

Plan d'urbanisme de Montréal 2004

Mémoire de Pierre Marcoux

Déposé le 22 juin 2004

Table des matières

Sommaire

Introduction

Piétons

Protections de terrains institutionnels

Parcs

Plantations d'arbres

Transport en commun et voies réservées



Sommaire

Le texte ci-joint est un résumé de notre mémoire.

Conditions prévalente des piétons

Les conditions que les piétons ont à faire face varie selon l'arrondissement, selon l'artère et selon les infrastructures en place. Être piéton à Montréal est quelques fois difficile. Dans l'ancienne ville de Montréal, beaucoup d'intersections sont généralement fait à angle droit permettant ainsi aux piétons de traverser les intersections des rues d'une façon relativement aisée. Toutefois sur l'ensemble du territoire il reste beaucoup d'intersections qui ont des courbes de grand rayon conçu selon l'école de pensée des années soixante où la place de l'automobile était prépondérante.

Bien qu'aux intersections, il y a eu du progrès, nous constatons que les piétons ne sont toujours pas respectés aux passages piétonniers. Les passages piétonniers sont des corridors délimités avec des bandes jaunes ou blanches et sont généralement placés à une intersection n'ayant pas de feux de circulation ou d'arrêts. Pourtant, le code de la route indique que les automobilistes doivent s'arrêter et laisser passer les piétons. Pour améliorer la situation des piétons aux passages piétonniers, nous croyions qu'il faut améliorer la signalisation à ces passages piétonniers et éduquer les automobilistes ainsi que les piétons.

L'infrastructure des stationnements des grands centres commerciaux doit aussi être améliorées. Il se construit encore des grands stationnements sur le territoire qui n'offrent pratiquement pas de bordure, de trottoirs et d'arbres.

Sommaire

Protection de terrains institutionnels

Compte tenu du faible pourcentage de superficie des parcs sur l'île de Montréal, nous croyions que certains sites institutionnels ont des terrains exceptionnels qui doivent être protégés. Nous citons un exemple dans notre mémoire d'un site institutionnel que nous considérons exceptionnel. Il s'agit de l'Hôpital psychiatrique Douglas. Nous croyions que le site de l'hôpital jumelé avec le parc Angrignon situé directement au nord de l'hôpital est très intéressant. Nous croyions qu'il serait souhaitable de s'entendre avec les administrateurs de l'hôpital que le public puisse accéder au secteur ouest du site. Ces terres sont une réserve foncière de l'hôpital et nous croyions que ces terres doivent être aménagées temporairement en attendant leurs utilisations par l'hôpital.

Parcs

Les grands parcs montréalais sont sans doute un des plus beaux atouts de notre ville et sont des espaces que nous léguons aux générations futures. Certaines portions de parcs montréalais offrent des milieux exceptionnels et fragiles. Nous croyions que certains parcs ou sections de parcs doivent être protégés et améliorés. Dans ces parcs, nous pourrions placer des panneaux d'interprétation expliquant le milieu. Nous étudions attentivement dans notre mémoire, le parc Angrignon.

Plantations d'arbres

Nous considérons que les arbres sont un investissement qui apporte beaucoup à la collectivité. Les arbres donnent de la fraîcheur aux rues, aux habitations et donne des expériences visuelles agréables aux citoyens. Nous croyions que le plan d'urbanisme doit promouvoir l'implantation d'arbres autant sur le bord des rues que sur les terrains privés et les grands stationnements.

Transport en commun et voies réservées

Nous croyions que le développement des centres commerciaux et des nouvelles zones résidentielles devraient favoriser l'utilisation du transport en commun. La règle actuelle de construire les commerces loin des artères au milieu d'immenses stationnements ne devrait pas être encouragée.

Introduction

Le présent mémoire traite du plan d'urbanisme de Montréal qui a été présenté au public au printemps 2004.

L'auteur est un citoyen qui habite le quartier Émard situé dans l'arrondissement Sud-Ouest et ne fait pas partie d'un regroupement quelconque.

