

Office de consultation publique
de Montréal (OCPM)

Revitalisation Saint-Pierre
183, rue des Erables
Lachine (Québec) H8R 1N3

Lachine, le 28 mars 2019

Concerne : mémoires déposés dans le cadre de la consultation du secteur Lachine-Est

Cher(ères) Commissaires, Madame, Monsieur,

Le présent courrier a comme objectifs de présenter brièvement la Revitalisation Saint-Pierre et le quartier sur lequel travaille l'organisme, d'expliquer le contexte et les démarches entreprises ces dernières années quant à l'Echangeur Saint-Pierre ainsi que les souhaits et les attentes que les pierrois et pierroises ont au sujet du développement du secteur de Lachine-Est.

Contexte : Fondé en 2004, Revitalisation Saint-Pierre est un organisme communautaire qui a pour mission de susciter, coordonner, faciliter et réaliser la mise en œuvre des initiatives, activités et projets susceptibles d'avoir pour effet la revitalisation urbaine intégrée du quartier Saint-Pierre.

Le quartier Saint-Pierre se situe à l'extrême Est de l'Arrondissement de Lachine. Ce quartier était jusqu'en 2000 une ville. Les pierrois et pierroises ont donc une forte appartenance à leur petit bout de territoire. « Petit » car il s'agit uniquement de 2km² et d'environ 5000 habitants. Une des particularités de Saint-Pierre est d'être malheureusement totalement enclavé par des voies de circulation. En effet, les voies ferrées du Canadian Pacific (CP) et du Canadian National (CN) ceinturent le quartier au nord est à l'ouest. La voie ferrée du CP coupe même le quartier en deux. En effet, les gens de Pomminville et de Mount Vernon se retrouvent enclavés également entre les voies ferrées et Montréal Ouest. En 1966, le Ministère des Transports du Québec (MTQ) a construit l'Echangeur Saint-Pierre en plein centre du quartier. Cela représente par conséquent la barrière sud du quartier.



Construction Echangeur Saint-Pierre, source : www.transports.gouv.qc.ca

Le quartier Saint-Pierre connaît depuis quelques années des problématiques sociales et économiques. Ce qui en fait un quartier défavorisé dont une tranche de la population est considérée comme isolée et vulnérable selon plusieurs études dont notamment le Portrait Statistique de l'Arrondissement de Lachine en février 2018. Certains citoyens n'ont pas les moyens d'avoir un véhicule ni même un abonnement en transport public.

Ces différentes entraves à la mobilité des pierrois et pierroises représentent donc des barrières physiques et mentales.

Désenclavement : Le développement de la friche industrielle de Lachine Est ainsi que les travaux du futur échangeur Saint-Pierre représentent deux opportunités incroyables pour travailler sur le désenclavement du quartier Saint-Pierre et agir sur les problématiques sociales et économiques que connaissent le quartier. Nous reviendrons plus tard sur le secteur de Lachine Est et la vision que nous avons pour ce développement. Nous souhaitons dire quelques mots sur l'Échangeur Saint-Pierre. Nous trouvons nécessaire d'en parler dans le cadre de cette consultation, car cette infrastructure autoroutière se trouve au cœur du développement de Lachine Est. Il est temps également de faire connaître nos préoccupations et notre vision quant au futur échangeur, car le MTQ est en ce moment en phase de consultation auprès des organismes et des entreprises du secteur ainsi qu'en préparation de phase d'étude d'avant-projet.

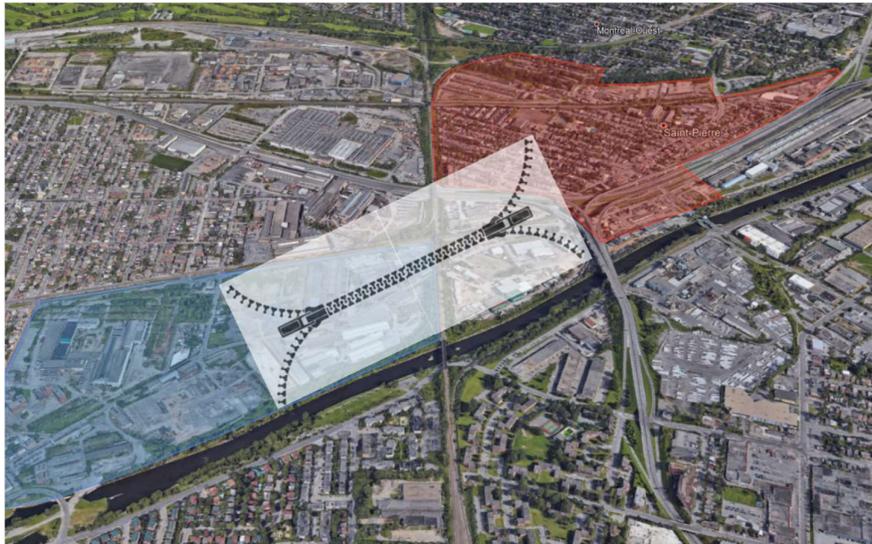
Des citoyens et citoyennes du quartier ainsi que d'autres organismes s'impliquent sur le Comité sécurité que la Revitalisation se charge de coordonner. Durant l'année 2018, ce Comité s'est donné la mission de sensibiliser l'opinion publique sur les problématiques du développement durable à Saint-Pierre et d'autre part d'émettre des recommandations ainsi que de propositions. Cette mobilisation citoyenne et ce travail ont abouti à la réalisation de deux documents que Revitalisation Saint-Pierre dépose auprès de l'OCPM dans le cadre de la présente consultation.

Il s'agit du *mémoire sur les enjeux et les problématiques du développement durable à Saint-Pierre* (cf. annexe 1). Ce document très complet documente les manquements dans les différents piliers du développement durable (environnement, social et économique) et propose des recommandations. Le second document *Profiter du futur Échangeur Saint-Pierre pour repenser le quartier et ses environs* (cf. annexe 2) a quant à lui été bâti sur certaines des recommandations du mémoire et propose des pistes d'action concrètes pour que le futur échangeur permette d'agir sur le désenclavement du quartier et la sécurité à proximité de ce dernier. Des étudiants en urbanisme ont été impliqués pour proposer des solutions concrètes. Ce document a été présenté et livré en juin 2018 à l'Arrondissement de Lachine ainsi qu'au MTQ. Revitalisation Saint-Pierre l'utilise depuis pour mener des discussions auprès des acteurs concernés pour que la situation évolue dans le bon sens. Le MTQ a toujours communiqué qu'il souhaite que le futur échangeur :

- améliore la fluidité de la circulation dans le secteur de l'échangeur ;
- favorise la mobilité durable ;
- permette la requalification des secteurs adjacents ;
- favorise l'intégration urbaine.

Revitalisation Saint-Pierre souhaite un échangeur à taille humaine et qui respecte son environnement immédiat et les besoins des citoyens. Que ce dernier ne soit plus une barrière physique et mentale.

Comme nous l'avons dit précédemment, l'échangeur ainsi que la friche industrielle de Lachine-Est représentent deux magnifiques opportunités pour reconnecter des parties de territoire isolées pendant des décennies par une activité industrielle et une infrastructure autoroutière. Nous aimons utiliser la métaphore de la fermeture éclair pour illustrer ces potentiels de connexion.



En rouge, le quartier Saint-Pierre et en bleu, le secteur Lachine-Est (source fond de carte : google map)

Collaboration : Le maître mot dans les différentes études de Revitalisation Saint-Pierre est le désenclavement. Toutefois, l'organisme est membre actif et s'implique grandement sur plusieurs tables de concertation et de comités à Lachine. Toutes ces entités vont déposer des mémoires dans le cadre de la présente consultation. Il est important de préciser que Revitalisation Saint-Pierre appuie chacun de ces mémoires, car il y a participé. Nous énumérons chacun de ces comités et tables de concertation afin que vous ayez une vision de l'ensemble de ces collaborations et des sujets qui nous tiennent à cœur. Cela permet également d'éviter la répétition. Nous nous impliquons notamment sur :

- le Comité d'Action en Sécurité Urbaine à Lachine (C.A.S.U.A.L) : ce comité dépose un mémoire sur le sentiment de sécurité ;
- le Comité de Transport : ce comité dépose un mémoire pour un lien de transport collectif structurant ;
- La Table Habitation : cette table dépose un mémoire pour exiger 20 % de logement collectif et appuie le programme Accès Logis ;
- Le Groupe de travail en sécurité alimentaire à Lachine (GTSAL) : ce groupe dépose un mémoire sur les conditions à réunir pour assurer l'accès à une saine alimentation.

Revitalisation Saint-Pierre s'implique également dans une collaboration communautaire qui a commencé avec l'appui au rapport de la Communauté de développement économique et communautaire (CDEC) Lasalle-

Lachine *Lachine-Est: Vision d'une communauté* déposé en 2017 et qui se poursuit maintenant au sein du comité de suivi l'Atelier Lachine-Est. Nous nous impliquons dans la conception d'un nouveau quartier socialement mixte, désenclavé, décontaminé, avec un réseau de transport en commun structurant, valorisant son patrimoine et offrant de nombreux emplois et services dans un milieu de vie centré sur le développement durable au service des citoyens.

Rencontre citoyenne : Revitalisation Saint-Pierre a organisé le 18 février dernier une rencontre avec quelques citoyens pour leur expliquer la démarche de l'OCPM et leur expliquer comment ils peuvent faire entendre leurs idées. Lors de cette soirée, certaines remarques et propositions ont émergées. Nous profitons de ce présent courrier pour vous les exposer :

- Le périmètre de réflexion devrait être étendu au-delà de la gare afin de traiter de la transition avec l'échangeur et le quartier Saint-Pierre. Cela permettrait notamment de traiter les transitions pour la mobilité douce (piéton et cyclistes) entre l'échangeur et le secteur de Lachine-Est ;



En vert, l'extension du périmètre de réflexion (source fond de carte : ocpm)

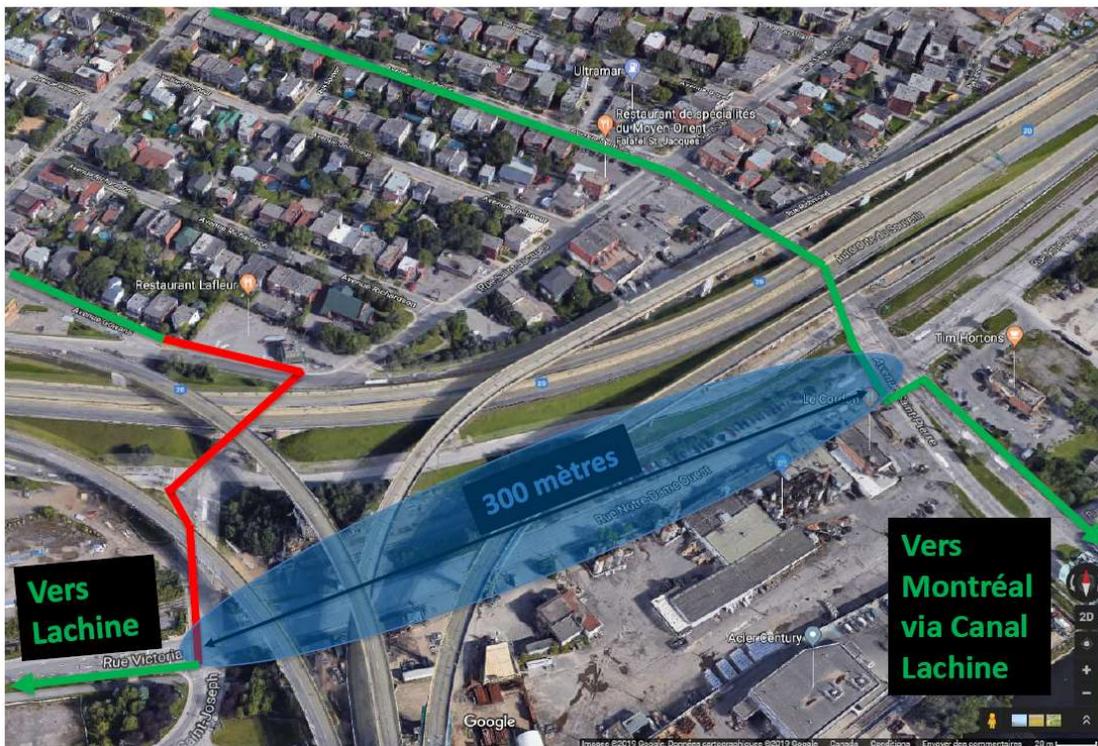
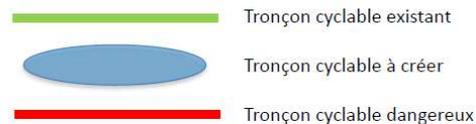
- Le secteur de Lachine-Est doit être un « bout de ville » inclusif qui intégrerait chacun des besoins des citoyens de tous les âges et de toutes les classes sociales. Cela se traduit par l'intégration d'épicerie, de lieux de culte, d'écoles, de logements abordables, de locaux à disposition des citoyens et organismes, d'espaces verts, de centres sportifs et culturels. Pour les citoyens, il s'agirait de créer une ville moderne dans laquelle il serait facile de se mouvoir à pied et à vélo et se déplacer en transport public ;
- Saint-Pierre devra conserver son identité face à ce grand développement. Le quartier a un rôle majeur, car il constitue le lien entre Lachine et Montréal-Ouest ;

- Il sera important de conserver le patrimoine industriel et d'intégrer le futur projet dans ce contexte riche d'histoire ;
- Le secteur de Lachine-Est ne doit pas isoler encore plus le quartier Saint-Pierre du reste de l'arrondissement en construisant uniquement un quartier sans service et avec des condos inabordables. Cela aurait comme risque de créer une fracture sociale et un nouveau sentiment d'enclavement pour les pierroises et pierrois.

Agir maintenant pour ne pas être en réaction : la Revitalisation Saint-Pierre, le Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAMÉ) ainsi que d'autres membres du Comité transport sont d'avis qu'il est nécessaire d'agir déjà maintenant pour désenclaver le quartier Saint-Pierre et permettre une meilleure connexion Est-Ouest aux abords de l'Échangeur. Nous trouvons pertinent de vous présenter brièvement ce projet dans le cadre de cette consultation pour vous montrer qu'il est nécessaire d'agir déjà maintenant pour réussir ces connexions entre le secteur de Lachine-Est et ses environs.

Ce projet vise la création d'un lien cyclable entre l'avenue Saint-Pierre et la rue Victoria. Ce tronçon d'environ 300 mètres (plan ci-après) permettrait enfin aux cyclistes de circuler de façon sécuritaire dans le secteur de l'échangeur Saint-Pierre, à la jonction du quartier Saint-Pierre, du canal de Lachine et de l'est de Lachine qui est en redéveloppement.

Annexe 1 : plan du tronçon cyclable



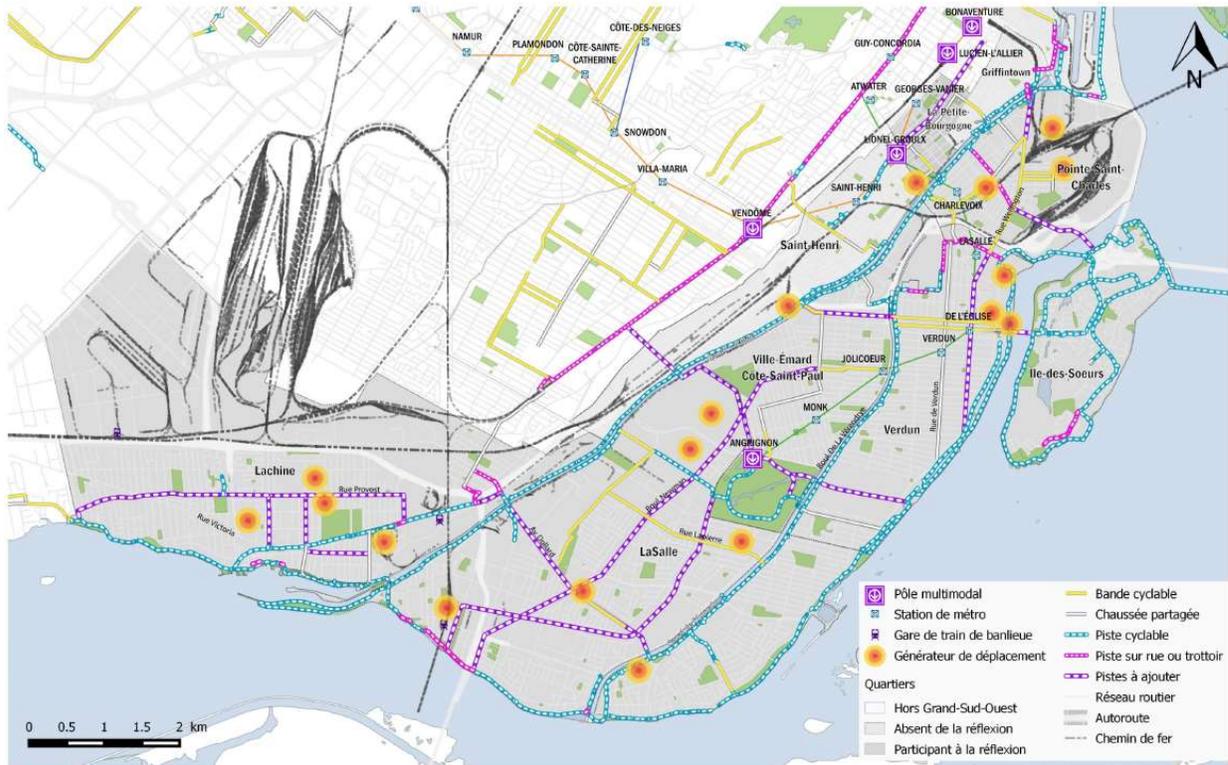
Ce tronçon de piste cyclable pourrait être provisoire et réalisé à un faible coût sur l'ancienne voie ferrée qui se trouve sur les terrains du Ministère des transports du Québec (MTQ). Pour illustrer cette suggestion, une image de synthèse (ci-après) a été réalisée. Cette dernière offre une projection de ce à quoi pourrait ressembler le secteur. L'aspect provisoire proposé offrirait la possibilité de tester cette option et le cas échéant intégrer cette piste de façon permanente dans les plans du prochain échangeur.



