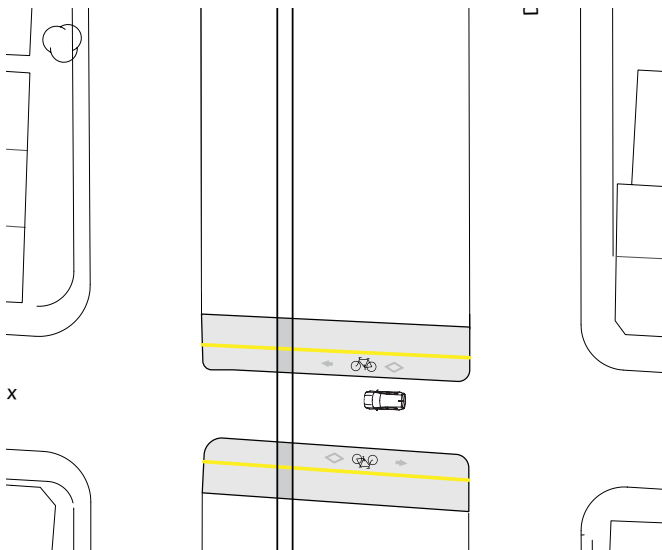
Cette photo artistique montre la visibilité d'un bon passage à niveau. Source: www.flickr.com



Passage à niveau pour piétons clôturé, Grande-Bretagne. Source : www.flickr.com

Indicateurs

Coûts	Élevés
Échéancier	Moyen terme
Exécution	Complexe



Passage à niveau destiné aux piétons, cyclistes et automobilistes, où les espaces de circulation sont balisés.

Définition

PASSAGES POUR CYCLISTES ET PIÉTONS

Empruntés exclusivement par les piétons et les cyclistes, incluant les enfants se rendant à l'école à pied, ces passages prennent la forme d'un parcours uniforme et continu, et traversent au même niveau que la voie ferrée.

PASSAGES MULTIMODAUX

Empruntés par les trois modes de transport (à pied, à vélo, en voiture), ces passages uniformes et continus réservent une voie distincte pour les voitures, ainsi que des parcours bien différenciés pour les piétons et les cyclistes.

Variations et particularités

Les variations suivantes sont conformes aux directives de Transport Canada en matière de passages à niveau.

PASSAGES POUR CYCLISTES ET PIÉTONS

- La signalisation d'un passage à niveau devrait

être faite sous plusieurs formes : panneaux indicateurs, système d'éclairage, feux clignotants et signaux sonores (ex. : cloches)

- Les lignes d'arrêt doivent être bien éclairées et marquées, puis situées à une distance de cinq mètres avant le premier rail ou 2 mètres avant le panneau d'avertissement ou le feu clignotant.
- En cas d'augmentation du trafic ferroviaire, des barrières devraient être ajoutées aux passages pour piétons et cyclistes.
- Utiliser des matériaux antidérapants — bandes rugueuses, béton, briques, pierres, béton décoratif — afin de démarquer adéquatement les passages pour piétons et cyclistes de la chaussée.
- Possibilité de désigner une zone sécuritaire bien identifiée pour les piétons qui se retrouveraient pris entre les clôtures existantes.
- Possibilité d'assigner un brigadier scolaire à certains passages.
- Des pavés ou tuiles facilement repérables, de couleur et en relief, permettraient d'avertir les personnes ayant une déficience visuelle.

PASSAGES MULTIMODAUX

- Assurer une démarcation visible entre les passages pour piétons et cyclistes et la chaussée, en utilisant des matériaux contrastants et antidérapants. Délimiter la zone de traversée avec de la peinture blanche.
- Utiliser des matériaux antidérapants — bandes rugueuses, béton, briques, pierres, béton décoratif — afin de démarquer adéquatement les passages pour piétons et cyclistes de la chaussée.

- Fournir un éclairage et une signalisation adéquats pour indiquer à tous les utilisateurs l'endroit où ils doivent s'immobiliser.

Avantages

PASSAGES POUR CYCLISTES ET PIÉTONS

- Ces passages à niveau seront accessibles aux utilisateurs du transport actif et rendront les déplacements à l'intérieur du quartier plus sécuritaires et faciles.
- Le besoin de traverser illégalement la voie ferrée par des trous dans la clôture est réduit.

PASSAGES MULTIMODAUX

- Augmentent la sécurité des piétons et des cyclistes qui traversent les voies ferrées aux côtés de la circulation automobile.
- Rendent les automobilistes plus conscients de la présence de cyclistes et de piétons.

Obstacles

- Tous les travaux de modification apportés aux passages à niveau doivent répondre aux normes et être coordonnés avec Transport Canada et les propriétaires de la voie ferrée.
- L'aménagement de nouveaux passages à niveau est très onéreux et des frais mensuels de location d'espace doivent ensuite être versés au CN.
- La conception de nouveaux passages à niveau doit tenir compte de l'utilisation future de l'espace occupé par les rails.

2.2 Corridor réservé au transport actif et au transport en commun



Variation 1

Buts atteints

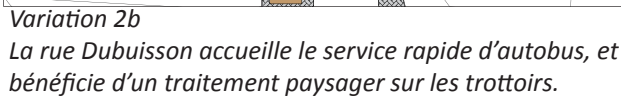
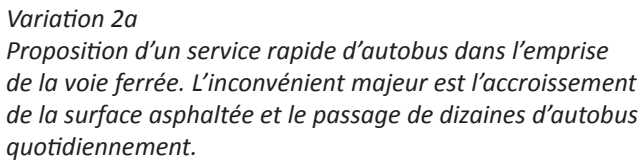
- Sécurise les traverses et les parcours piétons et cyclistes
- Permet de verdir et de mieux utiliser l'espace vacant
- Réduit les effets négatifs du trafic automobile sur les rues Souligny et Dubuisson
- Exploite le potentiel d'un corridor de transport en commun



Proposition pour la revitalisation du chemin de fer Bloomingtondale, converti en parc linéaire, Chicago. Source : www.re-nest.com/re-nest/travel/chicago-rail-to-be-transformed-into-elevated-trail-084964

Indicateurs

Coûts	Très élevés
Échéancier	Long terme
Exécution	Complexe



En ne fermant pas la voie ferrée, l'espace adjacent sous-utilisé acquiert une nouvelle vocation en devenant un corridor accessible aux modes de transports actifs et au transport en commun.

- Un aménagement paysager composé de végétaux indigènes pourrait être prévu.
- Des vignes pourraient être plantées pour rendre les clôtures qui longent la voie ferrée plus vertes.
- Des tables à pique-nique pourraient être installées dans les espaces verts adjacents aux sentiers pédestres et cyclables.
- Les espaces verts pourraient s'étendre à une partie des rues adjacentes - rue Dubuisson et rue Souigny – si ces dernières étaient converties en rues à sens unique.
- Des panneaux éducatifs portant sur le quartier vert et son patrimoine pourraient être installés.
- Le corridor devrait être relié aux pistes cyclables avoisinantes, et des supports à vélos y être installés.

- Les sentiers piétonniers et cyclables doivent être adéquatement séparés de la voie ferrée.

- L'accès à un corridor réservé pour les véhicules de transport en commun (tramway, train léger ou autobus express) pourrait être limité aux heures de pointe, et nécessitera

- Augmentation de l'accessibilité pour les résidents de Merciers-Est au transport actif et en commun
- Prolonger l'espace vert adjacent à la voie ferrée jusque dans les rues parallèles.

- Tous les travaux de modification apportés aux passages à niveau doivent répondre aux normes et être coordonnés avec Transport Canada et le CN, l'AMT, la Ville de Montréal et les citoyens de Montréal-Est et Mercier-Est.
- Des démarches visant l'atténuation des bruits venant du corridor de transport en commun seront peut-être nécessaires.
- Les passages existants devront être plus sécuritaires et adaptés à la nouvelle vocation de la voie ferrée.

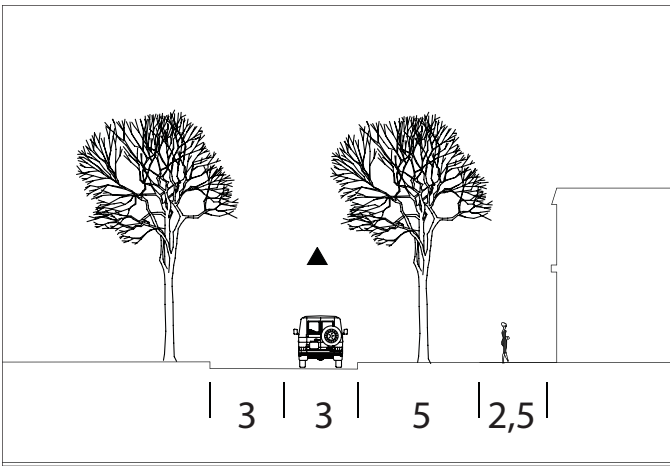
- Des matériaux recyclés pourront être utilisés pour les installations et espaces publics.
- Les sentiers de transport actif pourraient être pavés d'une surface perméable.
- La création d'un canal le long de la voie ferrée permettrait d'obtenir un bassin de rétention des eaux de ruissellement.