Ce mémoire traite plusieurs sujets qui affectent grandement la vie des Montréalais. Certains sujets sont traités en profondeur, d'autres sujets commentent brièvement des points traités dans le plan d'urbanisme.

Sujets traités

Les sujets traités dans ce mémoire sont les suivantes :

- la condition prévalent des piétons,
- protections de terrains institutionnels,
- parcs,
- plantations d'arbres,
- transport en commun et voies réservées,

Conditions prévalent des piétons

Les conflits entre piétons et automobilistes sont des irritants non négligeables pour les personnes qui circulent à pied. Nous croyions que la mise en place d'aménagements adéquats et d'un programme d'éducation des automobilistes pourrait faciliter la circulation des piétons. Un changement du comportement des automobilistes aurait un grand impact dans leur vie quotidienne des piétons.

Le problème de base des conflits piétons/automobilistes est que le piéton n'a aucune protection contre un impact et ne peut s'imposer envers les véhicules. Cette différence marquée a pour conséquence que les piétons se sentent souvent menacés dès qu'ils quittent le trottoir pour poser leurs pieds sur la chaussée.

Dans ce document, nous énumérons quelques zones hasardeuses pour les piétons et vous détaillons par la suite les sources de conflits ainsi que des pistes de solutions.

Ces zones parfois hasardeuses sont :

- passages piétonniers,
- stationnements des grands magasins de banlieue,
- intersections où les piétons n'ont pas de priorité de par leur configuration.

Passages piétonniers

Un passage piétonnier est un passage identifié par des bandes interrompues de couleur jaune ou blanche. Le passage est accompagné par un panneau de prescription blanche sur laquelle nous voyons un piéton.

Voir photos nos :

PhotoPassage 1.jpg,

PhotoPassage 2.jpg

PhotoPassage 3.jpg

La méconnaissance des articles du code routier par les automobilistes et les piétons, ainsi que la non application rigoureuse des articles du code par le corps policier a pour conséquence qu'il est quelques fois très hasardeux d'utiliser un passage piétonnier pour traverser une artère.

Pourtant selon le code de la route, (Guide de la route, Les Publications du Québec, 2003, p. 208) le piéton a pleinement le droit de traverser une artère en utilisant un passage piétonnier. À cet endroit, les automobilistes des deux côtés de la rue doivent s'arrêter et céder le passage au piéton. L'obligation est signalée par la forme du panneau de prescription, voir pages p.93, p.98 et p.115 du Guide de la route.

La compréhension du public, autant les piétons que les automobilistes, est que ce passage est un lieu privilégié que les piétons doivent utiliser afin de traverser une artère, mais que ce passage ne donne aucune priorité aux piétons. La majorité des automobilistes croient donc que les piétons doivent attendre qu'il n'y a pas de véhicules circulant dans les deux sens pour traverser la route.

À cause de cette méconnaissance des droits du piéton, lorsque un automobiliste bienveillant cède le passage à un piéton voulant traverser le passage piétonnier, il met inévitablement le piéton en danger car les autres automobilistes ne s'arrêteront probablement pas et qu'il y a un risque que l'automobile arrêté se fasse frapper. Ces risques potentiels font que très peu d'automobilistes cèdent le passage aux piétons et pratiquement aucun piéton ne signale aux automobilistes qu'il a l'intention de traverser la voie.

Nous sommes conscients que l'implantation de feux de signalisations à toutes les intersections serait très dispendieuse et ralentirait inutilement la circulation automobile. Bien souvent, le nombre de piétons ne justifie pas cet investissement, c'est pourquoi les passages piétonniers furent créés. Un passage piétonnier s'installe relativement aisément avec un minimum d'infrastructures et de coûts.

Identification des passages piétonniers

Présentement, les passages piétonniers sont identifiés avec des bandes colorées jaunes ou blanches appliquées sur l'asphalte accompagnées de panneaux.

Il est bon de se rappeler que la peinture est non visible en hiver et qu'elle est habituellement inexistante après la fonte des neiges. La peinture reste d'ailleurs inexistante jusqu'à ce qu'elle soit repeinte pendant la belle saison.