Les deux organismes justifient la pertinence du choix de ce tronçon cyclable en se basant sur les éléments suivants :

- Les rapports et les études : Plusieurs études réalisées ces dernières années démontrent la nécessité de trouver des solutions favorisant la mobilité active dans le secteur de l'échangeur Saint-Pierre et pour favoriser le désenclavement du secteur du même nom. Nous citerons, entre autres, les études suivantes :
 - *le mémoire relatif au plan de développement de Montréal (GRAME, RUI, CDEC en 2013), Lachine est – vision d'une communauté (CDEC et plusieurs organismes en 2017),*
 - *Profiter du futur échangeur Saint-Pierre pour repenser le quartier Saint-Pierre et ses environs (RUI, 2018),*
 - *Pour un réseau cyclable sécuritaire, cohérent et bien connecté dans le Grand Sud-Ouest (GRAME, Action Gardien, Concertation Ville-Émard/Côte-Saint-Paul, Table de développement social LaSalle, 2018).* Dans ce dernier document, des propositions sont faites sur une carte pour offrir un réseau cyclable connecté et cohérent (carte ci-après). Le tronçon de piste cyclable entre l'avenue Saint-Pierre et la rue Victoria y est dessiné.

Carte 3 : Proposition de réseau cyclable connecté et cohérent.



- La volonté citoyenne : Ce tronçon de piste cyclable est le souhait d'une volonté citoyenne. En effet, les citoyens ont souvent exprimé cette aspiration lors des différents comités que la RUI Saint-Pierre organise. D'ailleurs, cette dernière a profité d'une fête de quartier pour sonder la population à propos de la création d'une telle piste cyclable. Il est ressorti de ce sondage que 100 % des personnes pensent que cette piste cyclable aurait un effet positif pour les déplacements dans le quartier Saint-Pierre.
- Des aménagements actuels non-sécuritaires et conflictuels : Le secteur de l'échangeur constitue actuellement une barrière dangereuse dans le réseau vélo de la Ville de Montréal. De ce fait, les cyclistes sont invités à prendre une piste-trottoir entre la rue Saint-Jacques et le boulevard Saint-Joseph. Cette piste-trottoir est étroite et elle ne permet pas aux utilisateurs de se croiser. De ce fait, les cyclistes contournent parfois ce tronçon officiel en empruntant les voies de circulation automobile aussi bien sur la rue Notre-Dame qu'au niveau de la rue Saint-Jacques sous l'échangeur. Or, cette pratique est dangereuse, car les cyclistes se trouvent au milieu d'une circulation très dense avec de nombreux camions. Il est donc urgent d'agir. Au nom de la sécurité, il n'est pas possible d'attendre le futur échangeur Saint-Pierre pour améliorer la mobilité active dans ce secteur.
- L'implantation imminente de stations Bixi : Le Vélo en libre-service sera une réalité en 2019 à Lachine. Cinq stations Bixi vont y être installées et il est à souhaiter que l'une d'elles sera dans le quartier Saint-

Pierre. Par conséquent, il est nécessaire de proposer éminemment des solutions sécuritaires aux utilisateurs de ce service pour se rendre en direction de Lachine ou du centre-ville de Montréal via le Canal Lachine.

Pour la suite : Revitalisation Saint-Pierre souhaiterait que les citoyens continuent à être impliqués dans les prochaines démarches concernant le développement de Lachine-Est et notamment l'élaboration du Plan particulier d'urbanisme (PPU). Il va également continuer à collaborer avec les autres organismes au sein de l'Atelier pour s'assurer que ce futur bout de ville soit un réel succès.

En conclusion, nous saluons l'initiative de la Ville de Montréal et de l'Arrondissement de Lachine d'avoir commandé cette consultation. Cela témoigne de la volonté d'impliquer l'ensemble de la communauté ; citoyens, organismes communautaires et institutions pour faire la ville de demain. Nous saluons également l'excellent travail de l'OCPM et avons hâte de lire le futur rapport issu de la présente consultation.

Cher(ères) Commissaires, Madame, Monsieur, veuillez recevoir mes meilleures salutations.

Au nom de Revitalisation Saint-Pierre
Vincent Eggen, directeur



Annexes :

- *Enjeux et problématique du développement durable à Saint-Pierre*, mai 2018
- *Profiter du futur échangeur Saint-Pierre pour repenser le quartier et ses environs*, recommandations et propositions, juin 2018

*Mémoire : Enjeux et problématiques du Développement
Durable à Saint-Pierre*



Montréal, le 30 mai 2018

Préambule

Nous débuterons ce préambule en remerciant toutes les personnes qui ont participé aux séances de discussion dont l'aboutissement est le présent mémoire. Il s'agit des citoyens de Saint-Pierre, des élus locaux, certains organismes lachinois et bien sûr des membres du Comité de Revitalisation urbaine intégrée de Saint-Pierre (CRUISP).

Cet ouvrage est le résultat d'une collaboration citoyenne, municipale et des acteurs locaux de Lachine, plus particulièrement ceux de Saint-Pierre. Ces différentes parties étaient réunies, séances tenantes, lors des rencontres du Comité de sécurité de Saint-Pierre animées par le CRUISP.

« Nous avons d'abord mis sur pied un cahier de charges pour le rapport final, où l'ensemble des éléments de rédaction a été divisé en deux parties : une première partie avant-projet préliminaire et une seconde, avant-projet définitif. Ces deux parties sont respectivement l'analyse des enjeux et problématiques de développement durable rencontrés à Saint-Pierre, tels que débattus par les membres du comité de sécurité, et les recommandations issues de cette analyse. Ensuite, nous avons énoncé les points saillants à analyser et à développer».

Il est important de mentionner qu'il ne s'agit pas d'un rapport d'expertise, mais d'une analyse structurée des éléments à améliorer, voire à considérer dans le quartier Saint-Pierre, pour les développements futurs. Nous, membres du comité de sécurité, sommes conscients que l'expertise appartient aux parties prenantes responsables des travaux de réfection et reconstruction des routes et des ouvrages de génie civil à Saint-Pierre.

Bref, ce rapport est un appel de conscience quant aux responsabilités environnementales, économiques et sociales de chacune des parties prenantes de Saint-Pierre.

Isaac Boulou

Chargé de projets, Revitalisation Saint-Pierre

Préparé par :

Isaac Boulou - Chargé de projet
Transport et sécurité

Christophe Rioux - Stagiaire
Stagiaire en urbanisme

Supervisé par :

David Marshall et Vincent Eggen
*Respectivement ancien et nouveau
Directeur de Revitalisation
Saint-Pierre*

Équipe de correction du mémoire

Jean Pierre Latour, Membre du comité de sécurité

Anne Vandelle, C.A.S.U.A.L

Isaac Boulou, RUI

Vincent Eggen, RUI

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES	iv
LISTE D'ÉQUATIONS.....	vii
LISTE DES TABLEAUX.....	viii
LISTE DES FIGURES.....	ix
LISTE DES GRAPHIQUES.....	xi
RÉSUMÉ.....	A
1. INTRODUCTION	1
2. OBJECTIFS DU DÉVELOPPEMENT DURABLE	2
2.1 Définition du développement durable	2
2.1.1 Les politiques de mobilité durable (MD)	3
2.1.1.1 Stratégie nationale de mobilité durable.....	3
2.1.1.2 Montréal durable 2016-2020 : Vision zéro et les politique de MD de la ville	4
2.1.1.3 Le développement durable : Plan d'action de Lachine	5
2.1.1.3.1 Engagement de la nouvelle administration de Lachine	7
3. CARACTÉRISATION DE LA POPULATION	8
3.1 Localisation du quartier	8
3.2 Diagnostic sociodémographique	9
3.2.1 Population	9
3.2.1.1 Répartition de la population suivant le sexe.....	10
3.2.1.2 Répartition de la population suivant l'âge	10
3.2.1.3 Limites critiques.....	12
3.2.2 Déplacement de l'ensemble des résidents.....	12
3.2.2.1 Description de l'ensemble des données, et méthodologie.....	12
3.2.2.2 Déplacement de la population à l'intérieur du quartier	15
3.2.2.2.1 Méthodologie	15
3.2.2.2.2 Résultats.....	15
3.2.2.2.3 Interprétation des résultats	17
3.2.2.3 Déplacement des résidents à l'extérieur du quartier	18

3.2.2.3.1	Méthodologie	18
3.2.2.3.2	Résultats.....	18
3.2.2.3.3	Interprétation des résultats.....	20
3.2.2.4	Limites critiques.....	21
4.	DIAGNOSTIC DE TRANSPORT	22
4.1	Le transport actif	22
4.1.1	Les piétons.....	22
4.1.1.1	Problématiques et enjeux piétonniers dans le quartier Saint-Pierre	23
4.1.1.1.1	Viaduc Saint-Pierre	25
4.1.1.1.2	Intersection Saint-Jacques et Saint-Pierre	28
4.1.1.1.3	Intersection Saint-Jacques et Ouellette	30
4.1.1.2	Audit de potentiel piétonnier	31
4.1.1.2.1	Définition et données.....	31
4.1.1.2.2	Résultats.....	32
4.1.1.2.2.1	Suivant les habitudes de marche des répondants.....	32
4.1.1.2.2.2	Suivant les raisons qui pousseraient à marcher plus dans le secteur ..	32
4.1.2	Les cyclistes	32
4.1.2.1	Le long de la rue Saint-Jacques	33
4.1.3	Limites du transport actif dans le quartier	36
4.1.3.1	Limites des piétons dans le quartier Saint-Pierre	36
4.1.3.2	Limites des cyclistes dans le quartier Saint-Pierre	36
4.2	Le transport en commun	37
4.2.1	Situation de transport en commun actuelle	38
4.2.1.1	Desservi actuel du quartier en autobus	40
4.2.1.1.1	Directions : Ouest et Est.....	40
4.2.1.1.1.1	Autobus 90- Saint-Jacques.....	40
4.2.1.1.1.2	195 Sherbrooke/Notre-Dame	41
4.2.1.1.2	Directions : Nord et Sud.....	42
4.2.1.1.2.1	Autobus 116- Lafleur/Norman.....	42
4.2.1.1.2.2	Autobus 123 : Dollard	43

4.2.1.1.2.3	Autobus 491-496 : Express-Lachine	43
4.2.2	Limites du transport en commun	44
4.3	Autres transports motorisés	44
4.3.1	Le camionnage	44
4.3.1.1	Circulation sur la rue Saint-Jacques.....	48
4.3.1.2	Circulation sur la rue Richmond	49
4.3.1.3	Limites du camionnage.....	49
4.4	Le transport en voiture	49
4.4.1	Limites du transport automobile	52
5.	DIAGNOSTIC ENVIRONNEMENTAL	53
5.1	Îlots de chaleur.....	53
5.2	Pollution sonore.....	57
6.	DIAGNOSTIC URBANISTIQUE.....	59
6.1	Rappel : Localisation géographique de l'arrondissement Lachine	59
6.2	Voies de transport lourd dans le quartier Saint-Pierre	60
6.2.1	Entrées A et B : Pont Saint-Jacques Est et Ouest	62
6.2.1.1	Problématique : Entrée A et B.....	62
6.2.1.2	Problématique : Entrée B.....	63
6.2.1.2.1	Concept d'aménagement : Pont Saint-Jacques	64
6.2.1.2.1.1	Critères de décision –Pont Saint-Jacques.....	67
6.2.1.3	Problématique : Entrée C – Viaduc Saint-Jacques.....	69
6.2.1.3.1	Concept d'aménagement : viaduc Saint-Jacques.....	71
6.2.1.4	Problématique : Entrée D.....	71
6.2.1.4.1	Concept d'aménagement : Entrée D - Échangeur Saint-Pierre	74
6.2.1.4.1.1	Proposition 1 : Réfection de l'Échangeur Saint-Pierre	74
6.2.1.4.1.1.1	Concept d'aménagement : Réfection de l'Échangeur Saint-Pierre	
	75	
6.2.1.4.1.1.2	Critères de décision	76
6.2.1.4.1.2	Proposition 2 : Reconstruction de l'Échangeur Saint-Pierre.....	78

6.2.1.4.1.2.1	Conception d'aménagement : Reconstruction de l'Échangeur Saint-Pierre	78
6.2.1.4.1.2.2	Critères de décision	79
6.2.1.4.1.3	Proposition 3 : Déplacement du tracé de l'Échangeur Saint-Pierre	81
6.2.1.4.1.3.1	Conception d'aménagement : Déplacement du tracé	81
6.2.1.4.1.3.2	Critères de décision	82
6.3	Analyse multi critères	84
7.	RECOMMANDATIONS D'ENSEMBLE	85
7.1	Orientation 1 : Sécurité	85
7.1.1	Le transport actif	85
7.2	Orientation 2 : Développement Durable	89
7.3	Autres recommandations	91
7.4	Recommandations des variantes conception et aménagement	91
8.	CONCLUSION	93
9.	LISTE D'ABRÉVIATIONS	94
10.	BIBLIOGRAPHIE ET RÉFÉRENCES	95
	TABLE DES ANNEXES	97
	LISTE D'ÉQUATIONS	
	$R = P0 - 17 + P65 + P18 - 64$ Équation 3-1: Rapport de dépendance démographique	20
	Risque = Probabilité x conséquences Équation 4-1: Équation du risque	22

LISTE DES TABLEAUX

<i>Tableau 3-1: Densité de la population 2016 au km²</i>	<i>10</i>
<i>Tableau 3-2: Répartition de la population de Saint-Pierre et Montréal suivant le sexe en 2016</i>	<i>10</i>
<i>Tableau 3-3: Définition des motifs de déplacement de l'enquête OD</i>	<i>14</i>
<i>Tableau 3-4: Définition des modes de déplacement de l'enquête OD.....</i>	<i>14</i>
<i>Tableau 4-1: Nombre de véhicules impliqués dans les accidents de la route, 2016</i>	<i>24</i>
<i>Tableau 4-2: Nombre de piétons blessés, 2016.....</i>	<i>25</i>
<i>Tableau 4-3: Déplacement vers Saint-Pierre en transport en commun.....</i>	<i>38</i>
<i>Tableau 4-4: Personnes-autobus en provenance de Saint-Pierre.....</i>	<i>39</i>
<i>Tableau 4-5: Comptage sur la rue Richmond, 10 Juillet 2014</i>	<i>49</i>
<i>Tableau 4-6: Pourcentage de personnes en voiture qui traversent de Saint-Pierre</i>	<i>52</i>

LISTE DES FIGURES

Figure 2-1: Définition du DD suivant Stadler et Jacobs	2
Figure 2-2: Politique de mobilité durable du Québec	4
Figure 2-3: Montréal durable 2016-2020	5
Figure 3-1: Localisation géographique du quartier Saint-Pierre	8
Figure 3-2: Carte des territoires de l'enquête OD, Ville de Montréal 2013	13
Figure 4-1: Superposition d'échelle sur Saint-Pierre	26
Figure 4-2: Voie d'entrée du Viaduc de Lasalle vers Saint-Pierre	27
Figure 4-3: Vue aérienne du pont Saint-Pierre	27
Figure 4-4 : Scénario 1-Saint-Pierre/Saint-Jacques (vue vers l'ouest)	28
Figure 4-5 : Scénario 2- Saint-Pierre/Saint-Jacques (vue du centre).....	28
Figure 4-6 : Scénario 3- Passage piéton et cycliste sur l'avenue Saint-Pierre.....	28
Figure 4-7 : - Passage piéton et cycliste sur à la fin de la rue Saint-Jacques	28
Figure 4-8: Option de traversée piétonne	29
Figure 4-9: Vue spatiale de l'intersection Saint-Jacques et	30
Figure 4-10: Intersection Saint-Jacques.....	30
Figure 4-11: Intersection Ouellette.....	30
Figure 4-12: Extrait de carte des pistes cyclables du grand Montréal.....	33
Figure 4-13: Vue longitudinale de la rue Saint-Jacques.....	33
Figure 4-14: Tracé de la piste cyclable dans le territoire.....	34
Figure 4-15: Une entrée et sortie du quartier.....	35
Figure 4-16: Arrêt de la piste cyclable- fin de l'avenue Gowans et début de l'avenue Richmond	35
Figure 4-17: Réseau d'autobus de Saint-Pierre et ses environs	37
Figure 4-18: Tracé de l'autobus 90.....	40
Figure 4-19: Tracé de la 195.....	41
Figure 4-20: Tracé de l'autobus 116.....	42
Figure 4-21: Tracé de l'autobus 123	43
Figure 4-22: Tracé de l'autobus 491-496.....	44
Figure 4-23: Rues de camionnage à l'étude	45
Figure 4-24: Plan de camionnage de l'arrondissement de Lachine	47
Figure 5-1: Les régions les plus chaudes et les plus froides de Montréal	53
Figure 5-2: Îlots de fraîcheur dans le quartier Saint-Pierre	55
Figure 5-3: Îlots de chaleur à Saint-Pierre	56
Figure 5-4: DJMA caractéristiques du quartier Saint-Pierre	58
Figure 6-1: Localisation géographique de l'Arrondissement	59
Figure 6-2: Encadrement du quartier Saint-Pierre	60
Figure 6-3 : Entrées principales à l'étude du quartier Saint-Pierre.....	61
Figure 6-4: Entrée B du quartier	62
Figure 6-5 : Aperçu du extrémité ouest du viaduc Saint-Jacques	62
Figure 6-6: Parcours de l'entrée B	63
Figure 6-7: Vue de dessous du viaduc Saint-Jacques.....	64
Figure 6-8: Aménagement des marches d'escalier pour piétons.....	65
Figure 6-9 : Structure est du viaduc Saint-Jacques	65
Figure 6-10: Exemple de viaduc réaménagé	66
Figure 6-11: Entrée C - Viaduc Saint-Jacques Revitalisation de l'espace.....	68
Figure 6-12: Entrée C - Viaduc Saint-Jacques	69