2.3 Convertir une rue à double sens en rue à sens unique

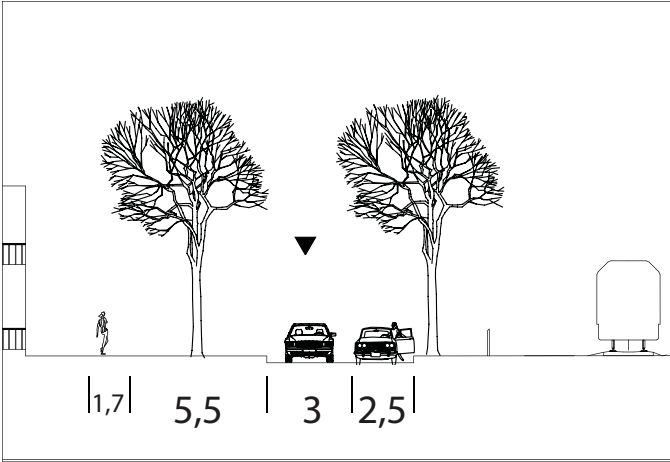


Buts atteints

- Sécurise les traverses et les parcours piétons et cyclistes
- Permet de verdir et de mieux utiliser l'espace vacant
- Réduit les effets négatifs du trafic automobile sur les rues Souigny et Dubuisson
- Exploite le potentiel d'un corridor de transport en commun



Coupe proposée pour la rue Dubuisson



Coupe proposée pour la rue Souigny

Indicateurs	
Coûts	Élevés
Échéancier	Moyen à long terme
Exécution	Complexe



Réduction de la largeur des voies de circulation par l'élargissement de l'îlot central.

Définition

Rue sur laquelle la circulation automobile est permise dans une seule direction.

Variations et particularités

- Rendre la rue Souigny à sens unique vers l'ouest et la rue Dubuisson à sens unique vers l'est.
- Afin de ralentir les voitures, réduire le nombre de voies tout en respectant les normes du MTQ en ce qui a trait à leur largeur (3 à 4 mètres par voie).
- Peut être combiné à l'élargissement et au verdissement des trottoirs du côté résidentiel faisant face à la voie ferrée, ainsi qu'au prolongement des espaces verts le long de cette dernière.
- Compte tenu de la proximité de plusieurs écoles et parcs, la limite de vitesse sur la rue Dubuisson devrait être abaissée à 30 km/h

ou moins.

- Réduire la limite de vitesse sur la rue Souigny à 40 km/h ou moins.
- Restreindre le stationnement à un seul côté de la rue si l'espace vert est prolongé.
- Ajouter des trottoirs sur la rue, du côté de la voie ferrée.
- Implanter des mesures d'apaisement de la circulation, par exemple : des bornes de protection, des dos-d'âne ou un aménagement de type chicane.

Avantages

- Réduit l'espace dédié aux voitures et augmente l'espace vert disponible.
- Prolonge l'espace vert le long de la voie ferrée.
- Simplifie le passage des piétons puisque les véhicules arrivent d'un seul côté.

Obstacles

- La vitesse à laquelle circulent les véhicules risque d'augmenter s'il n'y a pas réduction de la largeur des rues et des voies réaménagées.
- La conversion en rue à sens unique ne doit pas affecter l'accessibilité en voiture aux commerces et aux résidences.
- Les rues à sens unique peuvent allonger les trajets des automobilistes et les compliquer, surtout pour les gens qui n'habitent pas le quartier.
- Les impacts sur les autres rues devront être évalués.

Potentiel écologique

- La diminution de surface de route peut entraîner une augmentation de la possibilité

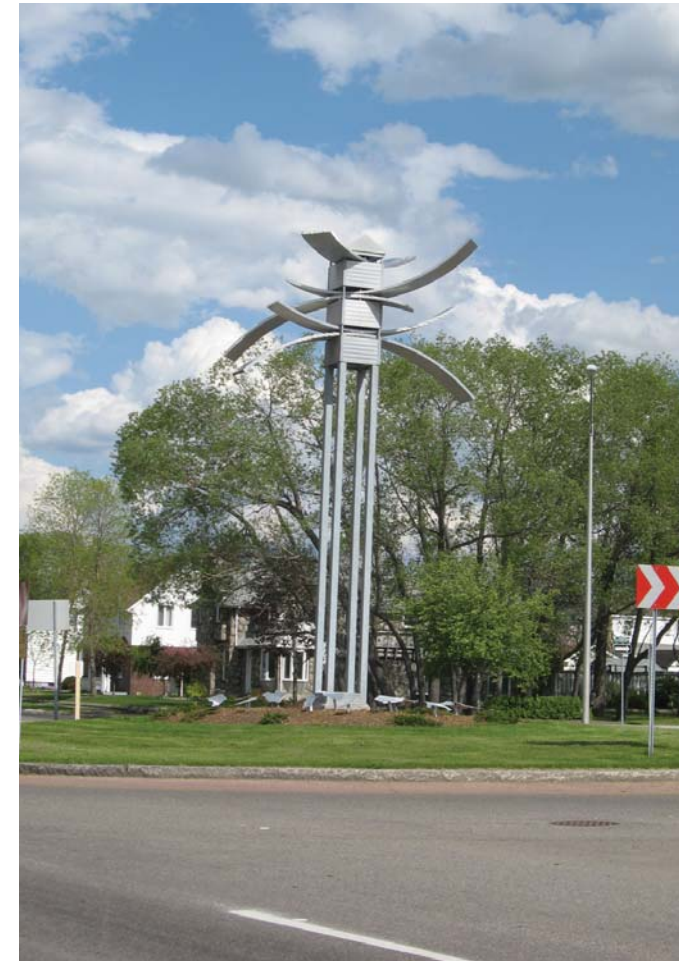
de planter des végétaux et donc aider à la filtration de l'eau de ruissellement.

2.4 Entrée de quartier



Buts atteints

- Sécurise les traverses et les parcours piétons et cyclistes
- Permet de verdir et de mieux utiliser l'espace vacant
- Réduit les effets négatifs du trafic automobile sur les rues Souigny et Dubuisson
- Exploite le potentiel d'un corridor de transport en commun



Le rond-point Sainte-Thérèse. Jonquière, Québec. Source: www.panoramio.com

Indicateurs

Coûts
Échéancier
Exécution

Moyens à élevés
Moyen à long
terme
Intermédiaire à
complexe



Rond-point, Grande-Bratagne. Source : www.flickr.com



La porte du Chinatown, Montréal, Source : CEUM



Succession d'arbres pour encadrer la chaussée. Kingston, Ontario. Source : www.flickr.com

Définition

Indiquer clairement aux automobilistes qu'ils s'apprêtent à pénétrer dans le Quartier vert Mercier-Est, par une entrée distinctive à l'intersection des rues Honoré-Beaugrand, Souigny et Hochelaga (circulation quittant l'autoroute 25).

Variations et particularités

- Rétrécir les bretelles d'accès et de sortie de l'autoroute 25 conformément aux normes du MTQ (3 à 3,5 mètre).
- Créer une bande verte boisée et aménagée à l'intersection des rues Honoré-Beaugrand et Souigny. Pourrait s'étendre jusqu'à la rue Hochelaga.
- Possibilité d'installer une enseigne de bienvenue.
- Peut prendre une forme très simple grâce à l'utilisation d'un type distinct d'aménagement paysager, ou plus formelle comme une porte d'entrée.
- Un rond-point peut y être aménagé afin de ralentir la circulation
- Peut être un espace partagé où, grâce à l'aménagement de la rue, les automobilistes sont sensibilisés à la présence des piétons et des cyclistes.
- Revoir l'usage des propriétés municipales situées au nord-est de l'intersection des rues Honoré-Beaugrand et Souigny pour augmenter la densité du cadre bâti (ceci impliquerait de revoir l'usage du jardin communautaire).
- Étudier la possibilité de fermer la bretelle d'accès Souigny.

Avantages

- Réduction de la vitesse des voitures et amélioration de la sécurité des piétons et des cyclistes.
- Peut être une façon de mettre en valeur les aspects verts et patrimoniaux du quartier

Obstacles

- Les impacts sur la circulation automobile sont moindres, voire symboliques.
- Les bandes d'aménagement paysager nécessitent de l'entretien.

Potentiel écologique

- Les bandes d'aménagement paysager réduisent l'écoulement des eaux de ruissellement.



Signalisation marquant l'entrée dans un quartier où la circulation est apaisée. Source : Richardd Drdul, www.flickr.com

3. LES PARCS ET ESPACES VERTS

3.1 Équipements pour personnes âgées



Le "shuffleboard" pratiqué à l'extérieur est un moyen simple de rester actif.

Source: <http://www.trianglerentacar.com>

Buts atteints

- Diversifie l'offre d'activités récréatives et sportives
- Diversifie l'offre d'activités pour tous les âges et/ou intergénérationnelles
- Renforce le réseau vert entre les écoles et les parcs
- Renforce la relation entre le parc de la Promenade Bellerive et le fleuve



Équipement pour l'exercice physique, Grande-Bretagne.

Source : <http://www.fresh-airfitness.co.uk>

Indicateurs

Coûts	Entre 300 et 2000 \$ par appareil
Échéancier	Court terme
Exécution	Simple



Les appareils peuvent être localisés au sein de sites naturels.
Source : www.onlyoutdoors.ie/



Les exercices sont simples, particulièrement lorsqu'ils utilisent le poids de l'utilisateur. Source : <http://www.fresh-airfitness.co.uk>



Tennis de table extérieur.
Source : <http://www.oldmanneill.com>

Définition

Matériels de plein air pour activités sportives ou de loisirs, conçus pour une clientèle appartenant à plusieurs groupes d'âge.