Recommandations

Nous constatons que les piétons sont généralement plus respectés aux passages piétonniers ailleurs au Canada qu'au Québec. Nous croyions qu'une meilleure signalisation des passages piétonniers pourrait être mise en place et qu'un programme d'éducation du public doit être fait.

Améliorations proposées pour les passages piétonniers:

- Mise en place de panneaux plus imposants.
- Mise en place de panneaux clignotants sur demande du piéton aux passages piétonniers les plus hasardeux.

Nous croyions qu'une campagne d'éducation du public aux droits des piétons doit être implantée d'une façon efficace. Les mises en place de panneaux plus imposants accompagnées d'une campagne d'éducation doivent être implantées d'une façon graduelle.

Nous croyions que la meilleure façon d'amener les automobilistes à respecter la loi sur les passages piétonniers est d'implanter des nouveaux passages piétonniers ou d'améliorer les signalisations des passages piétonniers à des endroits stratégiques permettant à la population de se familiariser avec la façon légale de se comporter avec les piétons.

Ces endroits stratégiques seraient, selon nous, quelques artères au centre-ville et sur des rues commerciales des divers arrondissements. Par la suite, l'ensemble des signalisations des passages piétonniers du territoire serait graduellement revu.

Les endroits stratégiques où nous suggérons d'installer des passages piétonniers sont les suivantes :

- rue Atwater entre l'ancien Forum et le Centre Alexis Nihon,
- rue Ste-Catherine entre la Place des Arts et le Complexe Desjardins,
- rues aux abords des grands parcs,
- quelques artères commerciales de chaque arrondissement.

Stationnements des grands magasins de banlieue

Dans beaucoup de stationnements de grande superficie, l'absence d'infrastructures pour diriger le flot des véhicules et des piétons est très préoccupante.

Un stationnement bien fait possède des bordures de bétons avec des haies et des arbres pour les délimiter ainsi que de trottoirs aux endroits requis.

Bien que les principes d'aménagement adéquats de stationnements sont bien connus depuis une quinzaine d'années, il se construit encore des stationnements qui offrent peu d'infrastructures pour diriger de façon sécuritaire le flot des véhicules et des piétons. Cette absence d'infrastructures dans les stationnements de grande superficie crée des circulations désordonnées de véhicules pouvant mener à des accidents. Bien entendu, cela cause un sentiment d'insécurité chez le piéton.

Voir photos nos :

Photo absence de trottoirs 4.jpg

Photo absence de bordures 5.jpg

Photo absence de trottoirs 7.jpg

Photo absence de trottoirs 8.jpg

Nous proposons :

- que tout nouveau stationnement de grande superficie doit être munie d'infrastructures adéquates pour diriger efficacement les véhicules et les piétons,

- que les propriétaires de terrains existants doivent être incités ou contraints lors de rénovations majeures de revêtements bitumineux de mettre en oeuvre des infrastructures adéquates pour diriger efficacement les véhicules et les piétons.
- que des arbres soient plantés pour délimiter les infrastructures piétonnières.

Intersections où les piétons n'ont pas de priorité de par leur configuration

Les grands boulevards de par la densité du flot de véhicules ainsi que du nombre de voies de circulation ne sont pas un milieu aisé pour les piétons. Depuis quelques années, plusieurs moyens ont été mis en place pour faciliter le passage des piétons aux intersections. Ainsi, les feux de circulation avec l'interdiction de tourner à droite pour les premières vingt secondes du cycle des feux est certainement une des plus grandes réussites pour permettre aux piétons de traverser une artère.

Nous constatons malheureusement qu'il y a encore beaucoup d'intersections de grands boulevards qui ont une infrastructure qui rend la traversée dangereuse car le piéton ne peut faire respecter ses droits.