<i>Figure 6-13: Image Google de l'Entrée C</i>	69
<i>Figure 6-14: Voie de partage cycliste et piéton</i>	70
<i>Figure 6-15: Entrée D - Échangeur Saint-Pierre</i>	71
<i>Figure 6-16: Rue adjacente à l'échangeur Saint-Pierre</i>	72
<i>Figure 6-17: Desservi de l'Échangeur dans le quartier</i>	72
<i>Figure 6-18: Réseau autoroutier autour de la balise du site</i>	72
<i>Figure 6-19: Vue de l'échangeur en Direction Est</i>	73
<i>Figure 6-20: Croquis de l'existant de l'échangeur Saint-Pierre</i>	74
<i>Figure 6-21 : Exemple d'aménagement de l'échangeur Saint-Pierre</i>	78
<i>Figure 6-22: Déplacement du tracé de l'Échangeur Saint-Pierre</i>	81
<i>Figure 7-1: Marquage en zigzag</i>	86

LISTE DES GRAPHIQUES

<i>Graphique 3-1 : Croissance de la population pierroise de 1991 à 2016</i>	<i>9</i>
<i>Graphique 3-2: Pyramide des âges de Saint-Pierre, 2016</i>	<i>11</i>
<i>Graphique 3-3: Population recensée en destination de Saint-Pierre suivant tous les motifs, 2013</i>	<i>15</i>
<i>Graphique 3-4: Répartition des personnes en déplacement vers le quartier Saint-Pierre suivant tous les motifs, 2013</i>	<i>16</i>
<i>Graphique 3-5: Déplacement de la population vers Saint-Pierre suivant différents modes de transport, 2013</i>	<i>16</i>
<i>Graphique 3-6: Déplacement de la population vers Saint-Pierre pour le travail et les Études, 2013</i>	<i>17</i>
<i>Graphique 3-7: Population ayant pour point d'origine Saint-Pierre suivant tous les modes et les motifs de déplacement, 2013.....</i>	<i>18</i>
<i>Graphique 3-8: Répartition de la population sur divers territoires suivant tous les modes et tous les motifs, 2013 ...</i>	<i>19</i>
<i>Graphique 3-9: Répartition de la population suivant différents modes, 2013</i>	<i>19</i>
<i>Graphique 3-10: Répartition de la population suivant les motifs de déplacement, 2013</i>	<i>20</i>
<i>Graphique 4-1: Déplacement en transport en commun en provenance de Saint-Pierre.....</i>	<i>39</i>
<i>Graphique 4-2: Part modale de déplacement de personne-automobile à l'extérieur de Saint-Pierre</i>	<i>50</i>
<i>Graphique 4-3: Nombre total de personnes suivant tous les modes de transport vs le nombre de personnes en voiture</i>	<i>51</i>

RÉSUMÉ

Le développement durable (DD) est un processus qui répond aux besoins du présent, sans toutefois compromettre la possibilité aux générations à venir de pouvoir répondre aux leurs. Il surgit de cela, l'idée de laisser un héritage viable aux générations futures. De ce processus paraissent certaines prérogatives telles que les notions de mobilité durable, d'urbanisme participatif, et de revitalisation urbaine intégrée. Cette étude est construite sur cet ensemble d'éléments, mettant de l'avant les critères de décision tels que : **le DD, l'Accessibilité, la Sécurité et la Revitalisation de l'espace.**

Certains projets du Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) comme celui de l'échangeur Saint-Pierre, de la bande verte de la falaise Saint-Jacques, ainsi que le projet Turcot verront le jour dans les années à venir, et auront une incidence significative sur le devenir du quartier.

Ce document présente les différents enjeux et problématiques reliés aux notions débattues lors des rencontres du comité de sécurité dans le quartier Saint-Pierre. Elles ont été recueillies par les citoyens de Saint-Pierre et les autres membres du comité de sécurité.

Il a pour mission de prévenir l'insécurité des parties vulnérables du milieu (piétons et cyclistes), de présenter les climats économique, social et environnemental défavorables dans lesquels vivent les pierrois, et de justifier l'avènement, voire la nécessité d'un changement prompt et inédit, respectant les politiques de mobilité durable de la province du Québec, de la ville de Montréal, et de l'arrondissement de Lachine.

Le quartier Saint-Pierre est délimité par l'autoroute 20 au sud, la rue Desrosiers à l'est, le territoire de Montréal-ouest qui borde le long du nord-ouest, les voies ferrées du CN et du CP qui traversent le quartier, des entrées et sorties de quartier vers Lachine et LaSalle. Il est habité par environ 2145 ménages, donc **32,4%** disposent d'un revenu faible. À ceci, la venue des projets de grande envergure tels que celui de l'échangeur Saint-Pierre, l'aménagement de Lachine-Est (environ 10 000 nouvelles personnes), et l'impact de l'échangeur Turcot sur le territoire, devrait être un argument supplémentaire pour défaire le quartier des contraintes actuelles, et prévenir celles à venir.

Les rencontres mensuelles du comité de sécurité, ainsi que les panels sur la mobilité durable organisés par la Revitalisation Saint-Pierre, ont permis de pointer du doigt les points sujets à amélioration, aussi bien en termes de sécurité, qu'en termes de convivialité.

Pour que les pierrois puissent jouir de leur hégémonie et pour pouvoir rendre les déplacements conviviaux et sécuritaires, il faut :

- Porter plus ample attention à la sécurité urbaine, notamment en rendant disponibles et fonctionnels les voies, les trottoirs et les feux de signalisation pour piétons et cyclistes ;
- Diminuer le débit de circulation automobile dans le quartier ;
- Relocaliser les voies et chemins de circulation des camions ;
- Planter des mesures d'apaisement de circulation (Saillis de trottoir, îlots centraux, plus d'arrêts, dos d'âne). À noter que la limite de circulation légale dans le territoire est de 30 km/h et n'est pas respectée à plus de 80% des cas ;
- Délimiter les pistes cyclables, des automobilistes (délinéateurs, muret en béton) ;
- Encourager les programmes de verdissement pour diminuer les effets de pollution générée par l'importance de la circulation automobile ;
- Décontaminer et réaménager les terrains contaminés dans le secteur, et les utiliser de manière à les rendre profitables pour les citoyens ;
- Créer des espaces de service publiques afin de diminuer l'inactivité des citoyens ;
- Aménager et déminéraliser les terrains vacants, les décontaminer si nécessaire : ces espaces pourraient par exemple servir de centre local d'emploi propre à Lachine-Est, ou d'espace public.

Pour améliorer le transport en commun et le transport actif, afin de favoriser l'accessibilité à l'intérieur du territoire, il faut :

- Augmenter la fréquence de passage des autobus dans le secteur ;
- Insérer dans l'espace urbain, des abris bus sécuritaires pour toutes les saisons ;
- Définir le tracé des pistes et liens cyclables afin d'encourager l'inter-connectivité entre les quartiers ;

- Faciliter le déplacement en vélo en ajoutant des voies réservées pour cycliste et des supports à vélo dans les principaux pôles de déplacement (écoles, pharmacie, commerces, centres communautaires, bureaux administratifs, ...).

Pour favoriser la croissance économique et diminuer le taux de chômage dans le secteur, il faut :

- Mettre sur pied des programmes d'aide au développement économique, notamment pour les PME et commerces sur Saint-Jacques ;
- Mettre à jour l'identité de Saint-Pierre (esthétisme, programme d'aide à la rénovation des immeubles désuets, mobiliers urbains), afin de le rendre le plus attrayant possible ;
- Enfouir les fils électriques le long de la rue Saint-Jacques ;
- Améliorer la sécurité et augmenter l'activité (favoriser l'enclin aux rues plus piétonnes) ;
- Favoriser le stationnement dans les rues à vocation, comme la rue Saint-Jacques qui est une rue à vocation commerciale ;
- Évaluer une reconfiguration complète de la rue Saint-Jacques en sens unique (vers l'Est) ;

Les aboutissants de ce rapport montrent qu'il y a place à la consultation citoyenne de la part du MTMDET, surtout en ce qui a trait aux projets tels que cités plus-haut. Les instances citoyennes, par le biais des organismes, travaillent à l'amélioration des conditions de vie des habitants de Saint-Pierre et demandent que les décisions soient suivies et encadrées afin de s'assurer qu'un quelconque héritage puisse être légué aux futures générations. Les enjeux et problématiques de Saint-Pierre touchent directement la santé de sa population, d'où l'importance de pouvoir l'impliquer dans les prises de décisions, par simple principe de subsidiarité¹.

¹ Principe de subsidiarité est une maxime politique et sociale qui stipule que la responsabilité d'une action publique, lorsqu'elle est nécessaire, revient à l'entité compétente la plus proche de ceux qui sont directement concernés par cette action. Il vise à privilégier le niveau inférieur d'un pouvoir de décision, aussi longtemps que le niveau supérieur ne peut pas agir de manière plus efficace.

1. INTRODUCTION

Revitalisation Saint-Pierre (RUI) est un organisme non-gouvernemental dont la mission est de susciter, coordonner, et faciliter la mise en œuvre des activités et projets susceptibles d'avoir pour effet la revitalisation urbaine intégrée du quartier Saint-Pierre². À cet effet, elle collabore avec plusieurs organismes montréalais, lachinois et pierrois dans le but de mener à bien sa mission d'organisme, et de statuer sur les différentes maux qui sévissent dans le quartier.

C'est pourquoi, le présent *Mémoire* est mis sur pied, afin de développer les problématiques reliées au développement durable dans le secteur, principalement celles rattachées à la mobilité des citoyens de Saint-Pierre. Celles-ci ont été soulevées lors des concertations citoyennes organisées par la RUI dans le but de créer un climat de sécurité en matière de transport, et d'accessibilité dans le quartier et ses environs.

En effet, en raison des travaux de l'échangeur Turcot, et l'encadrement du secteur par trois grands territoires (Lachine, LaSalle, Montréal-ouest) dont les motifs de déplacement sont divers et variés, l'on assiste à un enclavement du quartier, une insécurité en matière de transports actif (piétons, cyclistes, ...) et passif (moto, autobus, automobiles, camions, ...). De plus, les délimitations physiques que constituent les voies ferrées de la CN et la CP, ainsi que l'incohérence de la circulation des camions dans le quartier génèrent des pollutions sonore et atmosphérique, créant ainsi un problème de santé publique.

Le présent rapport a pour but dans un premier temps, de présenter la mobilité actuelle ainsi que les différentes problématiques de transport, environnementales et urbanistiques dans le quartier Saint-Pierre. En un second lieu, de définir les différents enjeux et les différentes parties prenantes pour chacun d'eux. Et en troisième lieu, de donner des recommandations dans le but de bonifier les propositions faites lors de l'élaboration des nouveaux plans de l'échangeur Saint-Pierre et la revitalisation de la rue Saint-Jacques, ainsi que d'assurer un lien durable avec le reste de Lachine-Est.

² [En ligne] : <http://www.revitalisationsaintpierre.ca/>, consulté le 29 Mai 2017, *Revitalisation Saint-Pierre, Mission de l'organisme*.

2. OBJECTIFS DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

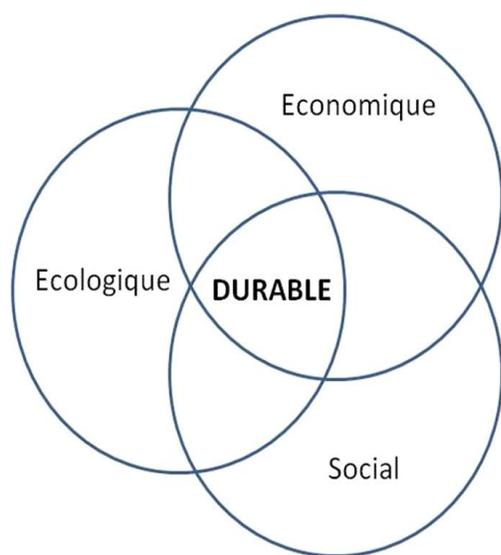
Depuis plusieurs décennies, le gouvernement du Québec accentue de plus en plus le caractère développement durable (DD) dans ses projets de grande envergure. C'est ainsi qu'il a mis sur pied une politique de mobilité durable.

Présentée à l'échelle nationale sous forme de stratégie nationale de mobilité durable, cette politique vise une approche responsable et innovatrice qui statue sur les besoins de tous les usagers de la route, de façon optimale, de manière à minimiser la production des gaz à effet de serre (GES).

Au vue de la mise en situation du quartier Saint-Pierre qui a été faite dans la partie précédente, la pertinence des problématiques énoncées par le comité de sécurité de la Revitalisation Saint-Pierre est justifiée. La politique de mobilité durable telle que présentée par le gouvernement du Canada et le Québec doit être appliquée dans le territoire à l'étude.

2.1 Définition du développement durable

Selon Stadler et Jacobs, le DD cadre principalement 3 sphères de la vie. Il s'agit des sphères sociale, environnementale et économique.



Tel qu'observé à la Figure 2.1, pour un projet dit à caractère DD, ces trois volets cités devraient être présents pour y être considérés tel quel.

Les autres critères de décision tels que mentionnés dans le cahier de charges sont : l'accessibilité, la sécurité et la revitalisation de l'espace. En effet ces derniers sont inclusifs au DD, car ils font partie intégrante des mêmes volets d'évaluation d'un projet.

Figure 2-1: Définition du DD suivant Stadler et Jacobs

2.1.1 Les politiques de mobilité durable (MD)

Ces politiques dérivent du concept de DD dont l'accent est marqué depuis quelques années à grande échelle, allant du provincial au municipal.

2.1.1.1 Stratégie nationale de mobilité durable

Étant une initiative du gouvernement du Québec, elle a vu le jour suite à la consultation publique axée sur le transport collectif qui a eu lieu du 23 mai au 21 juin 2013³. Le gouvernement annonce à cet effet une planification intégrée de l'aménagement du territoire et du transport suivant les orientations prédéfinies, et un appui aux municipalités locales et régionales, ainsi qu'aux communautés métropolitaines de Québec et de Montréal.

Le rapport rendu disponible en ligne par le gouvernement du Québec présente l'aménagement d'un territoire comme étant la responsabilité entre l'État, les municipalités locales et régionales. Pour pouvoir prioritairement mettre de l'avant la planification intégrée de l'aménagement et du transport, trois objectifs en découlent :

- Limiter les distances de parcours ;
- Diminuer le temps de déplacement ;
- Encourager un transfert de l'auto solo vers des modes beaucoup plus durables.

En ce qui a trait à la mobilité durable en général, la mobilité des personnes en milieu urbain en particulier, le gouvernement s'engage à mettre sur pied les mesures suivantes :

- **L'amélioration de la gouvernance du transport collectif** en agençant à la fois la répartition des responsabilités en matière de transport collectif et la planification des déplacements ;
- **L'augmentation immédiate des investissements** pour le **maintien des actifs de transport collectif** dans le but d'améliorer, voire d'augmenter le transport en commun ;
- La mise à disposition des ressources afin de **soutenir le transport actif** ;
- L'augmentation du **covoiturage** et de l'**auto partage**.

³ En ligne, [URL]: <http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1146407.pdf>, consulté le 18 juillet 2017



Figure 2-2: Politique de mobilité durable du Québec

2.1.1.2 Montréal durable 2016-2020 : Vision zéro et les politique de MD de la ville

La politique vision zéro de Montréal préconise aucun décès, ni blessé grave dans la ville de Montréal. Cette politique met l'accent sur les usagers vulnérables : les piétons et les cyclistes.

Dans l'optique de se démarquer de par sa qualité de vie, la ville de Montréal met sur pied un plan évolutif dont les orientations pourraient être revisités au cours des exercices. Elle propose 20 actions dont la visée est de permettre aux organismes et municipalités d'atteindre ses objectifs de bâtir une métropole durable.

Ses aspirations intègrent la vision du Plan de Développement durable montréalais 2010-2015 qui est celle d'une ville qui se veut d'être une collectivité :

- Prospère et innovante, soucieuse de son environnement ;
- Appliquant les principes de la mobilité et de l'aménagement responsables ;
- Équitable et solidaire ;
- Déployant son identité culturelle et son patrimoine.

En résumé cette politique se présente comme suit :

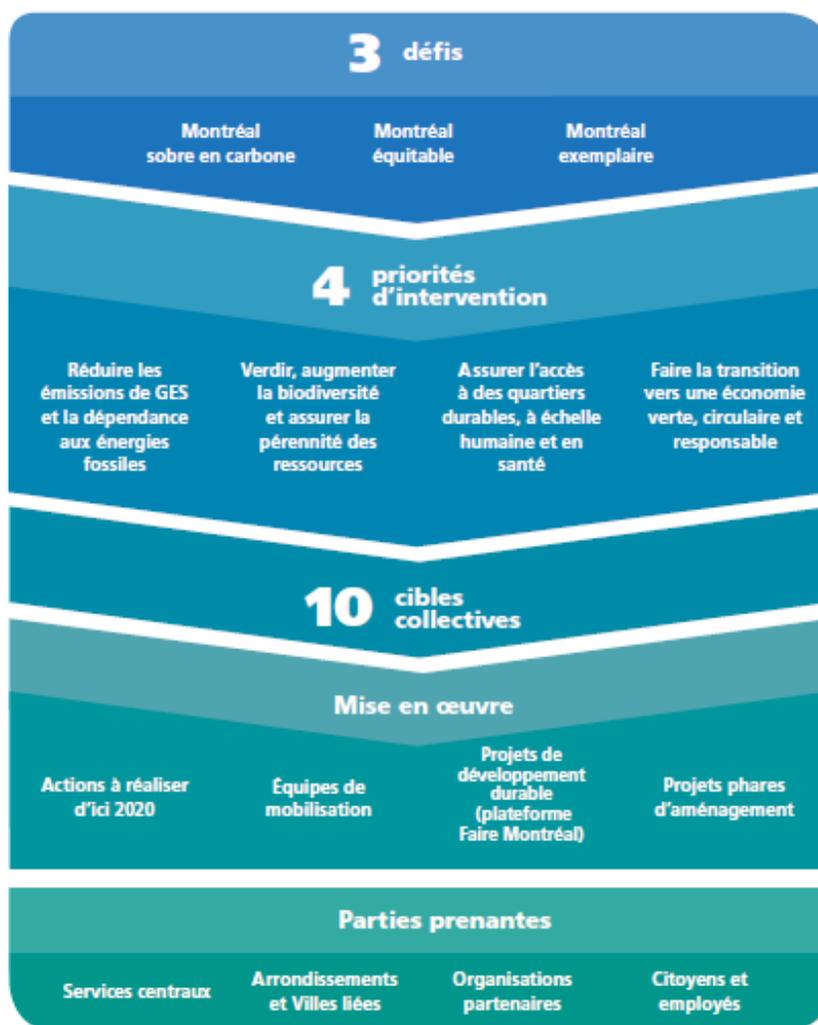


Figure 2-3: Montréal durable 2016-2020

Source : (Montréal, 2016)

2.1.1.3 Le développement durable : Plan d'action de Lachine

Toujours dans la même lancée que les précédentes initiatives, le Plan local de développement de Lachine a pour but :

- D'améliorer la qualité de l'air et réduire les émissions des GES ;
- D'assurer la qualité des milieux de vie résidentiels ;
- De pratiquer une gestion responsable des ressources ;
- D'adopter les bonnes pratiques de DD dans les industries, les commerces et les espaces verts.