Variations et particularités

- Installés de manière permanente ou saisonnière.
- Peuvent être installés directement sur le sol.
- Peuvent être disposés de façon regroupée ou dispersée.
- Les indications pour une utilisation sécuritaire sont inscrites sur l'équipement.
- Accessibles aux personnes en fauteuils roulants.
- Déjà en place dans certaines villes du Québec (Nicolet, Granby, Terrebonne,

Princeville et Lévis).

Avantages

- Occupent peu d'espace.
- Encouragent les gens à fréquenter les parcs et à y pratiquer des activités variées.
- Moins onéreux que plusieurs types de commodités pour parc.
- Frais d'entretien et d'utilisation peu élevés.
- Encouragent les modes de vie actifs
- Leur utilisation peut améliorer la force musculaire et les étirements, la santé cardiovasculaire, la capacité cardiaque et pulmonaire ainsi que la souplesse, l'équilibre et la coordination.
- Contribue à rester mentalement actif.

Obstacles

- Trouver un endroit adéquat.
- Coût, dans certains cas élevé.

Potentiels écologiques

- Des végétaux peuvent être plantés à proximité des équipements de conditionnement physique.
- Certains fournisseurs plantent gratuitement un arbre pour chacun des équipements.

3.2 Jardins communautaires



Jardin communautaire, Pointe St-Charles, Montréal. Source : spacingmontreal.ca



Jardin sur un toit, Montréal. Source : Montréal Gazette

Buts atteints

- Diversifie l’offre d’activités récréatives et sportives ●●●●
- Diversifie l’offre d’activités pour tous les âges et/ou intergénérationnelles ●●●●
- Renforce le réseau vert entre les écoles et les parcs ●
- Renforce la relation entre le parc de la Promenade Bellerive et le fleuve ●

Indicateurs

Coûts	Peu coûteux, mais récurrents
Échéancier	Court à moyen terme
Exécution	Intermédiaire



Jardin communautaire, Mercier-Est, Montréal. Source : PERMA



Un toit vert en milieu institutionnel, UQAM, Montréal. Source : CEUM



Les toits verts peuvent être constitués de simples bacs pour le jardinage, UQAM, Montréal. Source : rooftopgardens.ca

Définition

Un jardin géré collectivement dans lequel les résidents du quartier cultivent des légumes et autres types de récoltes.

Variations et particularités

- Attribués à des individus par le biais d'une loterie, ou à un groupe qui veut en faire un projet collectif.
- Issus d'une initiative du gouvernement municipal, d'un organisme à but non lucratif ou encore des citoyens.
- Peuvent être entretenus par du personnel.
- Peuvent offrir un système de partage d'outils de jardinage et du compost aux jardiniers de la communauté.
- Situés dans des parcs, sur des toits ou des lots vacants.
- Les légumes et autres récoltes sont plantés à même le sol ou dans des bacs.
- Peuvent être jumelés à des jardins de plantes indigènes, des jardins d'art, des jardins d'orchidées, de fines herbes ou pour papillons.
- L'apiculture pourrait aussi être intégrée au jardin.

Avantages

- Production d'aliments sains issus d'une récolte locale.
- Favorisent une plus grande sécurité alimentaire pour les communautés urbaines.
- Constituent une forme de loisir et d'exercice physique léger.
- Contribuent à une bonne santé mentale et à

la fierté d'une communauté.

- Simple et peu coûteux.
- Ont un effet catalyseur sur le développement des quartiers et des communautés.
- Encouragent l'interaction sociale.
- Embellit le quartier.
- Réduisent les dépenses liées à l'alimentation pour les familles
- Peuvent offrir une forme d'éducation et de thérapie.
- Engendrent des revenus potentiels et contribuent au développement économique.
- Provoquent des occasions de rencontres entre les générations et les cultures.

Obstacles

- Dans le cas des jardins contenant des récoltes qui seront consommées, le sol doit être testé afin de s'assurer de sa sécurité.
- Les clôtures entourant les jardins peuvent constituer un obstacle aux déplacements des piétons.

Potentiels écologiques

- La production locale d'aliments permet de réduire la quantité de pétrole utilisé pour le transport et l'importation des aliments.
- Des récoltes variées favorisent une plus grande diversité de la faune.

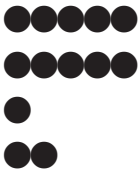
3.3 Activités hivernales



Des activités hivernales pourraient être organisées par la Société d'animation de la promenade Bellerive.

Buts atteints

- Diversifie l'offre d'activités récréatives et sportives
- Diversifie l'offre d'activités pour tous les âges et/ou intergénérationnelles
- Renforce le réseau vert entre les écoles et les parcs
- Renforce la relation entre le parc de la Promenade Bellerive et le fleuve



Foyer sur l'espace public, Stockholm, Suède. Source : PERMA

Indicateurs

Coûts	Moyens et récur-rents
Échéancier	Court à moyen terme, implanta-tion graduelle
Exécution	Intermédiaire



Ski de fond sur le Mont-Royal, Montréal. Source : Environnement Canada, www.ec.gc.ca



Luge sur le Mont-Royal, Montréal. Source : www.flickr.com



Sculpture de neige. Source : www.chinadaily.net

Définition

Zones à l'intérieur de parcs et d'espaces publics réservées pour des activités hivernales.

Variations et particularités

- Comprends des zones pour des activités hivernales : patinoires, pentes pour luges, pistes de ski de fond.
- Animations en plein-air : sculptures de glace ou de neige, feux pour se réchauffer.

Avantages

- Les activités en plein air procurent des bienfaits pour le corps et l'esprit.

PATINAGE ET HOCKEY

- Très populaires auprès de tous les groupes d'âge.

LUGE

- Surtout populaire chez les plus jeunes.
- Utilise un terrain naturel, ne réclame que peu d'entretien

SKI DE FOND

- Fait travailler l'ensemble des muscles et constitue un exercice cardiovasculaire.
- Accessible à tous les groupes d'âge.

LIEUX PUBLICS

- Dans des parcs ou lieux publics fréquentés, des zones pour se rassembler, participer à des activités en commun, et partager un moment convivial.
- Des installations temporaires ou permanentes.
- Peu coûteux.
- Possibilités pour les artistes locaux de

participer à la création de ces installations.

Obstacles

PATINAGE ET HOCKEY

- Doit pouvoir bénéficier d'un large espace plat et facile d'accès.
- Peut endommager le sol.
- Nécessite de l'entretien qui peut être coûteux.
- Nécessite de l'éclairage pour l'utilisation en nocturne.

LUGE

- Nécessite de l'éclairage pour l'utilisation en nocturne.
- Nécessite la présence d'un dénivelé.

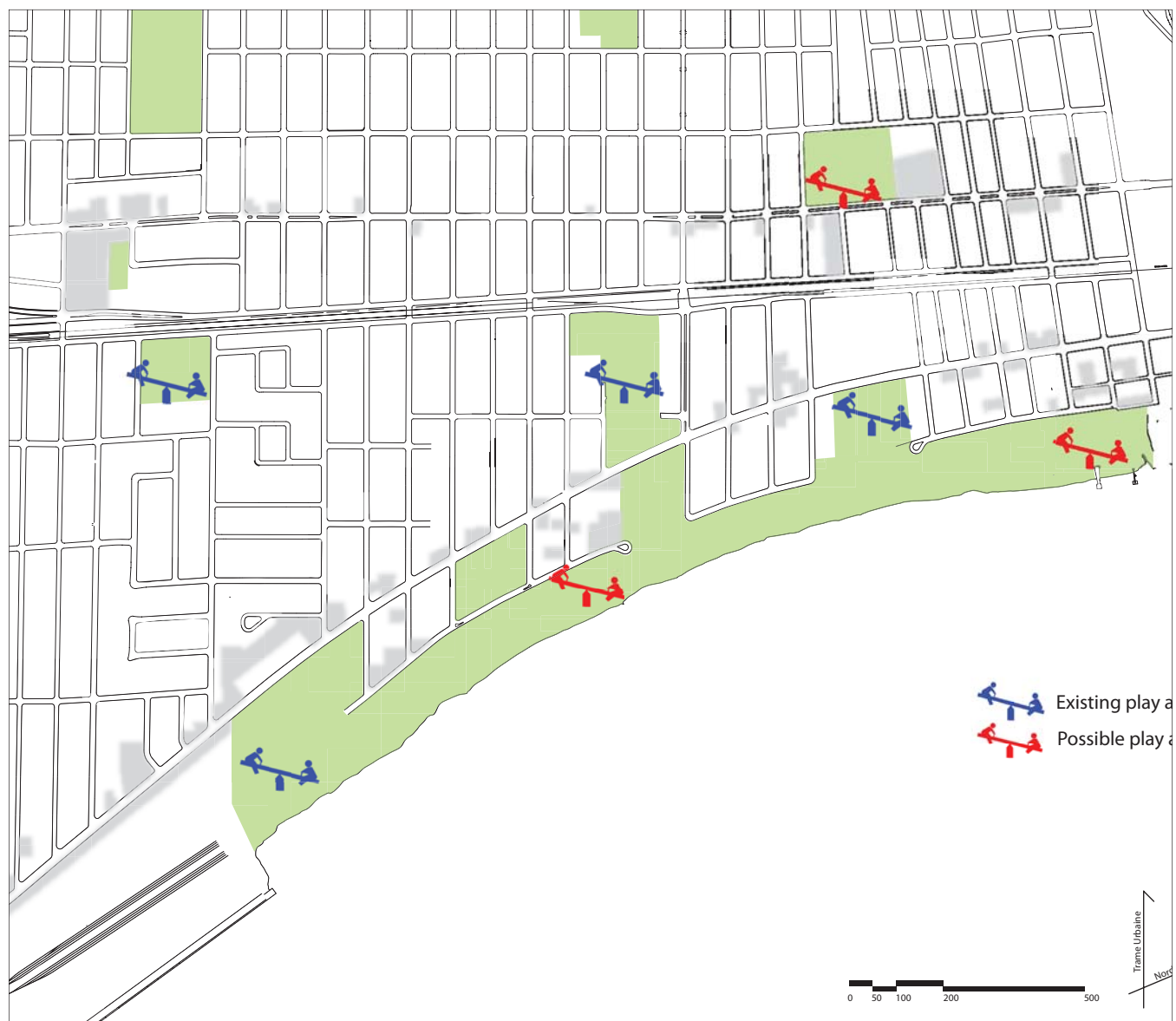
SKI DE FOND

- Nécessite un peu d'entretien.
- Seulement possible dans les grands parcs. Il est parfois difficile de délimiter l'espace nécessaire pour cette activité.