Étude d'une intersection typique du boulevard Newman, à Lasalle

Beaucoup d'intersections des rues transversales au boulevard Newman à Lasalle sont aménagées avec des voies de bifurcation. La configuration de l'intersection est aménagée de façon à ce que l'automobiliste puisse tourner à droite sans attendre les feux verts. Des panneaux de CÉDEZ sont placés sur ces voies de bifurcations. Nous constatons que cet agencement favorise la circulation automobile au détriment de la sécurité du piéton.

Voir photos no :

Photo boul Newman 1.jpg

Photo boul Newman 2.jpg

Photo boul Newman 3.jpg

Sans demander que l'on reconfigure les intersections, nous croyons qu'il serait préférable d'éliminer tous les panneaux CÉDEZ par des panneaux ARRÊT. L'instauration de panneaux obligeant les véhicules d'arrêter redonnera au piéton le droit qu'il a de pouvoir traverser de façon prioritaire ce type d'intersection.

Conclusions sur les conditions prévalent des piétons

N'ayant pas accès aux statistiques des accidents avec les piétons nous ne commenterons pas sur le nombre de piétons blessés sur le territoire, nous croyions tout de même que les comportements des automobilistes qui mettent en danger les piétons devraient être bannis de nos rues.

Nous avons vu de grands changements dans le comportement des automobilistes vis-à-vis la conduite en état d'ébriété.

Nous croyions qu'une campagne de sensibilisation envers les automobilistes fait par la ville de Montréal, jumelé à la mise en place signalisations adéquates des passages piétonniers devraient changer le comportement des automobilistes dans un court laps de temps.

Nous croyions qu'une application plus stricte du code routier envers les conducteurs irrespectueux des droits des piétons serait une des solutions qui devrait être prise après une grande campagne d'éducation du public. Il serait souhaitable que les piétons montréalais aient la même facilité de traverser les rues que les piétons des autres villes canadiennes. Nous croyions que les Montréalais possèdent les compétences nécessaires pour adopter un comportement respectueux envers les piétons.

Nous croyions que les infrastructures piétonnières et leurs signalisations doivent être améliorées sur les voies publiques et sur les terrains privés afin que les piétons puissent traverser de façon sécuritaire les artères de notre ville.

Protection de terrains institutionnels

Certains administrateurs d'institutions ont eu la sagesse de se doter de réserves foncières très grandes afin de subvenir aux besoins éventuels d'agrandissement ou tout simplement de créer des oasis de paix et de verdure autour de l'institution.

Les administrateurs de ces institutions subissent des pressions afin que leurs réserves foncières soient développées. La Maison mère des Sœurs grises au coin de Guy dans les années 1970, le Collège de Montréal et autres sites institutionnels sur les versants du Mont-Royal ont eu leur part de pression pour construire des résidences sur leurs terrains. Dernièrement, l'hôpital psychiatrique Robert-Giffard de Québec a offert un lot de terres excédentaires. Nous ne voulons pas commenter sur la vente des lots de cet hôpital psychiatrique puisque n'habitant pas Québec nous ne pouvons évaluer l'impact ou la nécessité de vendre ces terres excédentaires. Nous venons d'apprendre que les Sœurs Grises viennent de signer une entente de transfert de propriété à l'Université Concordia. Cette entente semble être bénéfique pour les religieuses, pour l'Université et la collectivité.

Compte tenu du faible pourcentage de superficie des parcs sur l'île de Montréal, nous croyons que certains sites institutionnels ont des terrains exceptionnels qui doivent être protégés. Nous citons un exemple d'un site institutionnel que nous considérons exceptionnel.

Il s'agit du site de l'Hôpital Douglas, cet hôpital psychiatrique est situé à Verdun entre le boulevard La Vérendrye et le fleuve St-Laurent. Nous croyons que le site de Hôpital Douglas, doit être protégé de développement résidentiel futur. Le site de l'Hôpital Douglas est exceptionnel pour les raisons suivantes :

- le terrain est vaste et pourvu d'arbres matures et possède de vastes surfaces gazonnées,
- le site est dans le prolongement du parc Angrignon et fait un lien entre le Fleuve et le parc,

Nous observons sur la carte 1.1 du plan d'aménagement que la partie ouest du site de l'Hôpital Douglas est identifiée comme terrain qui pourrait éventuellement être construite avec des

résidences privées. Cette section du site ne comporte pas d'arbres matures mais est utilisée pour des jardins communautaires. Cette utilisation par les Verdunois est une utilisation qui enrichi la communauté par une activité de plein air et est un rappel du passé agricole du secteur pour les passants.