Enjeux et problématiques du DD à Saint-Pierre

Le premier objectif de l'orientation 1 est de réduire de 30% les GES de la collectivité montréalaise d'ici 2020 par rapport à 1990. Pour ce faire, l'arrondissement de Lachine et la ville de Montréal s'engage à :

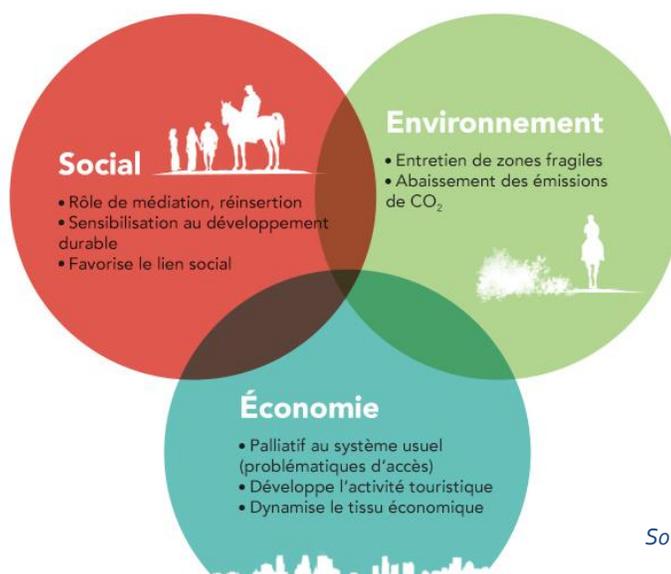
- Resserer l'application de l'interdiction de marche au ralenti des véhicules ;
- Procéder à la modernisation du contrôle des feux de circulation pour limiter la marche au ralenti des véhicules ;
- Soutenir l'implantation d'une voie réservée aux autobus sur l'autoroute 20, de la 25^e à la 1^{re} Avenue ;
- Travailler avec la STM pour augmenter et améliorer l'offre de transport en commun ;
- Travailler avec l'ATM à l'instauration d'une infrastructure lourde de transport en commun ;
- Réserver une voie prioritaire pour les autobus sur la 1^{ère} Avenue ;
- Poursuivre ses démarches auprès de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) pour améliorer l'offre de service à la gare Lachine de la ligne de train de banlieue Delson-Candiac en ajoutant une gare ;
- S'assurer que les projets de développement résidentiels ou autres et les secteurs faisant l'objet d'une planification détaillée soient novateurs et répondent aux exigences de l'administration municipale en matière de densification, de mixité des fonctions, de réduction de l'offre en stationnement, d'aménagement du domaine public qui favorise l'utilisation des transports collectifs et actifs, d'espaces dédiés pour les vélos, les vélos en libre-service et l'auto partage, etc. ;
- Développer des quartiers orientés vers les transports collectifs (Transit Oriented Developments) ;
- Appuyer la Ville de Montréal dans la réalisation du lien vert, un corridor de verdure pour cyclistes et piétons ;
- Réserver davantage d'espaces de stationnement aux services d'auto partage comme Communauto.⁴

⁴ Extrait tiré du *Plan de Développement Durable de Lachine 2016*

2.1.1.3.1 Engagement de la nouvelle administration de Lachine

La nouvelle équipe administrative de Lachine a su présenter des idéaux de mobilité durable durant la période de débats électoraux. À Saint-Pierre, leurs priorités se présentent suivant 4 aspects :

- **Optimisation du transport** : Optimiser nos lignes d'autobus et profiter de la restructuration de l'échangeur Saint-Pierre et du secteur Turcot pour bonifier notre offre de transport en commun, viser l'arrivée d'un métro moderne à Lachine ;
- **Économie** : Faire de Lachine-Est un quartier vivant et un moteur de développement économique qui stimulera nos artères commerciales et aura un impact sur la qualité de vie de l'ensemble de Lachine ;
- **Propreté et Sécurité** : Assurer la sécurité de nos quartiers et le respect de nos règlements en augmentant le nombre de nos patrouilleurs et inspecteurs. Réviser l'ensemble des mesures d'apaisement de la circulation ;
- **Loisirs et communauté** : Développer un centre sportif et communautaire, interculturel et intergénérationnel.



Source : (Montréal, 2018)

3. CARACTÉRISATION DE LA POPULATION

3.1 Localisation du quartier

Le quartier Saint-Pierre est un quartier de l'île de Montréal qui est localisé dans l'arrondissement de Lachine. La Figure 3.1 donne une représentation géographique de l'arrondissement de Lachine et du quartier Saint-Pierre.



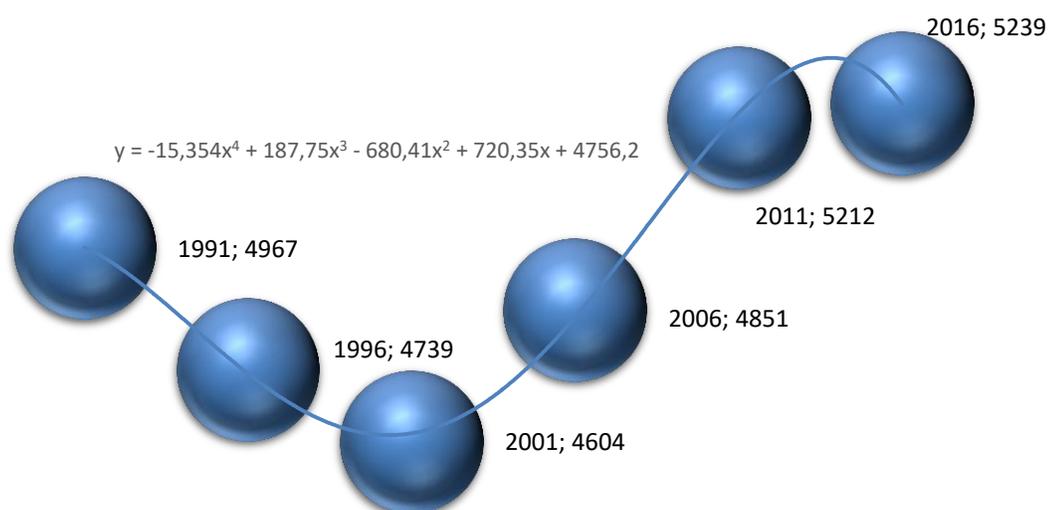
Figure 3-1: Localisation géographique du quartier Saint-Pierre

3.2 Diagnostic sociodémographique

3.2.1 Population

Le quartier à l'étude est un territoire dont la croissance de la population varie de façon polynomiale depuis les années 2000. En effet, dès le début de l'année 2001, le nombre d'habitants dans le secteur n'a cessé de croître. Cela est dû aux points d'accès stratégiques qu'offre le quartier Saint-Pierre et au fait que le loyer est plus abordable dans le quartier, par rapport aux autres quartiers de l'arrondissement.

Graphique 3-1 : Croissance de la population pierroise de 1991 à 2016



Source : Statistique Canada. 2017. Profil du recensement. Recensement de 2016.

Tel qu'observé au Graphique 3-1, à partir de l'année 2001, la croissance de la population suit une courbe de tendance semblable à un polynôme de degré 4 dont l'équation figure dans le graphique (cette équation peut nous permettre d'extrapoler la population aux 5 ans ou aux 10 ans aux fins des recherches suggérées). Pour ainsi dire, l'on relève un facteur de croissance de 5,4 entre les années 2001-2006, pour un taux de croissance de 7,4 entre 2006-2011 et de 1,01 entre 2011 et 2016. Cette croissance démographique est due au réaménagement du secteur d'Émile-Pominville dans les années 2000. On parle d'un mouvement actif de population vers Saint-Pierre qui part de 4604 habitants en 2001 à 5240 habitants en 2016, soit une croissance de la

Enjeux et problématiques du DD à Saint-Pierre

population de +12,1%. Cette croissance est supérieure à celle de l'arrondissement qui est de +9,6% entre 2001 et 2016. La densité de la population de Saint-pierre est pratiquement la même que celle de l'ensemble de Lachine. Le Tableau 3-1 nous le présente :

Tableau 3-1: Densité de la population 2016 au km²

	Lachine	Saint-Pierre
Densité de la population au km ²	2510,7	2543,6

Source : Statistique Canada. 2017. Profil du recensement. Recensement de 2016.

3.2.1.1 Répartition de la population suivant le sexe

Selon les données 2016 de statistiques Canada, la population du quartier à l'étude est majoritairement composée de femmes. Toutefois, l'écart dans la répartition de la population suivant les sexes est uniquement de 1%. Le tableau suivant nous le prouve :

Tableau 3-2: Répartition de la population de Saint-Pierre et Montréal suivant le sexe en 2016

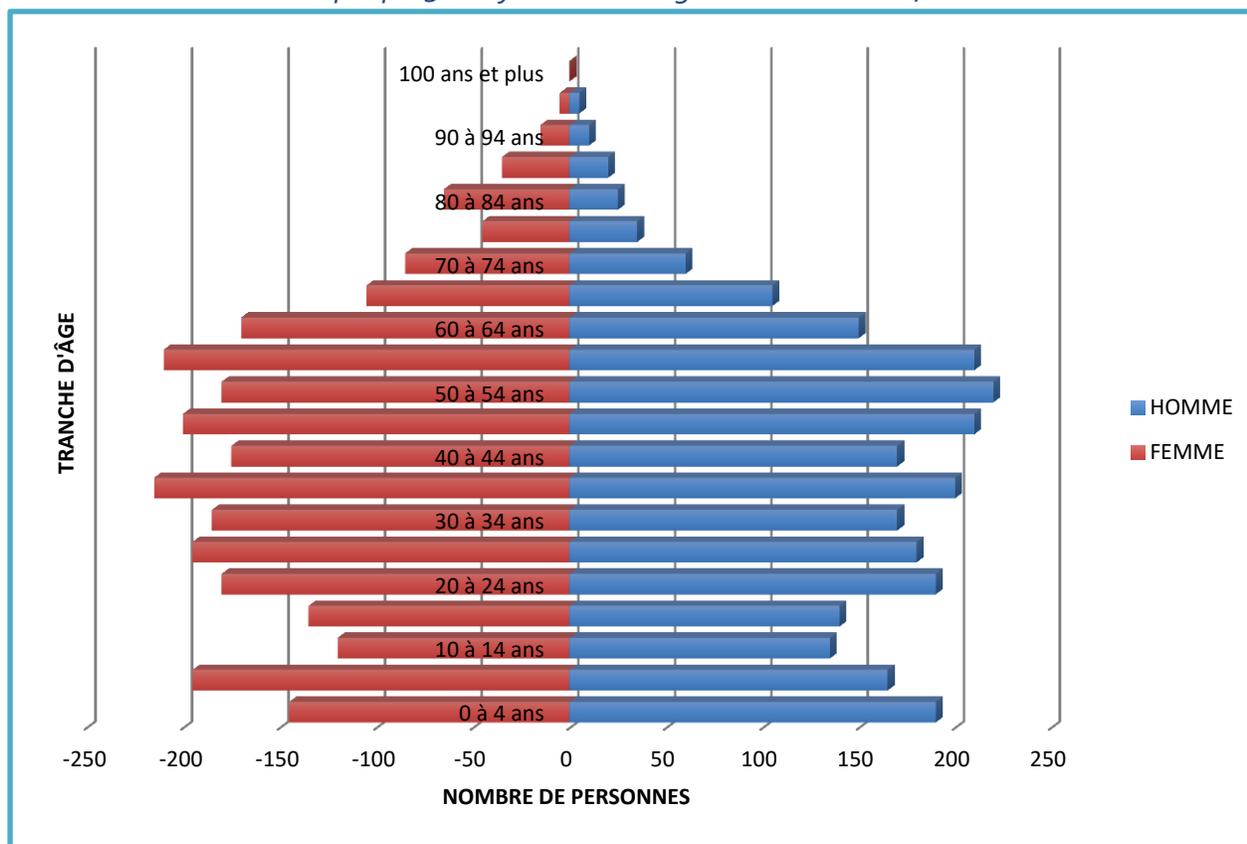
Saint-Pierre			Lachine		
Total	Hommes	Femmes	Total	Hommes	Femmes
5240	2595	2645	44489	21360	23125
Pourcentage	49,5%	50,5%		48,0%	52,0%

La répartition des sexes dans la ville de Montréal est sensiblement semblable à celle de Saint-Pierre. Les femmes dans les deux cas sont majoritaires, elles constituent environ 50,5% de la population totale du quartier, tandis que les hommes représentent seulement 49,5% en 2016.

3.2.1.2 Répartition de la population suivant l'âge

La population de Saint-Pierre est une population essentiellement jeune. La moyenne des jeunes vivant dans le quartier est supérieure à celle de l'arrondissement de Lachine et de la grande métropole de Montréal.

Graphique 3-2: Pyramide des âges de Saint-Pierre, 2016



Source : Statistique Canada. 2017. Profil du recensement. Recensement de 2016.

Selon les données recueillies par Statistique Canada, en 2017, du recensement 2016, environ 31% de la population a moins de 25 ans. Si l'on statue l'âge de retraite à 65 ans, l'on a environ 89% de la population en dessous de 65 ans. De plus, l'âge médian à Saint-Pierre est 37,6 contre 41,9 à Lachine, pour un indice de vieillissement de 1,6, contre 1,01 à Lachine et 1,16 dans le grand Montréal. Ces indices sont des facteurs importants de croissance économique dans un territoire donné.⁵

Par rapport aux revenus familiaux, environ le 1/3 (32 %) de la population vit en-dessous du seuil de pauvreté. Remarque ayant une grande incidence sur l'hégémonie de la population pierroise, car le nombre de personnes vivant sur le bien-être social croît de manière importante au fil des années. De plus, entre 2010 et 2017 selon un sondage mené à la RUI, environ 21% des commerces de quartier ont fermé leurs portes.

⁵ Pour plus de détails sur la démographie du quartier à l'étude et sur le profil socioéconomique, voir *Portrait du quartier Saint-Pierre, Mars 2015, Revitalisation Saint-Pierre*.

3.2.1.3 Limites critiques

- La population pierroise étant essentiellement jeune, et le seuil de pauvreté étant supérieur à celui de Montréal, il y a place à créer un milieu de vie familial de qualité et d'entreprendre des programmes de soutien entrepreneurial dans le quartier, afin de promouvoir un marché viable permettant de sortir principalement la population jeune de l'inactivité.
- Suivant la source indiquée ci-haut, le taux de chômage est de 12,1% chez les hommes et de 6,4 % chez les femmes (en 2016), ce qui influence les chiffres en ce qui a trait au taux de scolarisation par rapport au reste de la métropole. Les citoyens ne peuvent se donner le luxe de s'offrir une éducation de base, car il leur manque déjà de quoi se procurer des produits de première nécessité. La situation est encore la même en 2017.
- Lachine et Saint-Pierre sont historiquement des pôles importants d'emploi. Il y a place à cet effet à l'encouragement d'une embauche beaucoup plus locale.
- La densité de la population pierroise (**plus de 2500 habitants au km²**) est très importante, la création de plus de centres de loisirs dans le secteur pourrait diminuer l'emprise physique et psychologique que celle-ci a sur la population.