LIEUX PUBLICS

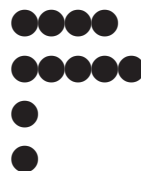
- Le bois utilisé pour se chauffer peut revenir cher, et contribue à la pollution de l'air et à l'augmentation des gaz à effet de serre. Le bois utilisé pour se chauffer peut revenir cher, et contribue à la pollution de l'air et à l'augmentation des gaz à effet de serre.

3.4 Espaces de jeu



Buts atteints

- Diversifie l'offre d'activités récréatives et sportives
- Diversifie l'offre d'activités pour tous les âges et/ou intergénérationnelles
- Renforce le réseau vert entre les écoles et les parcs
- Renforce la relation entre le parc de la Promenade Bellerive et le fleuve



Aire de jeux accessible aux bambins. Source : www.play-works.ca



Aire de jeux, Montréal. Source : <http://www.cbc.ca>

Indicateurs

Coûts
Échéancier
Exécution

Moyen
Court à moyen
terme
Simple



Une aire de jeux unique en son genre. Source : <http://green-lineblog.com/>



Skatepark, Greenbelt, Maryland. Source : PERMA



Parc Evergreen, Londres, Grande-Bretagne. Source : <http://www.cabe.org.uk>

Définition

Secteur d'un parc destiné au jeu, pour tous, mais particulièrement les enfants. Des modules de jeu y sont souvent installés.

Variations et particularités

- Les structures de jeu peuvent être destinées à différents groupes d'âge, comme les tout-petits, les enfants et les jeunes.
- De nouvelles aires de jeu peuvent être aménagées, ou les aires existantes rénovées et améliorées.
- Des « skateparks » peuvent également y être construits pour les enfants plus vieux et les adolescents.

Avantages

- Permettent aux enfants de tous les âges de bouger et de jouer ensemble.
- Leur utilisation a des impacts positifs prouvés au niveau de l'apprentissage : plus grande capacité de concentration, meilleure santé physique, ainsi que développement de l'intelligence émotionnelle.
- Permettent aux parents et aux tuteurs de se rencontrer et de socialiser dans un contexte public.
- Peuvent contribuer à une augmentation de la fréquentation d'autres secteurs du parc.
- Créent des points de rencontre à l'intérieur du quartier.
- Donnent des traits uniques au quartier.
- Peuvent contribuer à une réduction de la vitesse de la circulation automobile lorsque les espaces de jeu sont bien signalisés.

Obstacles

- Trouver un endroit adéquat peut être coûteux en plus d'entraîner de longs délais.
- Les travaux de construction sont onéreux.
- Les espaces de jeu sont peu fréquentés en hiver.

Potentiels écologiques

- Peuvent être bâtis à partir de matériaux réutilisés ou provenant de récoltes durables.
- Des végétaux indigènes peuvent y être plantés.
- L'aménagement de jardins et de petites installations de compostage à proximité permettrait d'offrir des activités éducatives faciles d'accès.

3.5 Aires pour préparer les repas et manger en plein-air



Les aires de pique-nique peuvent être couvertes pour protéger les usagers des aléas du climat. Source : <http://www.fishhawk-area-guide.com>



Les tables à pique-nique sont plus utilisées lorsqu'elles sont localisées à proximité des berges. Source : <http://www.parks.ca.gov>

Buts atteints

- Diversifie l'offre d'activités récréatives et sportives
- Diversifie l'offre d'activités pour tous les âges et/ou intergénérationnelles
- Renforce le réseau vert entre les écoles et les parcs
- Renforce la relation entre le parc de la Promenade Bellerive et le fleuve



Indicateurs

Coûts	Très bas
Échéancier	Court terme
Exécution	Simple



Four au bois, Dufferin Grove Park, Toronto. Source : www.pps.org



La présence d'un grilloir peut inciter les usagers à cuisiner en plein-air. Source : <http://blog.servicemagic.com>



Les tables à pique-nique sont très achalandées lorsque la température est clémente. Source : www.naturecenter.org

Définition

Aires communautaires dans des parcs où les gens peuvent préparer des repas et manger ensemble.

Variations et particularités

- On peut y trouver des tables de pique-nique, des aires pour la préparation de repas, des barbecues et des fours à bois.
- On peut y trouver des bacs pour le compost et le recyclage.

Avantages

- Diversification des d'activités pratiquées dans les parcs.
- Procurent aux gens des endroits où ils peuvent s'asseoir, lire, pique-niquer et socialiser.
- Peuvent contribuer à forger l'identité du quartier.

Obstacles

- La consommation d'aliments entraîne inévitablement son lot de déchets. Des efforts supplémentaires sont donc à prévoir pour se débarrasser adéquatement des déchets.
- Le bruit et la fumée peuvent incommoder les gens résidant à proximité et les autres utilisateurs du parc.
- Les fours à bois créent de la matière particulaire, contribuant ainsi à la formation de smog et au réchauffement planétaire.

Potentiel écologique

- On peut également y installer des jardins communautaires et des marchés fermiers, valorisant ainsi la consommation d'aliments

issus de la culture locale.

3.6 Panneaux éducatifs pour les sentiers pédestres



Boussole pour Mercier: Un parcours à travers l'histoire du quartier. Source : Les Éditions Histoire Québec : Collection Atelier de la Longue-Pointe

Buts atteints

Création d'une entrée distinctive à l'intersection des rues Souigny et Honoré-Beaugrand



Création d'une entrée distinctive à l'intersection des rues Souigny et Honoré-Beaugrand



Mise en valeur des lieux emblématiques et des particularités locales



Renforcer le sentiment d'appartenance par la mise en valeur de l'histoire locale



Cultural Tourism DC Neighbourhood Heritage Trail Map, Washington DC, États-Unis. Source : http://urbanplacesand-spaces.blogspot.com/2007_07_01_archive.html

Indicateurs

Coûts

Moyens

Échéancier

Court terme

Exécution

Simple



Page couverture du pamphlet Boussole pour Mercier-Est (voir la page précédente pour repérer les parcours patrimoniaux). Source : Les Éditions Histoire Québec: Collection Atelier de la Longue-Pointe



Ville de Belfast, Les tours culturelles : "Signs of our times". Source : www.belfastcity.gov.uk/

Définition

Installés à l'intérieur et à l'extérieur, ces panneaux éducatifs portant sur les édifices ainsi que sur les espaces publics et verts de Mercier-Est, procureront aux résidants comme aux visiteurs de l'information sur l'histoire du quartier, ses attractions ainsi que les diverses initiatives vertes qui y sont mises en place.

Variations et particularités

- Les panneaux, installés à des emplacements clés, pourraient contenir des informations au sujet des édifices patrimoniaux ainsi que les grandes lignes de l'histoire de l'endroit.
- Des panneaux sur lesquels on pourrait lire des informations concises pourraient être installés à l'entrée d'édifices, de parcs et de diverses attractions du quartier.
- Des panneaux directionnels pourraient orienter les piétons vers différents circuits thématiques.
- Le design graphique des panneaux serait original et les rendrait facilement repérables à travers tout le quartier Mercier-Est.
- Cette initiative pourrait également prendre la forme de kiosques d'information où les résidants ainsi que les visiteurs pourraient obtenir de l'information au sujet des événements se déroulant dans le quartier.
- Afin d'en rendre l'utilisation optimale, toute l'information devrait également être disponible en ligne.

Avantages

- En soulignant l'importance des sites spécifiques, les panneaux éducatifs renforcent l'esprit du lieu et le sentiment de

fierté des résidants.

- Procurent de l'information visant à éduquer les gens au sujet des diverses initiatives vertes mises en place et des événements se tenant à l'échelle du quartier.
- Les panneaux peuvent servir d'outils de localisation, tant pour les résidants que les visiteurs, en présentant une carte sur laquelle sont indiquées les attractions importantes du quartier.
- Mettent en évidence la diversité des attractions du quartier.
- En mettant en valeur les caractéristiques physiques du quartier, les panneaux éducatifs font de ce dernier un musée à ciel ouvert où les gens peuvent observer gratuitement ses artefacts du passé et du présent.
- Rassemblent la communauté lorsque vient le temps de choisir les types de circuits à proposer.
- Procurent un esprit de lieu et une fierté locale.

Obstacles

- Afin de pouvoir installer des panneaux à des endroits clés — parfois publics, parfois privés —, une autorisation doit être obtenue auprès des propriétaires des lieux (particuliers, Ville).
- Coûts liés à l'éclairage (s'il y a lieu).
- Coûts liés à l'entretien (vandalisme).

Potentiels écologiques

- Valorisent les initiatives durables mises en place dans le quartier.
- Les panneaux peuvent être fabriqués de matériaux recyclés et sans danger pour l'environnement.