Nous croyions qu'un lien adéquat entre le site de l'Hôpital Douglas et le parc Angrignon doit être créé. Il existe deux ponts piétonniers qui traversent le canal de l'aqueduc entre le parc Angrignon et l'hôpital. Le pont Crawford est présentement accessible puisque desservi par des feux de signalisations. L'autre pont n'étant pas vraiment accessible puisque seulement un clignotant jaune est installé sur le boulevard La Vérendrye.

Une mise en place d'infrastructures cycliste et piétonnier tel qu'indiqué au plan d'urbanisme d'avril 2004 est souhaitable pour relier le parc Angrignon au Fleuve.

La proposition du plan d'urbanisme de permettre la construction de résidences privées dans la partie ouest du site ne nous satisfait pas. Nous croyions que le site de l'Hôpital Douglas doit être protégé contre des développements résidentiels compte tenu de la richesse patrimoniale du site.

Nous proposons que la partie ouest du site, devrait être considéré temporairement comme le prolongement du parc Angrignon. Nous croyions que le jumelage du parc Angrignon et le site de l'hôpital serait très apprécié par la population. L'hôpital conserverait les terres pour un agrandissement futur de l'institution et le public pourrait profiter du site. Nous croyions qu'en aménagent adéquatement les terrains de la réserve foncière de l'hôpital, nous pourrions améliorer l'habitat. L'environnement du milieu serait enrichi et la population pourrait en bénéficier.

Nous sommes conscients que certaines parties de la réserve foncière de l'hôpital pourraient éventuellement être développés pour des résidences privées à long terme. Nous trouvons que la mise en valeur des terres inutilisées pour améliorer l'habitat de la faune ailé et favoriser l'interprétation de la nature serait profitable pour la population.

=====

Parcs

Parc du Ruisseau de l'Anse à l'Orme

Selon les plans d'aménagement du territoire, les environs immédiats du parc du Ruisseau de l'Anse à l'Orme sera urbanisés. Le bassin tributaire du ruisseau sera grandement réduit asséchant par conséquent le ruisseau.

Nous croyions que le parc du Ruisseau de l'Anse à l'Orme devrait être agrandi un peu pour conserver le charme actuel du Chemin de l'Anse à l'Orme. Nous croyions que les terres de chaque côté de la route doivent être zoné parc sur une largeur de 100 mètres de chaque coté de la route. Ce faisant, nous nous assurons qu'il n'y aura pas de commerces ou de résidences qui détruirait le charme de la route. Nous suggérons que cette zone tampon soit reboisée et qu'une piste cyclable soit aménagée. Nous suggérons qu'un lien cyclable entre le parc du Ruisseau de l'Anse à Orme et le parc Cap-St-Jacques soit prévu.

Parc Angrignon

Jumelage des terrains de l'Hôpital Douglas avec le parc Angrignon

Nous croyions qu'un meilleur lien devrait exister entre le parc et le Fleuve. L'Hôpital Douglas possède une réserve foncière très appréciable. Le jumelage des deux sites permettrait de créer une fenêtre sur le fleuve qui bénéficierait grandement la population montréalaise. Le parc Angrignon est desservi par le métro et possède une section de forêt d'une très grande qualité. Une entente avec l'hôpital de réaménager les réserves foncières pour augmenter l'habitat de la

faune ailée serait possible et permettrait de conserver les réserves foncières pour une utilisation future de l'institution à long terme.