3.2.2 Déplacement de l'ensemble des résidents

3.2.2.1 Description de l'ensemble des données, et méthodologie

Dans cette partie, l'ensemble des données a été recueilli à partir de l'enquête Origine-Destination faite par la ville de Montréal dans certaines régions de l'île de Montréal. Les territoires analysés lors de cette enquête figurent dans la carte à la page suivante :

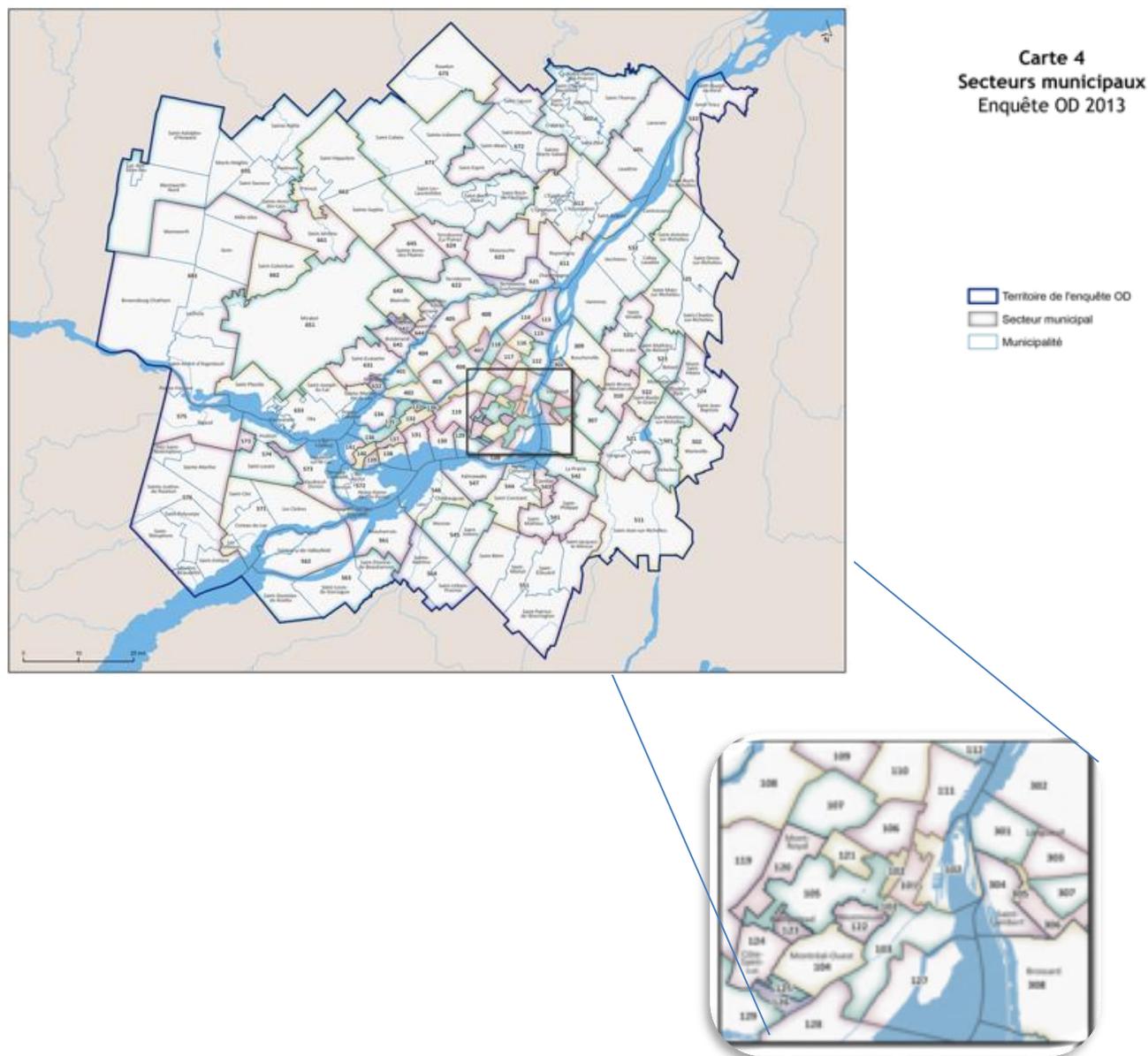


Figure 3-2: Carte des territoires de l'enquête OD, Ville de Montréal 2013

Source : Source : Mobilité des personnes dans la région de Montréal, Enquête Origine-Destination 2013, version 13.2a

Traitement : (Revitalisation Saint-Pierre)

Toutes les données présentées dans cette partie sont tirées de la source citée ci-dessus. Celles-ci ont été traitées de manière à pouvoir isoler les mouvements des gus qui entrent et sortent dans le(s) territoire(s) à l'étude. Ces informations traitées à cet effet sont réparties suivant différents modes et les motifs de déplacement.

Enjeux et problématiques du DD à Saint-Pierre

L'enquête se déroule dans une journée de 24h entre les mois de septembre et de décembre. Les périodes de pointe sont entre 5h et 8h59 du matin.

Suivant la source de la base de données citée, les motifs et modes de déplacement sont définis comme suit :

Tableau 3-3: Définition des motifs de déplacement de l'enquête OD

MOTIF	
Tous motifs	Travail, rendez-vous d'affaires, étude, loisir, visite d'ami/parenté, magasinage, reconduire quelqu'un, chercher quelqu'un, sur la route, autre et retour au domicile
Tous motifs sans retour	Travail, rendez-vous d'affaires, étude, loisir, visite d'ami/parenté, magasinage, reconduire quelqu'un, chercher quelqu'un, sur la route et autre
Travail	Travail, rendez-vous d'affaires
Étude	Étude
Autres sans retour	Loisir, visite d'ami/parenté, magasinage, reconduire quelqu'un, chercher quelqu'un, sur la route et autre

Tableau 3-4: Définition des modes de déplacement de l'enquête OD

MODE	
Automobile	Automobile ou moto (<i>peut être comptabilisé dans d'autres modes si plusieurs modes sont utilisés - transport en commun, marche, vélo, autres</i>)
Automobile conducteur	Automobile conducteur ou moto (<i>peut être comptabilisé dans d'autres modes si plusieurs modes sont utilisés - transport en commun, marche, vélo, autres</i>)
Transport collectif	Transport en commun (<i>peut être comptabilisé dans d'autres modes si plusieurs modes sont utilisés - automobile, moto, marche, vélo, autres</i>)
Bimodal	Automobile <u>et</u> transport en commun
Tous modes motorisés	Automobile, transport en commun, bimodal, moto, taxi, autre autobus, autobus scolaire, transport adapté
Actif	Marche et vélo (<i>peut être comptabilisé dans d'autres modes si plusieurs modes sont utilisés - automobile, moto, transport en commun, autres</i>)

Afin de faciliter l'analyse et la compréhension des résultats obtenus, nous avons considéré comme motifs effectifs de déplacement dans l'arrondissement de Lachine au complet le travail et les études. Aussi ils constituent principalement les raisons de déplacement par excellence, selon un sondage réalisé dans le quartier. De plus, il n'y a que quelques régions avoisinantes au quartier Saint-Pierre qui ont capté notre attention ; telles qu'elles sont présentées dans les graphiques qui suivent.

3.2.2.2 Déplacement de la population à l'intérieur du quartier

3.2.2.2.1 Méthodologie

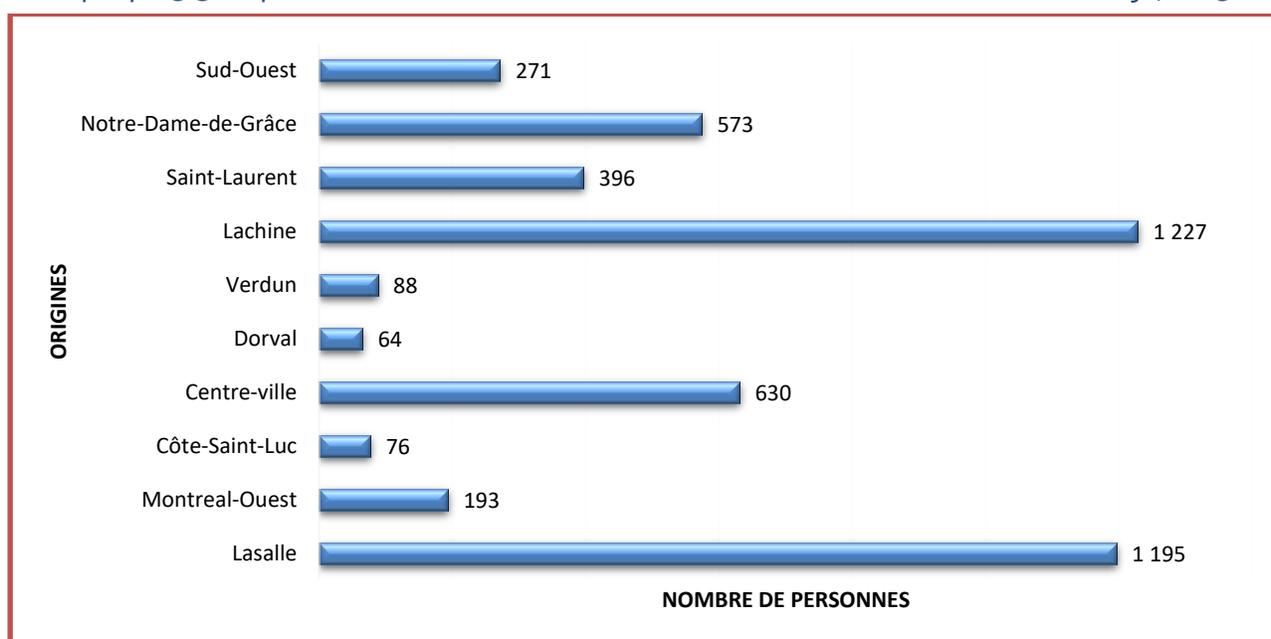
Il s'agit dans cette partie d'étudier l'ensemble des personnes qui ont pour destination le quartier Saint-Pierre selon les raisons et les modes cités ci-haut.

N.B : Il est important de souligner que l'analyse de ces données est faite avant le début des travaux sur l'échangeur Saint-Pierre, voire son début de fonctionnement, et la reconstruction de Lachine-Est.

3.2.2.2.2 Résultats

Les graphiques suivants sont les résultats des analyses des données du recensement cité ci-haut dont la destination est le quartier Saint-Pierre.

Graphique 3-3: Population recensée en destination de Saint-Pierre suivant tous les motifs, 2013

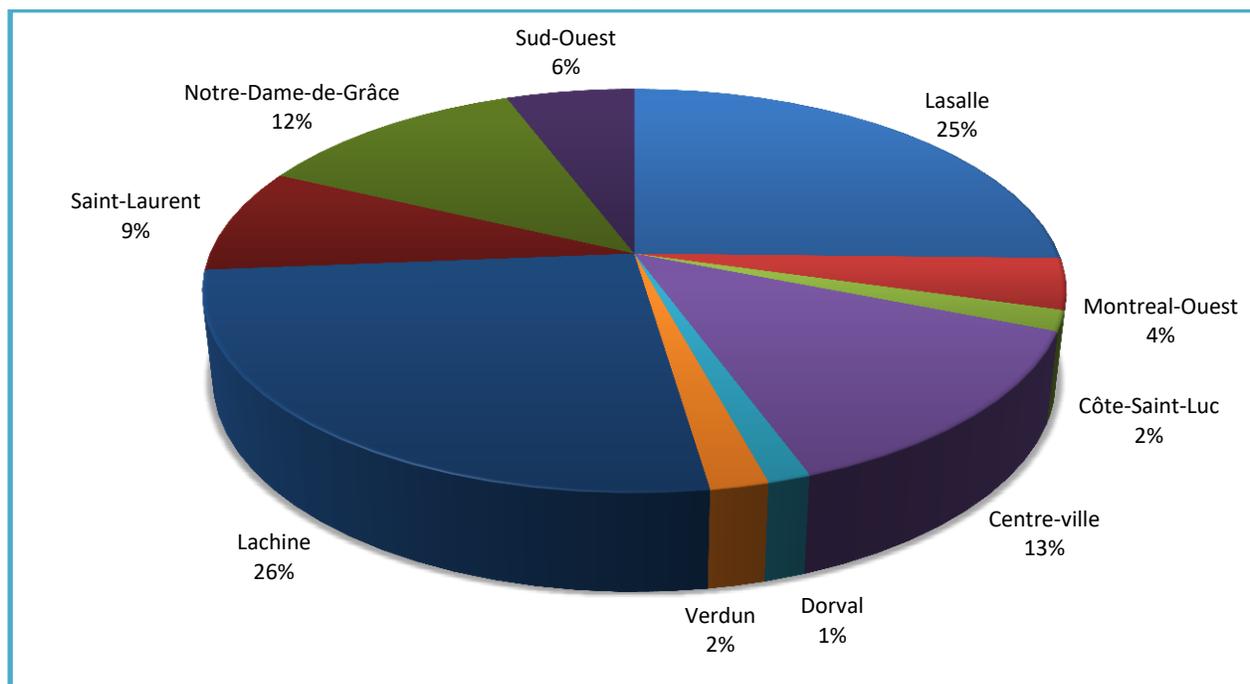


Lors de l'analyse des données de sondage, les territoires choisis pour l'analyse sont :

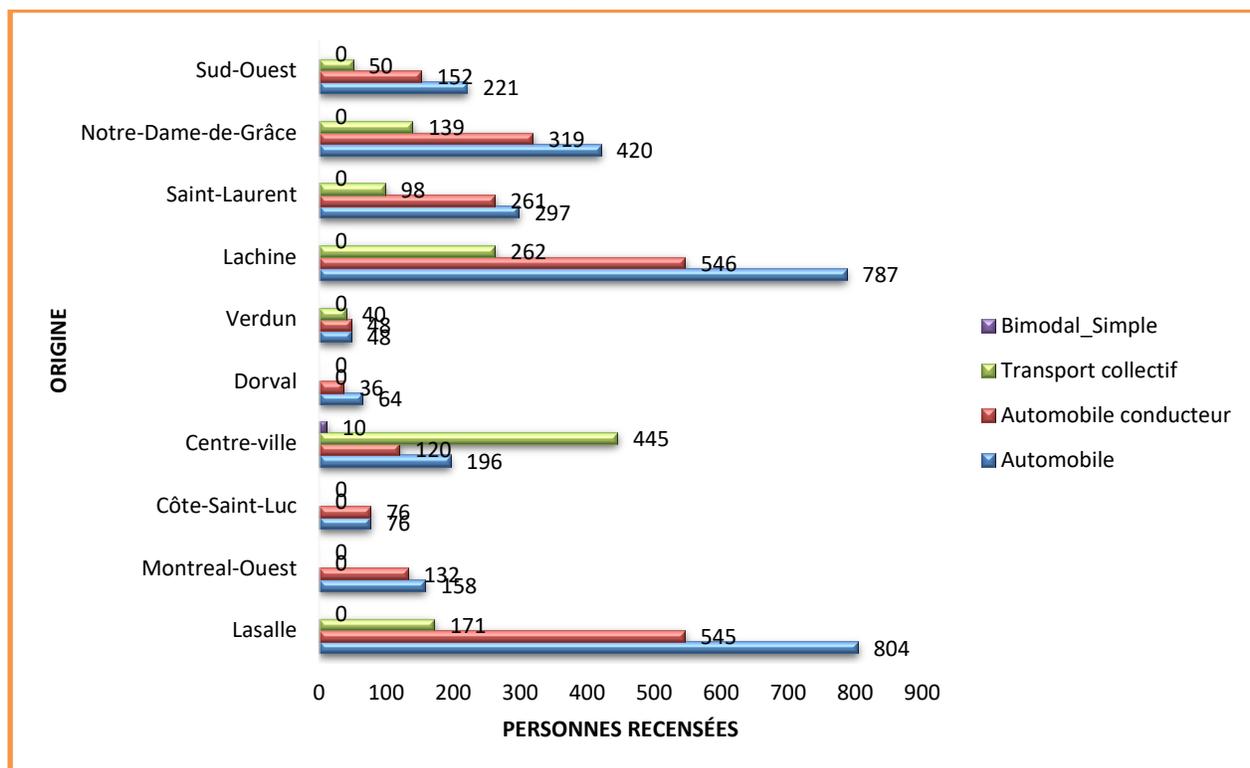
- Sud-ouest ;
- Notre-Dame-de-Grâce ;
- Saint-Laurent ;
- Lachine ;
- Verdun ;
- Dorval ;
- Centre-ville ;
- Côte-Saint-Luc ;
- Montréal-ouest ;
- LaSalle.

Enjeux et problématiques du DD à Saint-Pierre

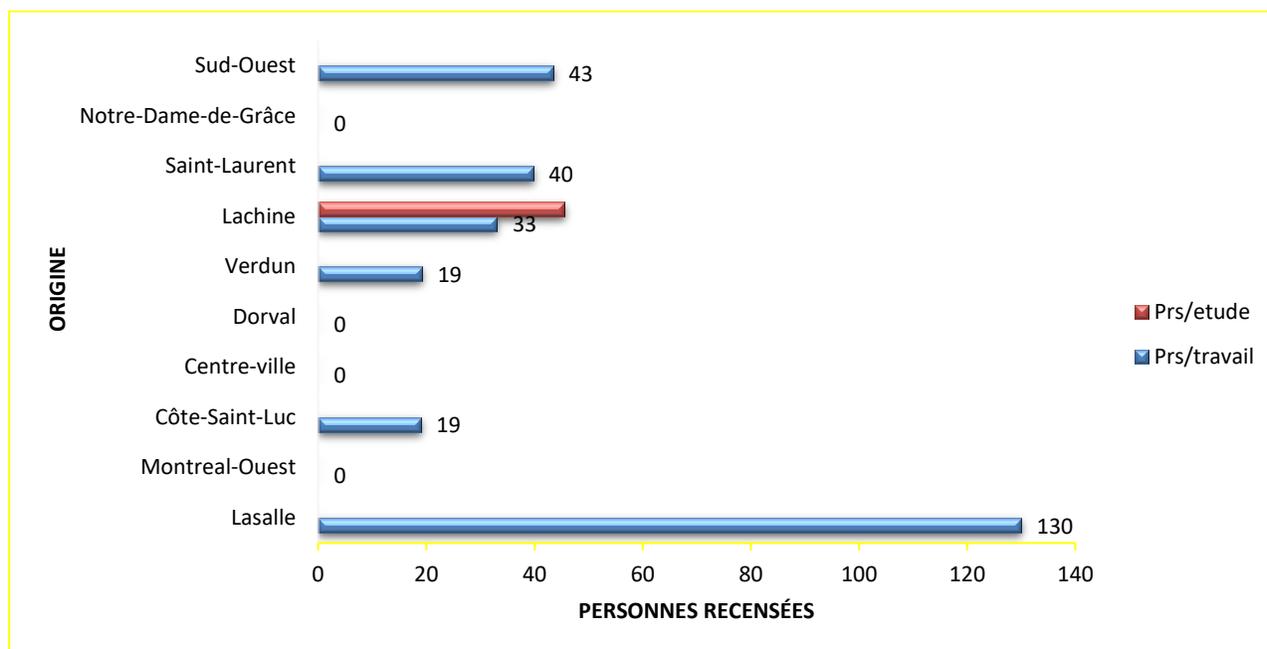
Graphique 3-4: Répartition des personnes en déplacement vers le quartier Saint-Pierre suivant tous les motifs, 2013



Graphique 3-5: Déplacement de la population vers Saint-Pierre suivant différents modes de transport, 2013



Graphique 3-6: Déplacement de la population vers Saint-Pierre pour le travail et les Études, 2013



3.2.2.2.3 Interprétation des résultats

Tels qu'observés aux Graphiques 3-3 à 3-6, la plupart des déplacements vers Saint-Pierre ont pour origine l'arrondissement dans lequel se trouve le quartier et ses environs. Il s'agit de 26% des déplacements totaux en une journée de 24 heures, contre 25% à LaSalle et 13 % à Notre-Dame-de-Grâce.