3.7 Espaces publics uniques



Parc conçu par un artiste local et construit par la communauté, San Francisco. Source : PERMA

Buts atteints

- Diversifie l’offre d’activités récréatives et sportives
- Diversifie l’offre d’activités pour tous les âges et/ou intergénérationnelles
- Renforce le réseau vert entre les écoles et les parcs
- Renforce la relation entre le parc de la Promenade Bellerive et le fleuve



Plantation d’une forêt communautaire Sackville, Nouveau-Brunswick. Source: www.communityforests.wordpress.com/



Jardin floral qui par sa composition, constitue une oeuvre d’art. Source : www.illustratedelight.com

Indicateurs

Coûts
Échéancier
Exécution

Moyens à élevés
Court
Simple à intermédiaire



*Le jardin Roslyn Robertson Herb and Scent, Montréal.
Source : www.claudecormier.com*



Souche d'arbre utilisée pour grimper, Copenhague, Danemark. Source : <http://www.cabe.org.uk>



Espèces de plantes indigènes identifiées à des fins d'éducation. Source : <http://4.bp.blogspot.com>

Définition

Espaces aménagés dans des parcs, uniques en leur genre, et qui encouragent les gens à les fréquenter.

Variations et particularités

- Différents types de jardins peuvent être aménagés par exemple : des jardins d'arômes, des jardins de plantes indigènes ou des pépinières.
- Des pancartes éducatives peuvent accompagner les espèces indigènes.
- Des miniparcs peuvent être créés par des artistes.
- Des jeux d'eau peuvent aussi être installés dans les parcs.

Avantages

- Sources de surprises et d'émerveillement.
- Accroissement de la fréquentation du parc par les résidents du quartier et d'autres citoyens.
- Offre une forme d'apprentissage aux résidents du quartier et aux visiteurs.
- Encourage les artistes locaux à s'impliquer dans le développement de leur communauté.
- Façonne l'identité du quartier.
- Les coûts peuvent être marginaux.

Obstacles

- Nécessite de l'entretien.
- Trouver l'espace adéquat.

Potentiels écologiques

- Des matériaux existants peuvent être réutilisés.

- Possibilité d'ajouter une installation de compostage.

3.8 Accès à l'eau



L'accès au fleuve pourrait être amélioré à la Promenade Bellerive. Source : PERMA

Buts atteints

- Diversifie l'offre d'activités récréatives et sportives
- Diversifie l'offre d'activités pour tous les âges et/ou intergénérationnelles
- Renforce le réseau vert entre les écoles et les parcs
- Renforce la relation entre le parc de la Promenade Bellerive et le fleuve



Une jetée, France. Source : <http://www.pixdaus.com>



Une marina, Deep Cove, Colombie-Britannique. Source : <http://www.lockehaven.ca>

Indicateurs

Coûts	Élevés
Échéancier	Long terme
Exécution	Complexe



Promenade sur le bord de l'eau, Kelowna, Colombie-Britannique. Source : <http://www.kelowna.ca>



Un accès direct à l'eau, Second Beach, Colombie-Britannique. Source : <http://www.flickr.com>



Un belvédère pour mettre un point de vue en valeur. Source : www.courir.org

Définition

Procurer un accès visuel ou direct au fleuve.

Variations et particularités

- L'accès à l'eau est facilité par la construction de quais, de jetées, de promenades et de plages
- Une meilleure vue du fleuve peut être obtenue grâce à une disposition adaptée de la végétation.

Avantages

- On doit s'assurer de l'absence de danger.
- La construction peut être onéreuse.
- Une augmentation du niveau d'activité dans le parc peut ne pas plaire à tous.

PLAGES

- Procure un accès facile et direct à l'eau, permettant de lui toucher et de jouer dedans.
- Permet de se baigner durant l'été.

QUAIS, JETÉES ET PROMENADES

- Permet aux gens de se détendre en marchant, en s'asseyant et en mangeant au bord de l'eau.
- Permet la navigation de plaisance.

VUES

- Une vue du fleuve — comme l'offrirait par exemple un espace entre les arbres dans un quartier résidentiel — constitue une destination visuelle qui attire les touristes circulant à pied dans le quartier.
- Des vues comme celle qu'on trouve au pied de la rue des Ormeaux peuvent mettre en valeur certaines destinations.

Obstacles

- On doit s'assurer de l'absence de danger.
- La construction peut être onéreuse.
- Une augmentation du niveau d'activité dans le parc peut ne pas plaire à tous.

Potentiels écologiques

- Les végétaux enlevés devront être remplacés, en plus grand nombre, ailleurs. Il faudra s'assurer de préserver les habitats riverains.
- Des matériaux de provenance locale peuvent être utilisés.

4. LES RUES RÉSIDENTIELLES

4.1 Chicanes



Buts atteints

- Améliore les infrastructures et les réseaux cyclables et piétons
- Sécurise et embellit des rues résidentielles mieux partagées
- Réduit et apaise la circulation automobile
- Encourage les transports actifs entre la maison, l'école et les parcs



Une chicane combinée avec une signalisation et une piste cyclable, Grande-Bretagne. Source : www.brake.org



Une chicane réduisant la largeur de la rue à une seule voie de circulation. Source : Andy Hamilton, www.livablestreets.com

Indicateurs

Coûts	Entre 10000 et 30000 \$
Échéancier	Long terme
Exécution	Complexe



Les chicanes doivent permettre aux cyclistes de circuler. Austin, Texas. Source : <http://www.ci.austin.tx.us>



Un aménagement qui combine des avancées de trottoirs et un terre-plein, Californie. Source : Richard Drdul, www.livablestreets.com



Une chicane visible, simple et efficace, France. Source : <http://bougezautrementablois.over-blog.com>

Définition

Un détournement latéral en bordure de rue qui crée des zigzags et oblige les véhicules à ralentir.

Variations et particularités

- Souvent placées en succession pour former un tracé en zigzag. .
- Des réductions variées de la vitesse de véhicules peuvent être obtenues en contrôlant les angles des chicanes.
- Le design doit permettre aux cyclistes de circuler sur des voies praticables et sécuritaires.
- L'ajout de toute forme d'aménagement paysager ne doit pas réduire la visibilité. De petits buissons et de grands arbres sont à privilégier.
- La réduction du nombre d'espaces de stationnement sur la rue pourrait avoir un impact sur les choix de mode de déplacement.
- Des pavés spéciaux, des aménagements paysagers peuvent aussi être utilisés.
- Des espaces de stationnement à angle, des végétaux ou autres éléments peuvent être employés pour aménager la chicane.
- Si des bornes ou des végétaux légers sont choisis, il y a possibilité des retirés l'hiver.
- Ne doivent pas nuire au passage des véhicules d'urgence.
- L'entretien doit être pensé (services d'assainissement et de nettoyage).
- La visibilité ou l'accessibilité ne doivent pas être réduites en bordure des entrées

charretières.

- Une version simplifiée de chicane peut être faite à l'aide de jardinières qui peuvent être retirées durant l'hiver.

Avantages

- Forcent les automobilistes à ralentir en les obligeant à tourner fréquemment.
- Peuvent faire une place aux végétaux.
- Procurent une toute nouvelle image aux rues lorsqu'elles sont composées d'une grande variété d'éléments.

Obstacles

- Leur impact positif sur le cheminement des piétons n'est qu'indirect.
- Lorsqu'elles sont mal construites, elles peuvent augmenter le danger et les inconvénients pour les cyclistes.
- Le coût des chicanes avec aménagement paysager est d'environ 10 000 \$ (pour un ensemble de trois chicanes). Les coûts associés au déplacement des égouts et autres services publics sont les plus importants.

Potentiel écologique

- Les aménagements paysagers peuvent jouer un rôle important en filtrant de manière naturelle l'eau de pluie et la neige fondue. Les grandes chicanes peuvent accueillir du mobilier urbain comme des bancs.

4.2 Bollards



Les bollards peuvent être utilisés avec d'autres mesures d'apaisement de la circulation afin d'accroître l'efficacité de celles-ci, Victoria, Colombie-Britannique. Source : <http://www.victoriawalks.org.au>

Buts atteints

- Améliore les infrastructures et les réseaux cyclables et piétons
- Sécurise et embellit des rues résidentielles mieux partagées
- Réduit et apaise la circulation automobile
- Encourage les transports actifs entre la maison, l'école et les parcs



Des bollards distinctifs peuvent accroître l'identité du quartier. Source : <http://www.apartmenttherapy.com>



Des bollards très visibles. Source : www.autopa.co.uk

Indicateurs

Coûts	Très bas
Échéancier	Court terme
Exécution	Simple



Des bollards larges qui peuvent servir de bancs publics, Taipei, Taiwan. Source : Kozy Shack, www.flickr.com



Les bollards indiquent la présence d'une piste cyclable, Montréal. Source : <http://www.streetsblog.org>



Les bollards permettent d'ajouter de la végétation, Spark Street, Ottawa. Source : <http://www.streetsblog.org>

Définition

Un élément vertical fixe installé sur la chaussée et qui force les automobilistes à réduire leur vitesse.