Décréter certains secteurs comme zone de conservation

Il existe une section de la forêt du parc Angrignon que nous exigeons exceptionnelle, cette zone correspond à l'érablière située à l'ouest de l'étang principal du parc et à l'est du chemin de service du parc. À cet endroit, les arbres sont des arbres matures et le sous-bois est parsemé de fleurs typiques de la flore Laurentienne. Au printemps, des milliers de trilles des bois fleurissent le sol. L'érablière semble avoir reçu une intervention minimale de l'homme, le sol semble intact contrairement à d'autres secteurs du parc où le sol a été nivelé mécaniquement et les arbres replantés. Cette forêt est un bon exemple d'une érablière typique de la plaine du St-Laurent.

Nous croyions que la ville doit décréter cette partie du parc comme une zone de conservation. Des affiches d'interprétation du boisé et de sa flore devraient être placées. Des panneaux rappelant aux gens de ne pas cueillir des trilles des bois ainsi que les autres plantes devraient être mises en place.

Cette érablière est un milieu exceptionnel et son sous-bois fragile. Pour diminuer les impacts de l'homme sur ce milieu fragile, il faut définir les sentiers accessibles aux piétons et celles aux cyclistes.

Les sentiers ouverts aux piétons devraient être identifiées correctement et les piétons devraient être encouragés à rester sur les sentiers officiels. Des obstacles physiques et des panneaux pour encourager les cyclistes à ne pas se promener sur les sentiers de ce secteur devraient être placés ainsi que des stationnements cyclistes.

Interprétation de la faune

Nous croyions que le pavillon actuel du parc Angrignon, devraient avoir des panneaux d'interprétation sur la faune et la flore du parc. Nous croyions qu'il faudrait installer des mangeoires pour mésanges l'hiver et installer des mangeoires pour chardonnerets l'été.

Étangs et ruisseau

Nous félicitons les services des parcs pour la re-naturalisation de l'extrémité sud de l'étang principal. Dans ce secteur, les anciennes berges ont été aplanies, du perré a été installé et les rives ont étéensemencées de flore indigène.

Nous croyions qu'il faut poursuivre le programme de re-naturalisation des berges de l'étang principal. Nous croyions qu'il serait utile d'abaisser la hauteur actuelle des berges à certains endroits et de créer des zones humides afin que le promeneur puisse être soumis à des expériences visuelles intéressantes et diversifiées avec le plan d'eau de l'étang principal. Une étude du potentiel piscicole et faunique devrait être faite afin de savoir quels aménagements favorisant la faune pourraient être mis en place. Nous croyions que des frayères et des zones propices à la nidification des canards sauvages devraient sans doute être créés.

Nous croyions que ce programme de naturalisation des plans d'eau doit être étendu aux autres étangs près du métro.

Un ruisseau artificiel existe entre les divers étangs du parc. Les berges du ruisseau sont abruptes et gazonnées. Ce ruisseau jusqu'à l'année dernière, était tondu régulièrement et ressemblait plus à un fossé gazonné qu'à un ruisseau. Présentement la pompe du ruisseau artificiel est mise en marche vers la mi-juin seulement. Nous croyions que la pompe alimentant le ruisseau artificiel devrait être mise en marche dès le début mai pour maintenir le ruisseau humide. Ses berges devraient être rendues moins abrupte dans certains endroits et le lit du ruisseau et de ses berges doivent être naturalisées.

ans la saison, présentement, elles sont ouvertes vers le 20 mai.

Stationnement du métro

Présentement à partir de l'aire de jeu près du métro Angrignon, le stationnement automobile est très visible et n'offre pas une vue très agréable de la zone de pique-nique. Nous croyions que le stationnement automobile du métro devrait être camouflé avec des buissons et des arbres et que les îlots de gazon dans le stationnement devraient être replantés avec des arbres.

Stationnement sud

Le stationnement sud du parc, est une zone du parc complètement déstructurée. La dimension du stationnement pourrait être réduite énormément. Tout le secteur du stationnement devrait être révisé.