La majeure partie des déplacements dans le quartier se fait en automobile. Ce qui ne cadre pas avec la politique de mobilité durable de la ville de Montréal, qui préconise l'accessibilité et l'encouragement du transport en commun et/ou actif. C'est pourquoi, seulement en provenance de Lachine, on parle de 787 automobiles et 546 automobiles-conducteur, contre 262 personnes qui empruntent le transport en commun. Nous pouvons en déduire qu'environ 84 % des déplacements, de Lachine vers l'intérieur du quartier, se font en automobile. Ce qui laisse une grosse tache à l'empreinte écologique du quartier.

Le nombre d'utilisateurs d'automobile dont l'origine est LaSalle et la destination est Saint-Pierre est encore plus important. L'écart entre ces deux modes de déplacement est aussi visible dans les autres territoires à l'étude.

Les déplacements en provenance du centre-ville en sont une exception. La majorité se fait en transport en commun. Vue l'accessibilité et la disponibilité des moyens de transport collectif, environ 58,4 % des déplacements vers la région à l'étude.

En ce qui concerne les motifs de déplacement, les deux motifs étudiés sont le travail et les études. Cependant, tel qu'observé au Graphique 3-6, le nombre de personnes recensées pour ces motifs n'est pas assez significatif par rapport au profil de population totale recensée. Cela pourrait signifier que ces personnes se déplacent pour les motifs autres que ceux énumérés ou que le quartier sert uniquement de voie de contournement.

3.2.2.3 Déplacement des résidents à l'extérieur du quartier

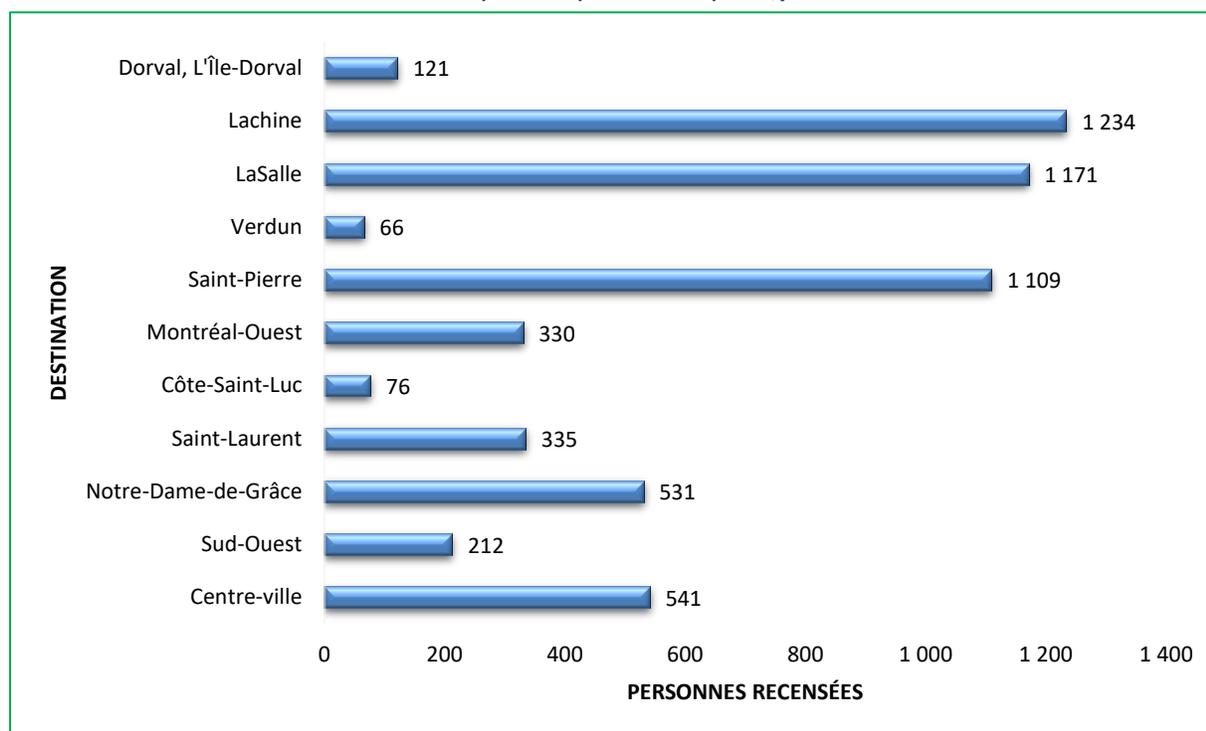
3.2.2.3.1 Méthodologie

Dans cette partie, il s'agit de recenser les personnes qui sortent du quartier pour des raisons et par des modes divers.

3.2.2.3.2 Résultats

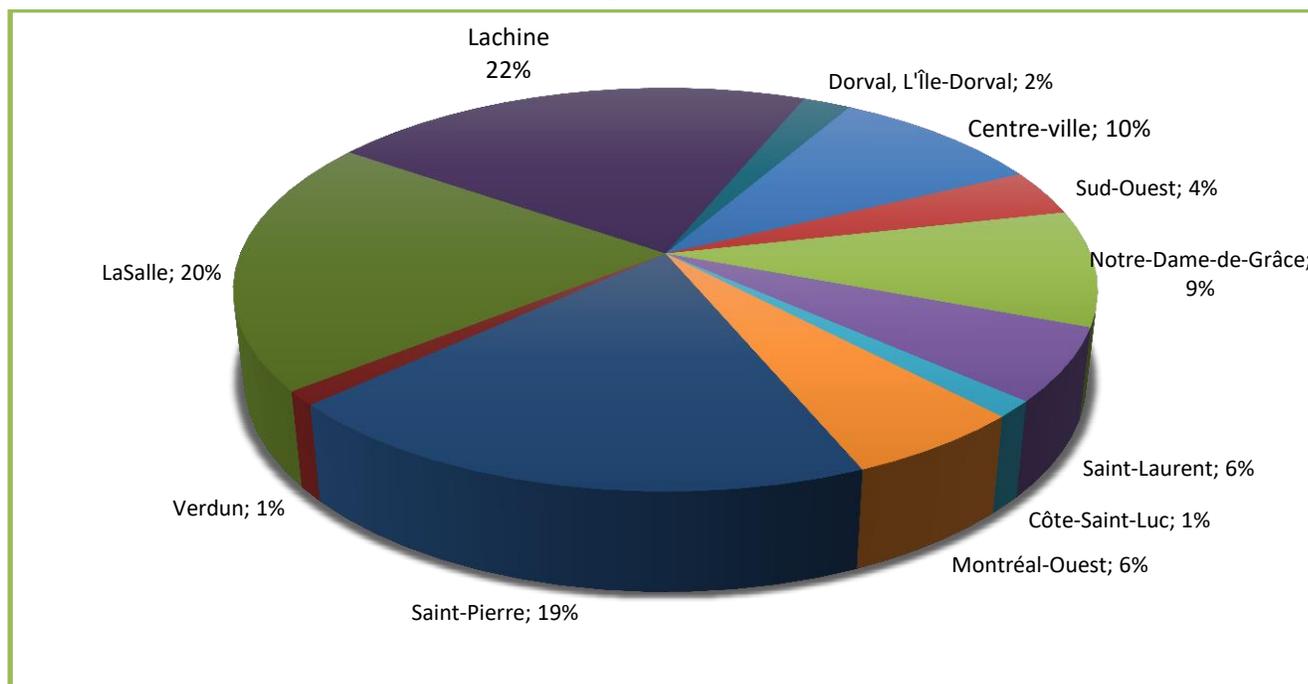
Les graphiques suivants sont les résultats des analyses des données du recensement cité ci-haut dont l'origine est le quartier Saint-Pierre.

Graphique 3-7: Population ayant pour point d'origine Saint-Pierre suivant tous les modes et les motifs de déplacement, 2013

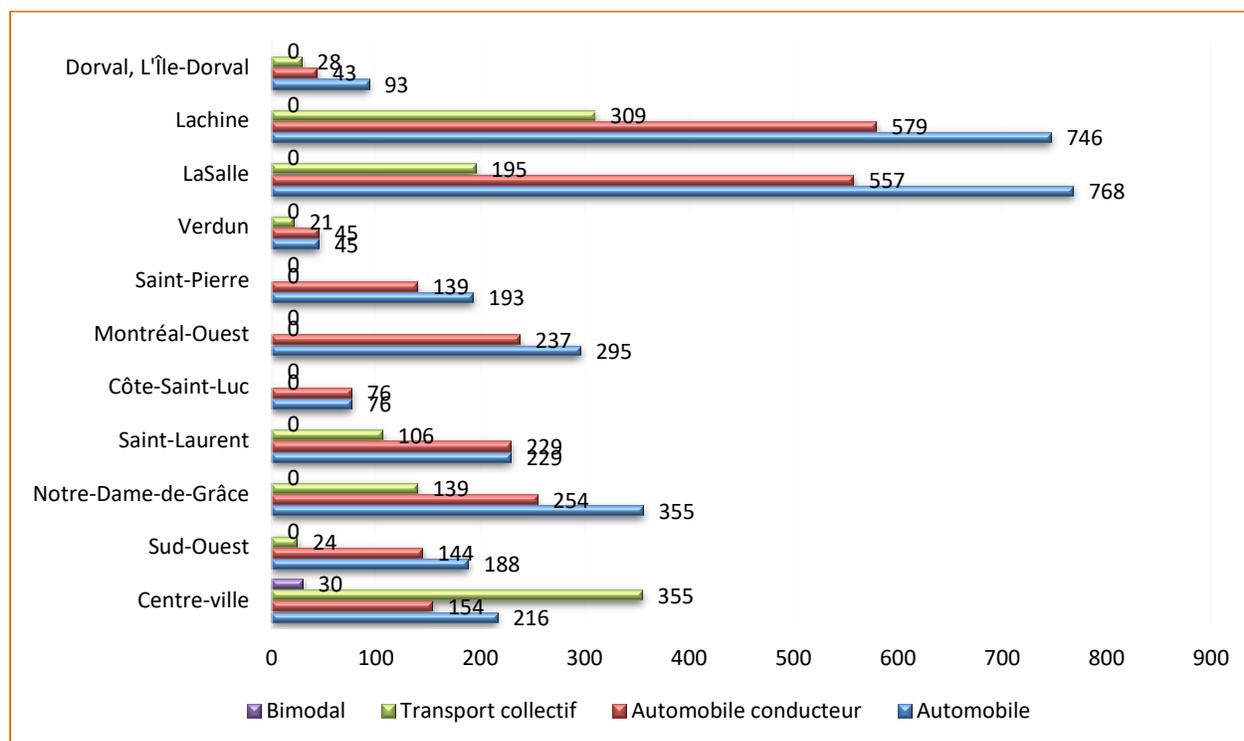


Enjeux et problématiques du DD à Saint-Pierre

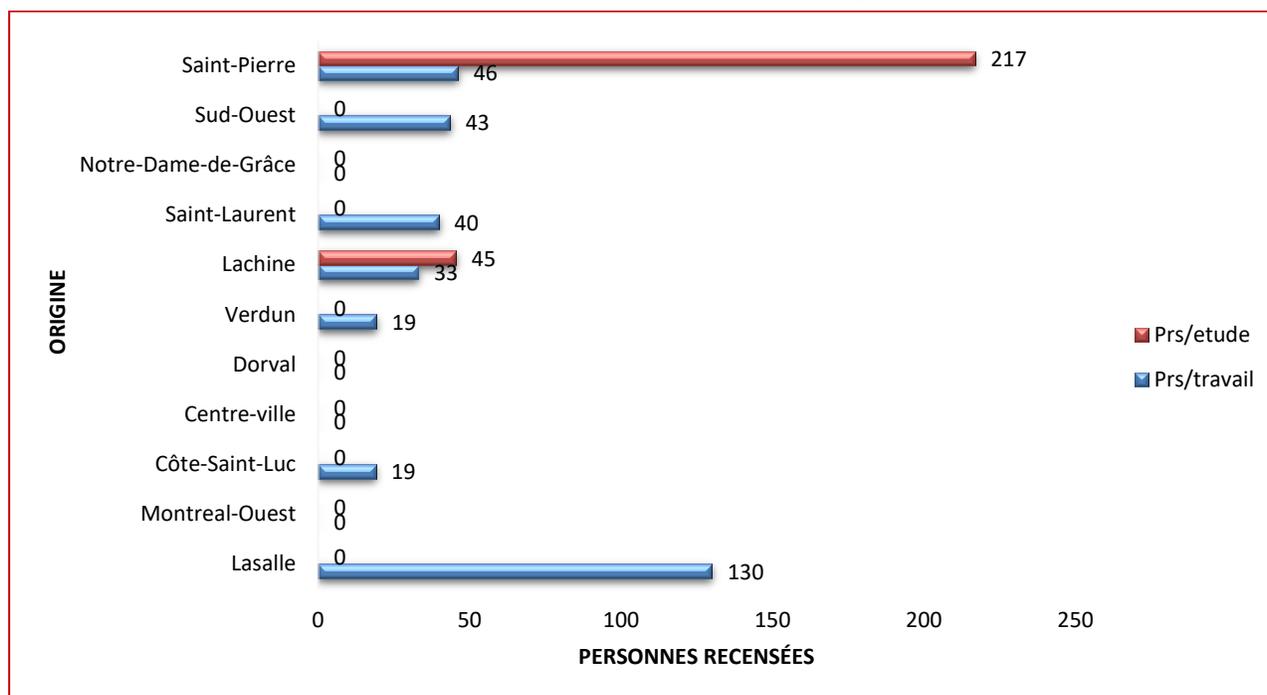
Graphique 3-8: Répartition de la population sur divers territoires suivant tous les modes et tous les motifs, 2013



Graphique 3-9: Répartition de la population suivant différents modes, 2013



Graphique 3-10: Répartition de la population suivant les motifs de déplacement, 2013



3.2.2.3.3 Interprétation des résultats

Tel qu'observé au Graphique 3-7, les résidents du quartier se déplacent principalement à l'intérieur de celui-ci ou dans les quartiers voisins de l'arrondissement, ou encore à LaSalle. Cela s'explique par la proximité des points de service. Cependant, l'on observe aussi que sur les 1109 personnes recensées dont l'origine est Saint-Pierre et la destination est le même quartier, seulement 263 se déplacent pour les motifs de travail et d'études. Donc, plus de la moitié de cette population est inactive si l'on n'en considère que ces deux motifs.

Ce qui est problématique surtout lorsque plus de 70% de la population à moins de 25 ans, et que l'âge médian est d'environ 37 ans.³

Remarque : Le rapport de dépendance démographique de la population de Saint-Pierre est d'environ 54%, il est le rapport entre la population inactive et celui de la population active.

$$R = \frac{P_{0-17} + P_{65+}}{P_{18-64}} \quad \text{Équation 3-1: Rapport de dépendance démographique}$$

Où : P_{0-17} est la population entre 0 et 17 ans ;

P_{65+} est la population de 65 ans et plus ;

P_{18-64} est la population active entre 18 et 64 ans et R le rendement recherché.

Tel qu'observé au Graphique 3-10, le transport collectif est l'un des modes le moins utilisé contrairement à la voiture qui représente environ 70 % des déplacements. Ce qui a un impact négatif directement sur la circulation routière et qui n'encourage pas le concept de mobilité durable dans le secteur. Aussi, l'on peut remarquer qu'il n'y a pas de déplacement bimodal pour ceux qui entrent dans le territoire tel que présenté au Graphique 3-9. La présence des infrastructures ou de mobiliers urbains pouvant encourager ce type de déplacement contribuerait à un déplacement beaucoup plus durable et désengorgerait les rues du quartier.

3.2.2.4 Limites critiques

En s'appuyant sur les politiques de Québec, Montréal et Lachine, l'objectif d'avoir une ville, voire un quartier qui se dit durable en matière de mobilité est loin d'être atteint.

- L'automobile est encore le moyen de transport par excellence dans l'arrondissement de Lachine et dans le quartier Saint-Pierre. Cependant, vu le taux de pauvreté tel que présenté plus haut, l'on peut conclure que la majeure partie des automobilistes présents dans le quartier ne proviennent pas de celui-ci. La possession automobile dans le quartier étant inférieure à 1,3 par individu, le débit de circulation est donc généré par les personnes extérieures au quartier.
- Le transport en commun n'est pas assez encouragé pour le desservi de la population aussi bien à l'intérieur du quartier qu'à l'extérieur.
- Le travail et les études ne sont pas les motifs de déplacement les plus importants dans le territoire. Ce qui cède la place aux loisirs. Mais on peut quand même s'interroger quant au devenir ou à la croissance économique du quartier, surtout si la population est de moins en moins active financièrement.

4. DIAGNOSTIC DE TRANSPORT

Les moyens possibles d'accès au quartier Saint-Pierre sont : le vélo, la marche, la voiture et le transport en commun. Cependant, les usagers qui emploient ces différents moyens ont des contraintes qui affectent la fluidité générale de la population.

Le réseau de train entourant le quartier est aussi accessible via la gare du canal et celle de Montréal-Ouest. Dans un contexte de mobilité durable, les différents modes de transport étudiés dans le quartier Saint-Pierre sont : le transport actif (cyclistes et piétons), le transport en commun (autobus et train), le transport automobile, dit passif (voiture et camion).

4.1 Le transport actif

Le transport actif tel que développé dans ce rapport comprend : la marche à pied et le vélo.