Variations et particularités

- Doivent être visibles le jour et la nuit (avec bandes réfléchissantes et des couleurs vives).
- Peuvent être choisies pour se plier ou tomber lors d'un impact.
- Si désiré, peuvent être enlevées facilement pour la période hivernale.
- Ne doivent pas nuire au passage des véhicules d'urgence.
- Nécessitent un peu d'entretien.
- Leur design peut être artistique.
- Peuvent également servir pour attacher son vélo.
- Peuvent être utilisées pour empêcher les voitures d'emprunter les voies cyclables et pour séparer les voies cyclables des voitures stationnées.
- Leur design peut être conçu pour refléter l'identité du quartier.
- Offrent un éclairage à l'échelle des piétons.
- Peuvent être de grande taille et assez confortables pour servir de mobilier urbain informel.
- Installées sur le trottoir, elles peuvent séparer et protéger les piétons de la circulation automobile rapide. Note : ceci ne réduit pas la vitesse des véhicules

Avantages

- Réduisent la vitesse des automobilistes en les obligeant à tourner ou à naviguer dans un passage étroit.
- Très peu coûteux.
- Facile à implanter puisque déjà utilisées à plusieurs endroits à Montréal.
- Peuvent être utilisés pour mettre à l'essai une solution d'apaisement de la circulation

Obstacles

- Leur impact positif sur l'expérience des piétons n'est qu'indirect.
- L'effet de réduction de la vitesse de la circulation peut être que temporaire puisque les automobilistes s'habitueront aux nouvelles dimensions de la rue.

Potentiel écologique

- Peuvent être entièrement composées de matériaux recyclés.

4.3 Art urbain : Mise en valeur des intersections



"Intersection repair", Portland, OR. Source : PERMA

Buts atteints

- Améliore les infrastructures et les réseaux cyclables et piétons
- Sécurise et embellit des rues résidentielles mieux partagées
- Réduit et apaise la circulation automobile
- Encourage les transports actifs entre la maison, l'école et les parcs



"Intersection repair", Portland, Oregon. Source: PERMA



"Eco-village community building", Los Angeles. Source : <http://laecovillage.files.wordpress.com>

Indicateurs

Coûts	Très bas pour l'administration municipale
Échéancier	Moyen terme
Exécution	Simple



"Intersection repair", Portland, OR. Source: PERMA



La "Intersection Repair" comprend des opérations de verdissement, Portland, OR. Source : PERMA



La "Intersection Repair" n'affecte pas le drainage des eaux de pluie, Eugene, OR. Source: buildrealwealth.wordpress.com

Définition

Il s'agit de se réapproprier une intersection peu achalandée au sein d'un quartier résidentiel en la transformant en un espace public partagé. Par exemple, cela peut se faire en peignant la chaussée ou en installant du mobilier urbain unique et original aux coins des rues.

Variations et particularités

- Inspiré du mouvement "City Repair" qui bat son plein à Portland, Oregon, mais aussi ailleurs.
- La mise en valeur d'intersection est une démarche locale qui s'efforce de faire sa place. Elle requiert à la fois l'implication citoyenne et l'autorisation gouvernementale. C'est également un processus de longue durée puisque la chaussée peinte doit être rafraîchie et le mobilier urbain réparé chaque année.
- Une vaste consultation à l'échelle du quartier et un consensus dans la collectivité sont requis.
- À ce jour, ce type de mise en valeur a été mis en place uniquement à des intersections peu achalandées.
- Quelques exemples de mobilier urbain qui pourraient être installés : un kiosque de thé (verrouillé, rempli et entretenu par les résidents du quartier), un banc artistique couvert, ou encore une cabane de jeux pour les enfants
- D'autres mesures d'apaisement de la circulation, comme de la signalisation et des trottoirs élargis, peuvent être implantées.
- Ne doit pas nuire au passage des véhicules

d'urgence.

- Nécessite souvent des travaux d'entretien.
- Le design artistique ou unique peut être conçu pour refléter l'identité culturelle du quartier.
- Ne répond pas à un objectif à court terme de réduction de la vitesse ou de la circulation automobile.

Avantages

- Constitue un moyen pour développer la conscience communautaire, et fabriquer une identité à un lieu précis.
- Rappelle aux automobilistes qu'ils entrent dans un quartier résidentiel.
- Offre aux piétons et aux cyclistes une expérience agréable.
- Peut réduire la vitesse des voitures.
- Sans coût – ou très peu – pour le gouvernement.
- Peut être une mesure temporaire ou d'essai si désiré.

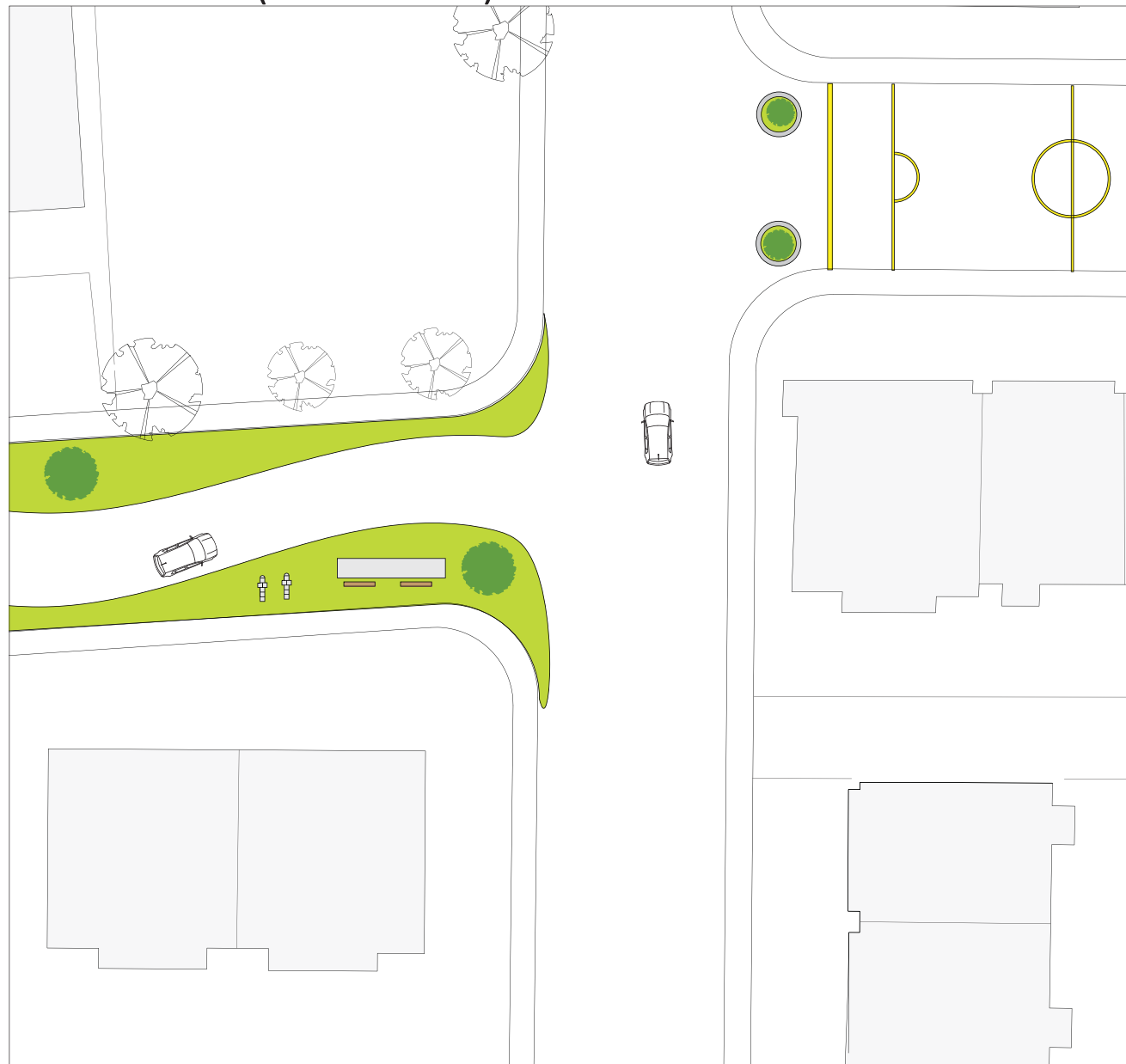
Obstacles

- Nécessite l'implication à long terme du voisinage.
- L'effet de réduction de la vitesse de la circulation peut être que temporaire.

Potentiel écologique

- L'ajout d'un bassin de filtration des eaux de ruissellement le long de la rue ou d'un rond-point avec aménagement paysager est des mesures complémentaires possibles.

4.4 Woonerfs (rues mixtes)



Buts atteints

- Améliore les infrastructures et les réseaux cyclables et piétons
- Sécurise et embellit des rues résidentielles mieux partagées
- Réduit et apaise la circulation automobile
- Encourage les transports actifs entre la maison, l'école et les parcs



Les rues comme des espaces de jeu même en hiver. Copenhague, Danemark, Source : PERMA



Ce pictogramme indique que le Woonerf est un espace partagé. Source : www.autorijschoolhobo.nl

Indicateurs

Coûts
Échéancier

Exécution

Élevés
Moyen à long
terme
Complexe



Un Woonerf sur une rue résidentielle, Grande-Bretagne.
Source : <http://transportehumano.files.wordpress.com>



Une proposition de Woonerf, Québec. Source : www.cyberpresse.ca



L'espace pour joué est la priorité dans les Woonerf. Source : <http://www.globalwarming101.com>

Définition

Une conception de rue qui donne clairement priorité aux piétons et aux cyclistes sur les automobilistes, et qui permet aux enfants d'utiliser cet espace comme terrain de jeu. D'autres noms sont aussi utilisés pour désigner les Woonerfs : rue en milieu de vie, zone résidentielle et rue partagée.