Conclusion sur le parc Angrignon

Le parc Angrignon ne fait pas partie du réseau des Parcs Nature de l'ancienne Communauté urbaine, mais de par son emplacement à l'intersection de trois arrondissements et de par sa proximité au Fleuve nous considérons que ce parc est un parc régional au même titre que le parc régional du Bois de Liesse. Nous croyions que des moyens doivent être mis en place pour protéger l'érablière et des infrastructures adéquates pour le public doivent être mis en place afin d'offrir de meilleurs services aux citoyens. Nous croyions que le jumelage du parc Angrignon et les terrains de la réserve foncière de l'hôpital Douglas serait un apport très apprécié par le public et par la faune ailée. Nous vous faisons remarquer que la superficie combinée du parc Angrignon et du site de l'hôpital représente une superficie de le même ordre de grandeur que le parc du Mont-Royal.

Plantations d'arbres

Plantation d'arbres sur rues

Nous sommes d'accord avec le plan d'urbanisme de favoriser l'implantation d'arbres dans l'alignement des rues.

Plantation d'arbres dans les grands stationnements

Nous croyions que la municipalité doit favoriser l'implantation d'arbres dans les grands stationnements des centres commerciaux.

Plantations d'arbres en arrière des habitations

La présente tendance que l'on voit par les promoteurs est d'aménager la cour arrière exclusivement un stationnement pour les voitures. Nous voyons un exemple où le promoteur a créé une surface 100 % asphalté qui sert de stationnement ou d'accès au garage situé dans le sous-sol des immeubles. Nous croyions que l'utilisation de cet espace exclusivement pour les voitures est un gaspillage inutile de superficie qui pourrait être mieux utilisé.

Voir photo :

Photo cour arriere avec stationnement 9.jpg

Nous considérons que le plan d'urbanisme devrait favoriser l'implantation de balcons et de terrasses qui recouvriraient les stationnements afin d'utiliser efficacement les cours arrières des bâtiments. En favorisant ces aménagements, jumelés avec une plantation d'arbres le milieu de vie des habitants de ces immeubles serait plus agréable. Un bel exemple d'aménagement de cour arrière qui recouvre les stationnements a été construit près du parc Gédéon de la Catalogne dans le quartier St-Henri.

Transport en commun et voies réservées

Trajet d'autobus sur terrains privés

Afin d'améliorer le service aux usagers pour accéder aux grands centres commerciaux, nous croyions que la STM devrait explorer la possibilité d'implanter certaines lignes d'autobus sur les rues privées des stationnements des grands centres commerciaux.

Le principe de construire au centre de terrain de grande superficie décourage l'utilisation des autobus par le public. Il faudrait favoriser une implantation de commerces plus près des artères.

Accès à l'aéroport Pierre Éliot Trudeau

En attendant la mise en place d'un futur train entre le centre-ville et l'aéroport, il serait souhaitable d'implanter des voies réservées pour favoriser les mouvements de véhicules de transport en communs entre l'aéroport et le centre-ville. Compte tenu du coût de la mise en place d'un train, nous croyions qu'il serait souhaitable d'instaurer des voies réservées pour désengorger les accès à l'aéroport.

Nous suggérons d'implanter en direction centre-ville , une voie réservée pour les taxis et les autobus à partir de l'aéroport sur les voies suivantes :

- Abords de l'aéroport, le rond point Dorval, l'autoroute 20 jusqu'à l'Autoroute 13 .
- Abords de l'aéroport, autoroute côte-de-liesse.

Conclusions :

Le processus de consultation publique pour le plan d'urbanisme a été très apprécié. Nous croyions que ce processus est un bel exemple de démocratisation du processus du développement de notre ville.

Pierre Marcoux

Photo passage 1.JPG



Photo passage 2.JPG



Photo passage 3.JPG



Photo absence de trottoir4.JPG



Photo absence de bordures 5.JPG



Photo absence de trottoirs7.JPG



Photo absence de trottoirs 8.JPG



Photo boul Newman2.JPG



Photo boul Newman3.JPG



Photo cour arriere avec stationnement 9.JPG



Photo facade avant 10.JPG



Photo jardins de hopital.JPG