4.1.1 Les piétons

Le quartier Saint-Pierre était connu historiquement comme étant une ville indépendante, où les motifs de déplacement se trouvaient essentiellement dans le territoire et au besoin dans les quartiers limitrophes. Il est progressivement devenu une zone de transit de circulation pour automobiliste, trains, cyclistes, camionneurs et autobus. Dans la même superficie (**2,2 km²**) du territoire où vivent **2145** ménages, l'on note un volume journalier d'environ 12 000 voitures et camions⁶ selon la même source. Ce volume aussi important de véhicules a été enregistré uniquement dans l'artère principale (Saint-Jacques), ce qui constitue un véritable danger pour les piétons et les cyclistes. Un débit aussi important de circulation routière augmente la probabilité que des accidents se produisent, par conséquent, augmente aussi les risques d'accidents dont les conséquences peuvent être humaines et/ou économiques.

Risque = Probabilité x conséquences *Équation 4-1: Équation du risque*

Tel qu'observé à l'Équation 4-1, l'un des moyens de diminuer les risques d'accident, serait de diminuer la possibilité qu'un événement de la sorte se produise, car les probabilités sont directement proportionnelles aux risques.

⁶Sophie Paquin, Anne Pelletier, *L'audit de potentiel piétonnier de la RUI Saint-Pierre*. Agence de la santé et des services sociaux. Gouvernement du Québec 2011. 17p.

N.B : Le volume mesuré ne comprend pas le trafic sur l'échangeur Saint-Pierre.

4.1.1.1 Problématiques et enjeux piétonniers dans le quartier Saint-Pierre

De manière générale, les différentes problématiques énumérées par les citoyens lors des rencontres du comité de sécurité à Saint-Pierre sont :

- Le manque de traverses sécuritaires sur la rue Saint-Jacques ;
- L'absence de marquages piétonniers dans la majorité des intersections ;
- L'absence ou le dysfonctionnement des feux de signalisation piétonne ;
- Le non-respect de la limite de vitesse de circulation des automobilistes dans le quartier ; La limite de vitesse dans le quartier est de 30 km/h, selon un sondage présent dans l'audit dont la source est mentionnée ci-haut, environ 90% des automobilistes ne respectent pas celle-ci ;
- La proximité des véhicules lorsqu'on se promène sur la rue Saint-Jacques (très peu d'espace entre le trottoir et la chaussée) ;
- La perte et le manque de structure administrative dans le quartier, et de commerce de proximité.

Ces différentes problématiques énumérées ci-dessus présentent principalement des enjeux de sécurité et de santé dans le territoire. « **Aucune perte de vie n'est permise** », dit-on, l'année 2017 a connu un incident tragique, une octogénaire a perdu la vie en traversant la rue, entre Notre-Dame et Saint-Pierre. Entre les années 1999 et 2008, la concentration des accidents sur toute l'échelle du quartier se fait sur 800m² (par rapport à la superficie du quartier qui est de 2,2km²) (Paquin & Pelletier, 2011). Cela va à l'encontre de la politique de la vision zéro de la ville de Montréal.

Une analyse des intersections les plus problématiques pour piétons du quartier a été réalisée. Celles les plus marquantes selon le comité de sécurité de Saint-Pierre sont : Saint-Jacques et Ouellette, Saint-Jacques et Saint-Pierre, et Saint-Pierre et Notre-Dame.

Une analyse des données des accidents suivant les types de victimes et la gravité de la blessure a été réalisée. Les données traitées ont été recueillies en 2017 et permettent d'avoir un point de

Enjeux et problématiques du DD à Saint-Pierre

vue d'ensemble sur la majeure partie des intersections du le territoire. Les tableaux suivants nous la présente.

Le Tableau 4-1 présente le nombre de véhicules motorisés impliqués dans les accidents de la route au courant de l'année 2016 dans le quartier Saint-Pierre aux intersections telles qu'observées.

Tableau 4-1: Nombre de véhicules impliqués dans les accidents de la route, 2016

Rue d'accident		Somme de NB_VEH_IMPLIQUES_ACCDN						
Gravité de l'accident	DES ERABLES	DES ERABLES MILTON	RICHMOND	ST JACQUES	ST JACQUES	ST PIERRE		
Grave								2
N-D								2
Léger	4	1	2	2	21	2		4
AV OUELLETTE	0	0	0	0	2	0		0
DURANCEAU	0	0	0	0	1	0		0
EASTERN	0	0	0	0	1	0		0
GOWANS	0	0	0	0	2	0		0
RICHARDSON	0	0	0	0	2	0		0
RICHMOND	0	0	0	0		0		2
ST PIERRE	2	0	0	2	4	0		0
(vide)	2	1	2	0	9	2		2
Total général	4	1	2	2	21	2		6

Source : Données ouvertes SAAQ, 2016

Aussi bien sur ce tableau que pour ceux qui vont suivre dans cette partie, le (vide) est pour les lieux dont l'emplacement exact n'a pas été enregistré dans les bases de données initiales. Aussi, N-D est pour la rue Notre-Dame et la rue Saint-Jacques est enregistrée 2 fois, une première fois comme rue Saint-Jacques et une seconde, Saint-Jacques ouest, cependant des vérifications ont été faites afin de s'assurer que les données analysées sont prises dans la balise géographique du site.

Il est important de remarquer que la rue Saint-Jacques est la rue qui enregistre le plus d'accidents de voitures. Le débit important des véhicules sur cette rue pourrait expliquer ce problème. De plus, il est à noter que 2 accidents graves ont été enregistrés en 2016 au coin de N-D et Saint-Pierre, ce qui rend de cette intersection particulièrement dangereuse. Le décès d'une octogénaire a été enregistré en 2017 à cette même intersection. Le cumul des accidents tels qu'analysé est de 38. De telles observations viennent confirmer le sentiment d'insécurité

éprouvé par les habitants du quartier et les craintes qu'affirment éprouver les membres du comité de sécurité urbaine de la CRUISP⁷.

Le second tableau recense les piétons victimes d'accidents de la route au courant de la même année. La même source de données a été analysée.

Tableau 4-2: Nombre de piétons blessés, 2016

Gravité de l'accident	Somme de NB_VICTIMES_PIETON							
	DES ERABLES	DES ERABLES MILTON	RICHMOND	ST JACQUES	ST JACQUES	ST PIERRE		
Grave	0	0	0	0	0	0	0	0
N-D	0	0	0	0	0	0	0	0
Léger	0	1	0	0	2	0	0	0
AV OUELLETTE	0	0	0	0	0	0	0	0
DURANCEAU	0	0	0	0	1	0	0	0
EASTERN	0	0	0	0	0	0	0	0
GOWANS	0	0	0	0	0	0	0	0
RICHARDSON	0	0	0	0	0	0	0	0
RICHMOND	0	0	0	0			0	0
ST PIERRE	0	0	0	0	0	0	0	0
(vide)	0	1	0	0	1	0	0	0
Total général	0	1	0	0	2	0	0	0

Selon le Tableau 4-2, durant l'année 2016, il n'y a pas eu de blessé grave (piéton) enregistré. Cependant, sur certaines rues du quartier, comme la rue Saint-Jacques, l'on compte des blessures légères. Au total, 3 blessures légères sont enregistrées. Cela ne cadre pas avec la vision zéro de la ville de Montréal.

Il est important de remarquer que les dommages matériels ne font pas partie de la colonne gravité de l'accident. Ce qui signifie qu'aucun accident de la route n'a engendré des dommages matériels en 2016.

4.1.1.1.1 Viaduc Saint-Pierre

Le Viaduc Saint-Pierre est l'accès le plus dangereux du quartier selon les citoyens sondés. Il est une voie d'accès à la sortie de l'autoroute, 1^{er} Avenue Dollard, à cela, la première voie d'accès pour ceux voulant continuer vers l'ouest de Lachine et LaSalle. Une des problématiques afférentes dans le quartier Saint-Pierre est la superposition d'échelle. À cette intersection, nous avons un passage piéton-cycliste, une voie de contournement pour camions et automobiles, et

⁷ Le comité de sécurité de la CRUISP, et un groupe de citoyens de Saint-Pierre, d'acteurs locaux et d'élus municipaux qui travaillent tous ensemble dans l'amélioration du climat de vie de la population pierroise.

une voie directe de passage pour automobiles. Tout cela est coordonné par un même feu de circulation.



Figure 4-1: Superposition d'échelle sur Saint-Pierre

Source de l'image : (GRAME, CRUISP, & CASUAL, Mars 2013)

De plus, de l'autre côté de la route, à l'intersection de Saint-Pierre et Notre-Dame, l'on note une continuité invisible de la piste cyclable, une voie ferrée, des commerces et une artère principale (Notre-Dame) et un volume important de circulation.

Cette partie du territoire est hostile pour le transport actif, car la traversée est dangereuse pour les usagers vulnérables et l'accessibilité est moins évidente à cause du sentiment d'insécurité perçu. Les commerces, comme le Tim Hortons, sont les moteurs de déplacement les plus importants dans le secteur, aussi bien pour les automobilistes que pour les piétons et les cyclistes. Aux heures de pointe, on compte en moyenne 5 minutes aux piétons pour quitter des 2 arrêts bus pour « le cœur du quartier », soit entre Saint-Pierre et Saint-Jacques. Et cela, malgré les quelques mètres à parcourir.

Un projet de réaménagement du viaduc Saint-Pierre est en révision actuellement, il consiste à implanter des arbustes autour dudit viaduc, de manière à diminuer les îlots de chaleur et les

émissions de GES. Il a aussi pour but de sécuriser les piétons et les cyclistes par un aménagement urbain propre au transport actif.



Figure 4-2: Voie d'entrée du Viaduc de Lasalle vers Saint-Pierre



Figure 4-3: Vue aérienne du pont Saint-Pierre (GRAMÉ, CRUISP, & CASUAL, Mars 2013)

Suivant une étude réalisée par le GRAMÉ en 2013, 40% des déplacements sud-nord de cette intersection se font sur le passage interdit, vu que le temps de relai pour se retrouver de l'autre côté du viaduc semble plus court.

De plus, vu l'absence de voies cyclables et la proximité du canal qui est un attrait pour piétons et cyclistes, les deux types d'utilisateurs de la route se retrouvent à partager ensemble le trottoir, en direction nord-sud.

Enjeux et problématiques du DD à Saint-Pierre

4.1.1.1.2 Intersection Saint-Jacques et Saint-Pierre

À l'intersection Saint-Jacques et Saint-Pierre, il existe un feu de signalisation pour piétons, en direction sud (Scénario1). Il est inexistant en direction nord. Un sac de poubelle noir a été mis sur ce le feu pour piétons, en direction nord, depuis le mois de mars 2017. Celui-ci a été enlevé.

Néanmoins, cette intersection reste fort achalandée.



Figure 4-4 : Scénario 1- Saint-Pierre/Saint-Jacques (vue vers l'ouest)



Figure 4-5 : Scénario 2- Saint-Pierre/Saint-Jacques (vue du centre)



Figure 4-6 : Scénario 3- Passage piéton et cycliste sur l'avenue Saint-Pierre



Figure 4-7 : - Passage piéton et cycliste sur à la fin de la rue Saint-Jacques

Au scénario₁, on observe 2 voies de circulation pour cyclistes, dans les deux sens, et un trottoir. Cependant, le trottoir de passage pour piéton est tellement étroit, qu'il est confondu avec l'espace de stationnement du commerce Vig Auto. Il n'existe pas de délimitation apparente entre les trois espaces.



Figure 4-8: Option de traversée piétonne

Le scénario₂ présente un véritable danger pour les piétons. Il n'existe pas de signalisation pour interdire le piéton de traverser, ou pas de signalisation pour le permettre de traverser de façon sécuritaire. La seule option de traversée est de faire le tour du carré de circulation pour pouvoir se trouver de l'autre côté (tel que présenté par le tracé en rouge).

Ce qui paraît difficile pour la majorité de piétons. D'où ils traversent sur la diagonale au carré, pour la plupart, ou abordent la traversée dangereuse. (Changement apporté en 2018)

Cette même intersection est une voie de contournement des camionneurs qui veulent s'en aller à l'est de Saint-Jacques, ou prendre le nord de Saint-Pierre. Ce qui diminue la visibilité des autres automobilistes et augmente le risque d'accidents.

Au scénario₃, l'on observe la fin du trottoir et le début de la piste cyclable. Ici, l'incitation aux deux usagers (piétons et cyclistes) à partager la route est implicite. Ce qui constitue un véritable danger pour ces utilisateurs, surtout qu'il n'existe pas de limites physiques avec la chaussée, en dehors du marquage au sol qui n'est pas nécessairement visible le long de l'année.

Enfin, le scénario₄ présente une autre discontinuité du passage piéton vs le passage cyclable. Entre les 2 derniers scénarios, on assiste à la fin de la piste cyclable pour le début d'un trottoir pour piétons, obligeant une fois de plus les deux usagers à partager le même espace routier.

4.1.1.1.3 Intersection Saint-Jacques et Ouellette

Les raisons de déplacements pour les habitants du quartier sur cette intersection sont nombreuses : la présence des commerces dans les alentours, le premier arrêt d'autobus pour les personnes entrant dans le quartier, l'école primaire, le coopérative Saint-Pierre aux liens, la p'tite Maison de Saint-Pierre, les résidences Jean-Placide-



Figure 4-9: Vue spatiale de l'intersection Saint-Jacques et Ouellette

Desrosiers et Malo, et les nombreux ménages des 4 coins de l'intersection. Il s'agit d'un point



Figure 4-10: Intersection Saint-Jacques



Figure 4-11: Intersection Ouellette

d'accessibilité accru et sensible, en raison de sa position et ses nombreux attraits, en plus de sa traversée par les élèves de l'école Martin-Bélanger.

Principalement, le grand danger dans cette intersection est la limite de vitesse. Même-ci elle est précisée (max. 30 km/h) à quelques mètres de celle-ci, elle n'est pas respectée. La rue, à ce tronçon du territoire, est jonchée par les jeunes enfants, certains en âge d'aller à l'école tout seul, d'autres accompagnés par les frères aînés en dessous de l'âge adulte. De plus, un grand nombre de cyclistes proviennent de Montréal-ouest ou d'autres régions avoisinantes y circulent. Le marquage au sol est présent. Cependant, la synchronisation entre les feux de passage

piétons et ceux des véhicules est mal coordonnée. Celui des piétons est souvent en marche en même temps que celui pour les véhicules, malgré l'achalandage à l'intersection et la circulation dans tous les sens.

Suivant une étude réalisée en novembre 2009 par l'entreprise CIMA+ dans le quartier, la recommandation donnée à court terme pour l'intersection Saint-Jacques/Ouellette était de changer les têtes de feux de circulation, ainsi que le phasage et le minutage afin de permettre des phases protégées pour piétons⁸. À long terme, il a été recommandé de diminuer le nombre d'arrêt sur la rue Saint-Jacques, de rendre en sens unique certaines rues (comme la rue Ouellette).

4.1.1.2 Audit de potentiel piétonnier

4.1.1.2.1 Définition et données

Un audit de potentiel piétonnier est une étude qui permet d'évaluer si un territoire est favorable ou non à la marche. Les outils d'évaluation d'audit sont :

- Les fonctions urbaines ;
- Les voies de déplacement : les trottoirs, le mobilier urbain et l'éclairage, le type de rue et la vitesse de circulation ;
- La configuration des intersections ;
- L'ambiance urbaine et l'expérience de marche ;
- L'accès physique au transport en commun et aux voies cyclables.

Les données présentes dans cette analyse sont issues de *L'audit de potentiel piétonnier de la rue Saint-Pierre, pour un quartier qui marche*, réalisé par Sophie Paquin et Anne Pelletier, en collaboration avec Maude Beausoleil.

Source : (Pelletier, 2011)

⁸ CIMA+. (2009). *ÉTUDE DE SÉCURISATION D'INTERSECTIONS*. Lachine: COMITÉ DE REVITALISATION URBAINE INTÉGRÉE.

4.1.1.2.2 Résultats

4.1.1.2.2.1 Suivant les habitudes de marche des répondants

Environ 83 % des informateurs-clés affirment marcher tous les jours dans le secteur. Les raisons principales pour lesquelles ils marchent sont les suivantes :

- 67 % disent que c'est bon pour la santé ;
- 17% c'est agréable ;
- 17% affirment que le transport en commun est le principal moyen de déplacement.

Le même constat a été observé chez les passants dont 71% prétendent marcher tous les jours dans le quartier Saint-Pierre :

- 42% c'est bon pour la santé ;
- 26 % c'est plus rapide ;
- 13% c'est agréable.

4.1.1.2.2.2 Suivant les raisons qui pousseraient à marcher plus dans le secteur

Selon les informateurs-clés, les raisons qui les pousseraient à marcher davantage dans le quartier sont les suivantes :

- Une meilleure sécurité reliée à la circulation automobile, 83% ;
- Un meilleur esthétisme du secteur, 83% ;
- Plus de bancs 83% ;
- Une meilleure sécurité urbaine, 67% ;
- Un éclairage plus adéquat pour les piétons, 67% ;
- Un secteur plus propre, 50% ;
- Moins de pollution atmosphérique, 50% ;

En ce qui a trait aux passants, les résultats sont les suivants :

- Une meilleure sécurité reliée à la circulation automobile, 55% ;
- Meilleure sécurité urbaine, 42 % ;
- Moins de pollution sonore, bruit, 42% ;
- Plus d'espaces verts, 42 % ;
- Un éclairage plus adéquat, 39%.

4.1.2 Les cyclistes

Les problématiques reliés aux cyclistes sont pratiquement les mêmes qu'à pied dans le quartier Saint-Pierre. Plusieurs trottoirs sont partagés par les 2 usagers du transport actif et s'y déplacer est autant difficile qu'avec les autres usagers du transport actif.

Tel que présenté à la Figure 4.12, le réseau de piste cyclable de l'arrondissement de Lachine en général, tout comme celui de Saint-Pierre en particulier, est discontinu. Les liens cyclables ne

sont pas entretenus. Le tracé de la piste cyclable du canal, jusqu'à Saint-Pierre par la rue des Érables est bien défini, mais il ne longe pas le quartier pour rejoindre l'est de Lachine, ou remonter la côte jusqu'à Montréal-ouest.