Variations et particularités

- La vitesse du trafic est diminuée grâce à la largeur de la rue, les matériaux de chaussée et les déviations. La vitesse permise se situe habituellement entre la vitesse des marcheurs et celle des cyclistes, soit entre 7 km/h et 15 km/h.
- Les conceptions spécifiques de chaussée sont parfois, mais pas toujours, annoncées à l'aide de signalisation ou d'une variation dans le pavage.
- Surtout efficaces pour concevoir de nouveaux quartiers ou de nouvelles rues, mais peuvent aussi être implantées dans des rues et ruelles existantes.
- Cette conception, appliquée aux larges rues des quartiers nord-américains, permettrait d'utiliser l'espace pour pratiquer des sports comme le hockey de rue et le basket-ball.
- Des espaces de jeux pour les enfants, des stationnements pour voitures et vélos, des bornes ou des avancées de trottoirs pourraient aussi être aménagés de façon complémentaire
- Les rues peuvent prendre des configurations différentes l'hiver et l'été.

Avantages

- Ont un impact positif direct sur l'agrément et la sécurité des piétons et des cyclistes, ce qui entraîne des bienfaits au niveau de la santé publique ainsi que sur l'apparence et le dynamisme social des quartiers.
- Réduisent les vitesses de conduite.
- Font dévier la circulation automobile et en réduisent le volume.
- Encouragent le transport actif.
- Contribuent à l'accroissement de la mobilité des groupes plus vulnérables.
- Mettent en valeur les propriétés.

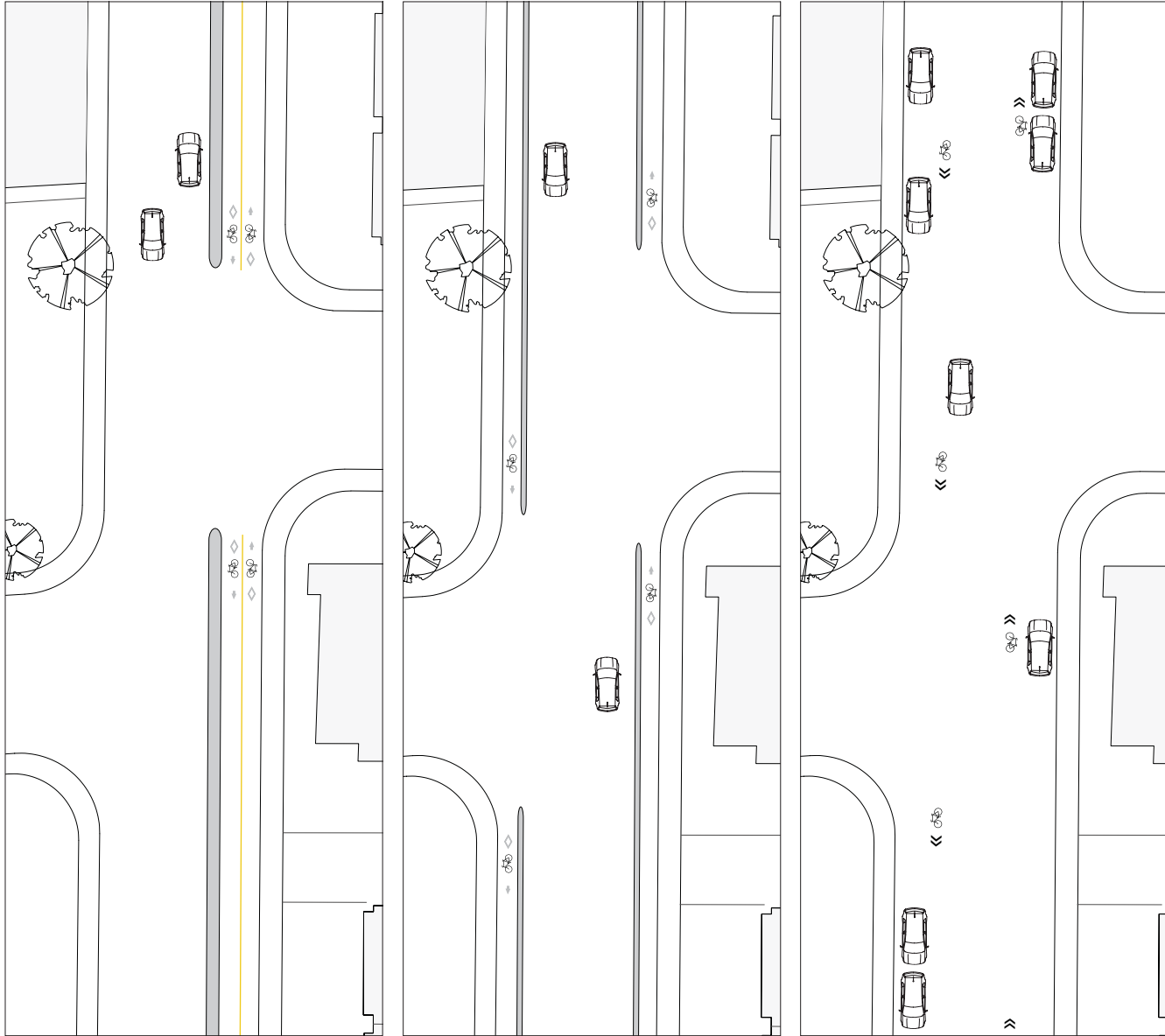
Obstacles

- Nécessitent d'importants investissements tant en capital qu'en implication citoyenne.
- Leur impact positif sur l'expérience des piétons n'est qu'indirect.
- L'effet de réduction de la vitesse de la circulation peut n'être que temporaire puisque les automobilistes s'habitueront aux nouvelles dimensions de la rue

Potentiel écologique

- La configuration modifiée des routes, axée sur des usages autres que les déplacements, permet d'augmenter l'espace disponible pour l'aménagement paysager et le drainage naturel.

4.5 Pistes cyclables



Piste cyclable en site propre, boul. De Maisonneuve, Montréal. Source : Jacob Larsen



Piste cyclable peinte sur la chaussée, rue St-Urbain, Montréal. Source : Jacob Larsen

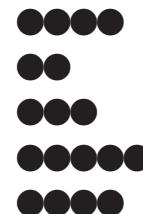
Indicateurs

Coûts
Échéancier
Exécution

Très bas à moyens
Moyen terme
Simple à Intermédiaire

Buts atteints

- Réduit l'espace occupé par les véhicules motorisés
- Réduit les effets négatifs du trafic routier (bruit, poussière, vitesse, etc.)
- Renforce le réseau vert entre les écoles et les parcs
- Sécurise et embellit des rues résidentielles mieux partagées
- Encourage les transports actifs entre la maison, l'école et les parcs



Définition

PISTE CYCLABLE EN SITE PROPRE

Une piste cyclable qui s'étend d'un côté de la rue, séparée de cette dernière par un terre-plein avec aménagement paysager ou de ciment. .

PISTE CYCLABLE PEINTE

Une piste cyclable qui s'étend d'un côté de la rue, séparée de cette dernière par un marquage de la chaussée.

CHAUSSÉE PARTAGÉE

Une rue où on a peint sur la chaussée des symboles indiquant aux automobilistes, cyclistes et piétons que la rue est un espace multimodal partagé.

Variations et particularités

- Des marquages au sol jaunes doivent être peints aux intersections pour avertir les automobilistes de l'arrivée de cyclistes en provenance de la piste cyclable.
- Peuvent être à une ou deux directions, selon les rues et les intersections.
- Doivent offrir un nombre plus élevé de stationnements pour vélos.

PISTE CYCLABLE EN SITE PROPRE

- Un terre-plein sépare la piste cyclable de la rue.
- Des poteaux, des arbres et des végétaux peuvent être plantés.

PISTE CYCLABLE PEINTE

- Les lignes sont peintes sur la chaussée.
- Souvent situées entre la voie de stationnement et la voie de circulation.
- Peuvent être délimitées par des bollards.

CHAUSSÉE PARTAGÉE

- Peintes sur la chaussée, dans les voies de circulation automobile.
- Fonction symbolique indiquant aux utilisateurs qu'il s'agit d'un espace partagé.

Avantages

- Peuvent également être empruntées par les gens en fauteuil roulant ou en scooter électrique.
- Rendent le cyclisme et la marche plus agréables.
- Augmentent le nombre de destinations accessibles et facilite les déplacements entre ces dernières.
- Offrent aux cyclistes un environnement plus sécuritaire et propice que les pistes cyclables ordinaires

PISTE CYCLABLE EN SITE PROPRE

- La verdure ajoutée aux rues reflète l'identité verte du quartier.
- La verdure crée un pont vers les parcs et autres destinations clés.
- Éliminent les voies de stationnement et servent de zones tampon pour les résidences situées à proximité.

PISTE CYCLABLE PEINTE ET CHAUSSÉE PARTAGÉE

- Peuvent être implantées à peu de frais.

Obstacles

- Une stratégie de déneigement claire doit être définie afin de ne pas nuire aux opérations de déneigement de l'artère.
- Selon le type de séparation implantée (terre-plein, marquage de chaussée ou poteaux),

les pistes cyclables peuvent redevenir voies de stationnement durant l'hiver.

- Requièrent de l'entretien.

PISTE CYCLABLE EN SITE PROPRE

- Leur implantation occasionne souvent la perte d'une voie de stationnement ou de circulation automobile d'un côté de la rue.
- Comme les cyclistes qui empruntent les pistes cyclables séparées de la rue ne circulent pas à même le trafic, les automobilistes remarquent moins leur présence et il est donc plus dangereux pour eux d'être impliqués dans un accident aux intersections.

Potentiels écologiques

- Utilisation d'arbres indigènes qui peuvent survivre aux hivers montréalais et à l'épandage de sel.
- Utilisation de pavé perméable ou de matériaux recyclés pour les pistes cyclables.

4.6 Initiatives de verdissement



Exemple de différents moyens pour verdir l'espace public, San Francisco. Source : PERMA

Buts atteints

- Réduire l'espace occupé par les véhicules motorisés
- Réduire les effets négatifs du trafic routier (bruit, poussière, vitesse, etc.)
- Renforce le réseau vert entre les écoles et les parcs
- Sécurise et embellit des rues résidentielles mieux partagées
- Encourage les transports actifs entre la maison, l'école et les parcs



Bassin de rétention des eaux de pluie. Source : www.flickr.com



Agriculture urbaine sur un terrain résidentiel. Source : www.bluemarble.org

Indicateurs

Coûts	Bas à moyens
Échéancier	Court à moyen terme
Exécution	Intermédiaire à complexe



Matériau de revêtement perméable pour la chaussée, Chapel Hill, North Carolina Source : www.flickr.com



Ruelle verte, Montréal

Source : www.travelandtransitions.com

Définition

Valoriser et encourager les initiatives visant à accroître la productivité biologique du sol et de l'eau dans les espaces verts publics et privés à l'échelle du quartier.

Variations et particularités

- Veiller à ce que les projets d'aménagement paysager dans les nouveaux quartiers respectent et accentuent l'importance de la diversité en ce qui a trait aux espèces indigènes d'arbres plantés.
- Valoriser l'utilisation d'espèces indigènes dans les projets d'aménagement paysager conçus pour les terrains publics.
- Encourager les résidents à planter des arbres et des plantes indigènes sur leur terrain.
- Soutenir les projets de ruelles vertes.
- Soutenir la création de toits verts à vocation éducative sur un édifice public.
- Élaborer des projets concernant l'écoulement des eaux de ruissellement, comme un canal urbain de rétention d'eau de pluie le long de la voie ferrée, ou des bassins naturels de rétention de l'eau.
- Installer des panneaux à vocation éducative.
- Planter des végétaux d'âges et d'espèces différents.
- Planter des conifères pour qu'ils jouent le rôle de coupe-vent, et des arbres à feuilles caduques pour qu'ils laissent passer la chaleur en hiver pour chauffer les habitations.
- Le ramassage de la neige et le cheminement

des piétons ne doivent pas être entravés.

Avantages

- Les arbres procurent de l'ombre et atténuent l'effet d'îlot de chaleur.
- Les arbres offrent un paysage de rue uniforme.
- Le verdissement peut renforcer l'attrait de lieux et de réseaux majeurs dans Mercier-Est.
- L'accroissement du nombre d'espaces verts met en valeur la biodiversité et les écosystèmes urbains.
- Atténuent les effets des îlots de chaleur.

Obstacles

- Certains projets comptent sur les gouvernements fédéral et provincial, ainsi que sur la municipalité pour leur financement.
- L'entretien (élagage, arrosage, etc.) peut être onéreux.

Potentiels écologiques

- Les aménagements paysagers indigènes nécessitent moins d'interventions (arrosage, engrais, pesticides, etc.) que les végétaux non-indigènes.
- Diminution du niveau de l'écoulement d'eau de ruissellement dans le quartier, ce qui réduit les risques de débordement d'égouts durant les orages.
- Les jardinières peuvent être construites en fer ou en plastique recyclé, ou en bois provenant de forêts locales à gestion durable.

4.7 Marché public saisonnier ou de fin de semaine en plein-air



Un marché extérieur, Madison, Wisconsin. Source : www.flickr.com

Indicateurs

Coûts
Échéancier
Exécution

Variables
Long terme
Complexe

Buts atteints

- Réduire l'espace occupé par les véhicules motorisés
- Réduire les effets négatifs du trafic routier (bruit, poussière, vitesse, etc.)
- Renforce le réseau vert entre les écoles et les parcs
- Sécurise et embellit des rues résidentielles mieux partagées
- Encourage les transports actifs entre la maison, l'école et les parcs





Le marché du métro Mont-Royal, Montréal. Source : www.flickr.com



Marché public dans la rue : Devizes Market Square, Grande-Bretagne. Source : www.flickr.com



Marché public dans un terrain de stationnement, Mount Vernon Market, Washington. Source : www.flickr.com

Définition

Un marché en plein air, dans un endroit public ou privé, où on vend des aliments frais et des produits régionaux.

Variations et particularités

- Les marchés publics en plein air peuvent être installés dans des parcs, des aires de stationnement, sur des terrains vacants ou sur des rues commerciales ou résidentielles.
- Le marché public devrait être situé dans un endroit clé, visible et facilement accessible, par exemple au coin des rues Hochelaga et des Ormeaux, au parc Mercier-Est ou dans son stationnement.
- Les marchés en plein air peuvent avoir des heures d'ouverture spécifiques à la fin de semaine ou selon les saisons.
- La mise sur pied d'un marché public requiert la collaboration de différents intervenants, dont la Corporation de gestion des marchés publics et l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve.
- Les marchands louent les étals pour la saison ou au jour le jour.
- Le marché peut être installé dans des rues ou des stationnements fermés temporairement.
- De la musique en plein air ou d'autres activités culturelles peuvent être offertes gratuitement.
- Les produits issus de projets d'agriculture urbaine locale peuvent être mis en vedette au marché.
- Des partenariats entre différents intervenants de la communauté (écoles,

institutions, commerces locaux) peuvent être formés.

- Le marché peut être tenu à l'intérieur durant les mois d'hiver.

Avantages

- Favorise la santé des résidents du quartier en leur donnant accès à des produits locaux frais.
- Contribue à revitaliser certains lieux sous-utilisés du quartier.
- Les personnes allant au marché peuvent aussi en profiter pour magasiner dans les commerces alentour et faire profiter un plus grand nombre de commerçants.
- Crée un environnement propice à la marche.
- Peut devenir un lieu de rencontre pour la communauté locale.
- Crée des emplois localement.

Obstacles

- Garantir que les produits sont offerts à des prix abordables pour les résidents à plus faibles revenus.
- Les coûts d'exploitation peuvent être élevés (frais liés à la réinstallation hebdomadaire des étals).

Potentiels écologiques

- Aide l'agriculture locale en soutenant les producteurs, contribuant du même coup à protéger les terres agricoles rurales de l'étalement urbain.
- Faire une place aux marchands de produits biologiques.

4.8 Plan d'éclairage



Éclairage à Dublin, Irlande. Source : www.flickr.com

Buts atteints

- Réduire l'espace occupé par les véhicules motorisés
- Réduire les effets négatifs du trafic routier (bruit, poussière, vitesse, etc.)
- Renforce le réseau vert entre les écoles et les parcs
- Sécurise et embellit des rues résidentielles mieux partagées
- Encourage les transports actifs entre la maison, l'école et les parcs



Indicateurs

Coûts	Moyen
Échéancier	Court à moyen terme
Exécution	Complicqué



Arbres illuminés. Source : www.flickr.com



Le plan lumière du Quartier des spectacles constitue l'image de marque de celui-ci. Source : Daoust-Lestage, <http://www.fresh-airfitness.co.uk>

Définition

Mis en place à des endroits stratégiques ainsi que le long des grandes rues et des sentiers importants, le plan d'éclairage contribuera à créer une expérience urbaine unique qui en attirera plusieurs et mettra en valeur l'identité propre du quartier.

Variations et particularités

- L'éclairage original peut prendre plusieurs formes : éclairage paysager, éclairage adapté aux différentes fêtes, éclairage de points d'intérêt, éclairage d'avenue commerçante et éclairage architectural.
- Permet d'assurer que l'éclairage soit élaboré en fonction des besoins et des normes de la Ville (ex.: luminosité et hauteur).
- L'éclairage le long des rues doit tenir compte de : la largeur de la rue, la largeur des trottoirs, la largeur des sentiers (dans les parcs et les places publiques), la hauteur des édifices, le volume et le type d'utilisateurs, les types d'arbres, les types de pavés, les caractéristiques géométriques des rues et la longueur de l'espace urbain
- Met en valeur les différents sites du quartier, leur identité propre ainsi que leurs attractions spécifiques (ex.: le long des axes centraux de Hochelaga et des Ormeaux, parc Promenade-Bellerive, autres parcs et à certaines entrées du quartier).
- Des jardinières, des éléments décoratifs de saison ou des stationnements pour vélos peuvent être installés aux lampadaires
- Peuvent aussi être intégrés aux panneaux éducatifs le long des circuits pédestres.

Avantages

- Procure un sentiment de sécurité en éclairant les endroits sombres le soir.
- Un type d'éclairage original, unique et facile à reconnaître agira comme élément distinctif pour Mercier-Est à travers le district.
- Met en valeur l'orientation culturelle et environnementale de Mercier-Est.
- Les jeux d'éclairage rendent le quartier plus dynamique et vivant.

Obstacles

- La qualité et la luminosité de l'éclairage doivent répondre à la fois aux attentes des citoyens et aux normes et réglementations municipales en vigueur.

Potentiels écologiques

- Le plan d'éclairage devrait être élaboré en incluant des technologies nouvelles et durables axées sur l'efficacité énergétique.
- La pollution lumineuse devrait être réduite afin d'atténuer les facteurs de stress chez les humains (privation de sommeil) et de prévenir les interruptions du cycle naturel (migration des oiseaux).