Figure 4-12: Extrait de carte des pistes cyclables du grand Montréal

Les problématiques rattachées à certaines des intersections principales sont déjà citées à la partie 4.1.1.1, d'autres relevées par le comité de sécurité ont été soumises à notre attention.

4.1.2.1 Le long de la rue Saint-Jacques

Le boulevard Saint-Jacques est la rue principalement convoitée par les cyclistes qui traversent le quartier. Environ 83% de cette population passe par Saint-Jacques, mal-



Figure 4-13: Vue longitudinale de la rue Saint-Jacques

gré le trafic et l'absence de marquages au sol. C'est une artère dangereuse en raison de l'étroitesse des espaces de circulation vs le nombre de véhicules qui la traversent. En plus de ne pas avoir de voie réservée pour cyclistes dans cette rue, le marquage au sol n'est pas toujours présent le long des 2 ou 3 allées de circulation, dans les deux sens. Une visite des lieux a été effectuée au courant de l'étude. Bien que refaite cet automne, quelques réaménagements devraient être faits.

Les lieux, au moment de l'analyse sont semblables à ce qui est présenté aux figures précédentes.



La Figure précédente nous présente le tracé des zones cyclables dans le canal, en dehors de la zone limitrophe du canal. Le chemin cyclable est présent de long de la rue des Érables, des 2 côtés du tunnel Saint-Pierre. Ensuite, il y a possibilité de passer par les rues Saint-Pierre et l'avenue Gowans, plus à l'ouest.

Enjeux et problématiques du DD à Saint-Pierre

La présence ou non des voies pour cyclistes est soulignée aux Figures 4.4 à 4.7. Quant à la bretelle sur l'avenue Gowans, elle s'arrête au début de l'avenue Richmond, près du restaurant La fleur. L'utilisateur à cet endroit est obligé de partager la piste cyclable ou de circuler dans le sens opposé à la circulation des automobilistes.



Figure 4-16: Arrêt de la piste cyclable- fin de l'avenue Gowans et début de l'avenue Richmond



Figure 4-15: Une entrée et sortie du quartier

L'absence de délinéage et de tracé pour les cyclistes sur une intersection où les cyclistes sont encouragés à se rejoindre, comme le montrent les 2 figures précédentes, augmente le risque

d'accidents. Les personnes à vélo n'ont comme choix à cette intersection, soit de partager la piste pour piétons, soit de traverser le quartier sur la chaussée, en même temps que les automobilistes.

4.1.3 Limites du transport actif dans le quartier

Il est pertinent de souligner qu'il existe un tracé et un espace urbain partiellement disponibles pour rendre le transport actif viable dans le territoire. Cependant, celui-ci est mal proportionné et mal reparti sur l'ensemble du réseau cyclable de la ville. Il existe à cet effet, des limites aussi bien pour les piétons que les vélos.

4.1.3.1 Limites des piétons dans le quartier Saint-Pierre

- Manque de passages piétons à certains tronçons de la rue Saint-Jacques ;
- Discontinuité des tracés des espaces de circulation des piétons ;
- Incapacité de traverser le quartier à la course à pied (lors du sondage émit par (Paquin & Pelletier, 2011), 50% des pierrois trouvaient cela impossible) ;
- Inaccessibilité à plusieurs commerces et services ;
- Disfonctionnement et/ou absence des feux de circulation piétonne aux intersections ;
- Climat d'insécurité à cause du débit de circulation et du non-respect de la limite de vitesse ;
- La visibilité la nuit est difficile dans certains tronçons où les lampadaires sont défectueux ou absents ;
- Paysage visuel dégradant (seulement 48% des personnes sondées le trouve agréable).

4.1.3.2 Limites des cyclistes dans le quartier Saint-Pierre

- Discontinuité des tracés des espaces de circulation des cyclistes et des liens cyclables avec d'autres régions avoisinantes ;
- Traversées non identiques ou et/ou non sécuritaires ;
- Inaccessibilité à plusieurs commerces et services ;
- Absence des feux de signalisation pour cyclistes ;

- Climat d'insécurité à cause du débit de circulation et du non-respect de la limite de vitesse ;
- Paysage visuel dégradant ;
- Absence de supports à vélo et service de bixi.

4.2 Le transport en commun

Le transport en commun est un besoin indispensable pour les pierrois. L'accès aux services inexistant dans le territoire, le travail, les études, les loisirs, sont des motifs de déplacement des pierrois dans le quartier, et une bonne partie de la population est de faible revenu, ne pouvant pas s'offrir une voiture. Il est aussi une solution au volume important de véhicules qui traversent le quartier.

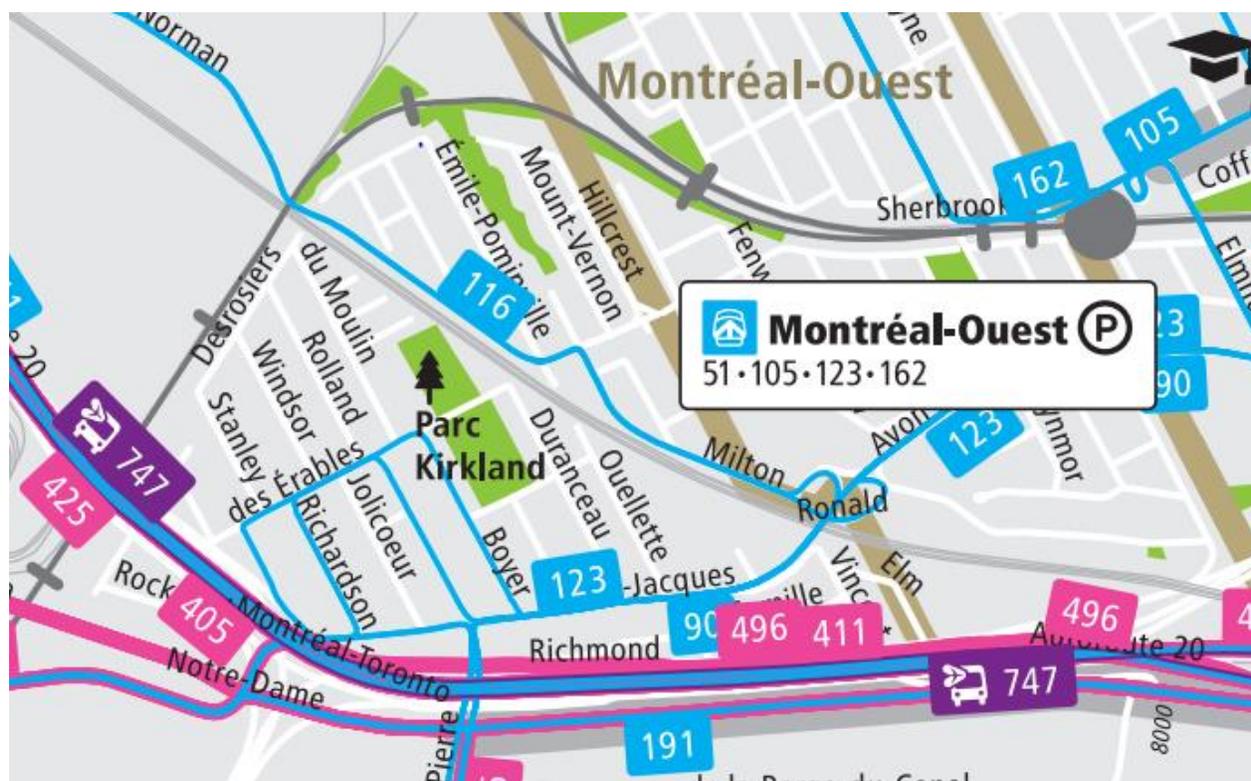


Figure 4-17: Réseau d'autobus de Saint-Pierre et ses environs

Source : STM info, extrait du plan du réseau 2017

Comme présentée à la Figure 4-17, plusieurs autobus traversent le quartier et ses environs.

4.2.1 Situation de transport en commun actuelle

Il est à noter que, lors des recherches effectuées, essentiellement, le transport en commun est représenté par le transport en autobus.

Dans une journée de 24h, dont les heures de pointe sont entre 5h et 8h59 du matin, et le soir entre 16h et 19h30, le nombre de personnes en provenance de d'autres quartiers et s'arrêtant en transport en commun à saint-Pierre est présenté dans le tableau suivant :

Tableau 4-3: Déplacement vers Saint-Pierre en transport en commun

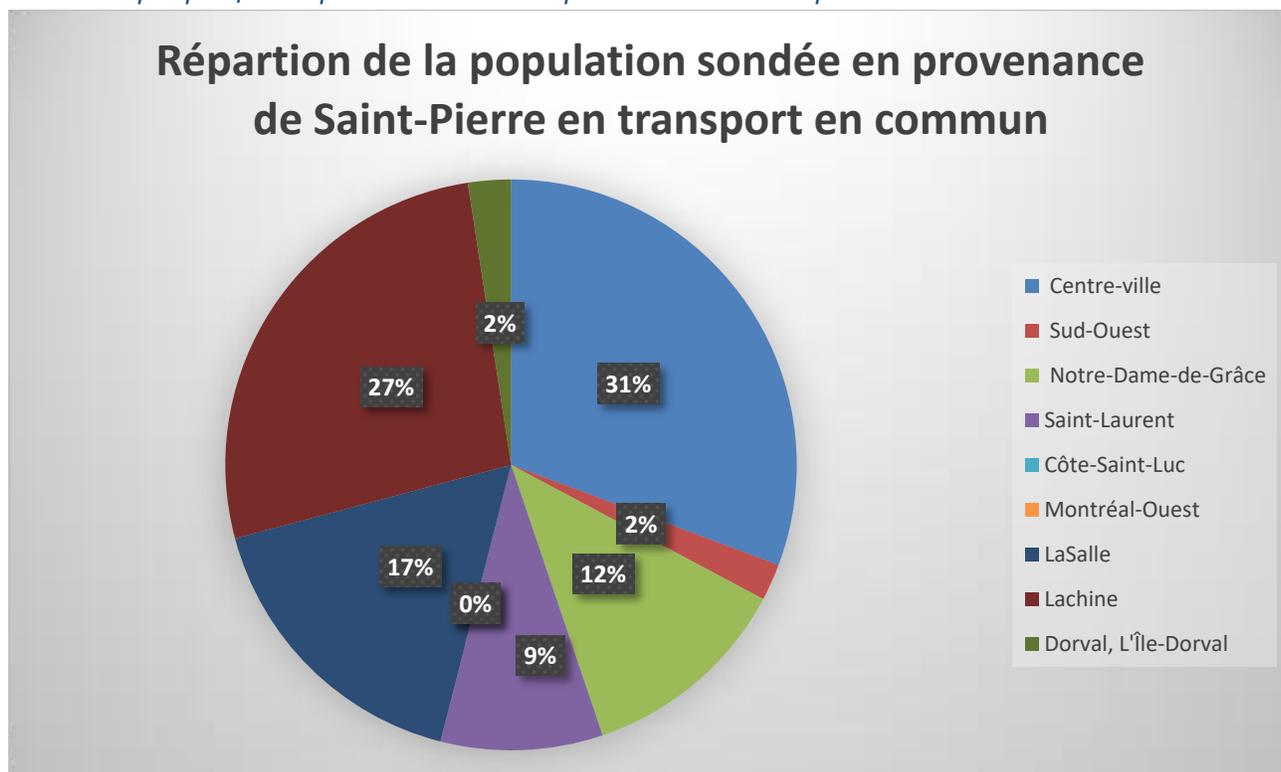
Origine 	Nombre de personnes recensées en direction de Saint-Pierre/ jour
Lachine	546
Centre-Ville	445
LaSalle	171
Notre-Dame-de-Grâce	139
Montréal-Ouest	0
Côte-Saint-Luc	0

Source: (Montréal V. d., Mobilité des personnes dans la région de Montréal, Enquête Origine-Destination 2013., 2013)

Selon le sondage, environ **1301** personnes font un arrêt à Saint-Pierre en transport en commun. Ces personnes s'y arrêtent pour les motifs de travail (6%), de visite à la famille ou amis, pour une autre correspondance vers Lachine ou LaSalle, et les loisirs (l'attrait à l'aréna Saint-Pierre).

En ce qui a trait à la population de Saint-Pierre, en moyenne 1704 personnes déplacées en transport en commun sont enregistrées par jour de sondage. Sur une population d'environ 5000 habitants suivant les estimations de 2017, cela représente environ 34% de la population pierroise. La répartition de ces déplacements se présente comme suit :

Graphique 4-1: Déplacement en transport en commun en provenance de Saint-Pierre



Source : (MTL, 2014)

Essentiellement, les déplacements des résidents du quartier se font vers le Centre-Ville (30%) et Lachine (26%). Cela en raison de l'attrait de ces pôles de transport, en matière de travail, de loisir et d'éducation. En termes de population, les données se présentent comme suit :

Tableau 4-4: Personnes-autobus en provenance de Saint-Pierre

Origine	Nombre de personnes
Centre-ville	355
Sud-Ouest	24
Notre-Dame-de-Grâce	139
Saint-Laurent	106
Côte-Saint-Luc	0
Montréal-Ouest	0
LaSalle	195
Lachine	309
Dorval, L'Île-Dorval	28

Tel qu'observés au tableau précédent, les territoires comme le Sud-ouest ont moins d'attrait pour les Saint-Pierrois, peut-être est-ce à cause du desservi des autobus dans ces différents

territoires où les déplacements sont quasiment nuls pour les résidents du quartier. Toutefois, le transport en commun comme solution du désenclavement de la rue Saint-Jacques, en général le quartier Saint-Pierre est une idée émergente du comité de sécurité de la RUI Saint-Pierre.

4.2.1.1 Desservi actuel du quartier en autobus

Il est important de noter que les données qui suivent ont été enregistrées par la société de transport de Montréal du **28 août 2017 au 7 janvier 2018**.

Actuellement, le quartier est desservi par les autobus :

- 90 Saint-Jacques ;
- 123 Dollard ;
- 116 Lafleur/Norman ;
- 195 Sherbrooke/Notre-Dame ;
- 356 Lachine/Montréal-Trudeau/Des Sources (Autobus de nuit)
- 491 et 496 Express Lachine

4.2.1.1.1 Directions : Ouest et Est

4.2.1.1.1.1 Autobus 90- Saint-Jacques

Majoritairement, le réseau de transport en commun est couvert par l'autobus 90 Saint-Pierre.

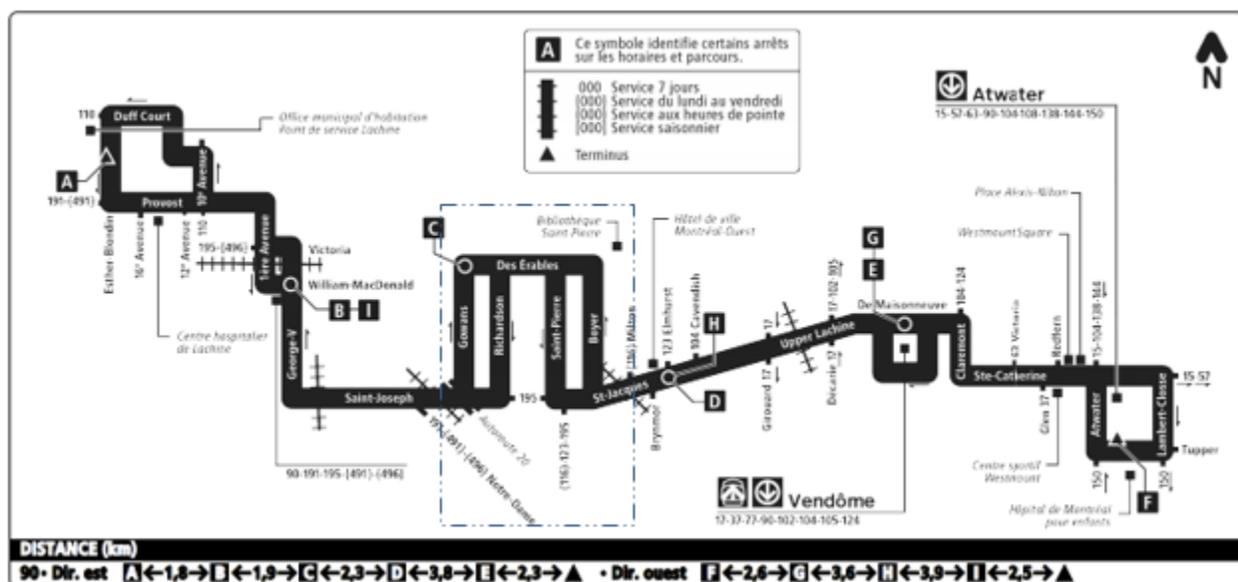


Figure 4-18: Tracé de l'autobus 90

L'espace de traversée de cet autobus est identifié à la figure qui suit :

Source : (STM, 2017)

Enjeux et problématiques du DD à Saint-Pierre

La distance parcourue par la 90 est d'environ 2,2 km, sur 7 arrêts du territoire à l'étude, ce qui correspond à environ 314 m de distance entre chacun des arrêts. Le desservi de cet autobus aux 2 extrémités, dans les deux sens, oscille entre le quartier Duff Court (Lachine-Est) et le métro Atwater (Centre-Ville). Ce qui correspond à une grande portée de l'est-ouest non seulement pour les pierrois, mais aussi pour les personnes d'ailleurs qui désirent traverser le quartier. En moyenne, entre 06h 05 et 15h 45, le temps d'attente selon la société de transport du Québec dans les deux sens est de 10 minutes les jours de semaine dans les deux sens, et d'un peu plus de trente minutes les weekends et en dehors des heures de pointes.

4.2.1.1.1.2 195 Sherbrooke/Notre-Dame

En plus de l'autobus 90, l'autobus 195 dessert lui aussi l'ouest et l'est de l'île en traversant le quartier.

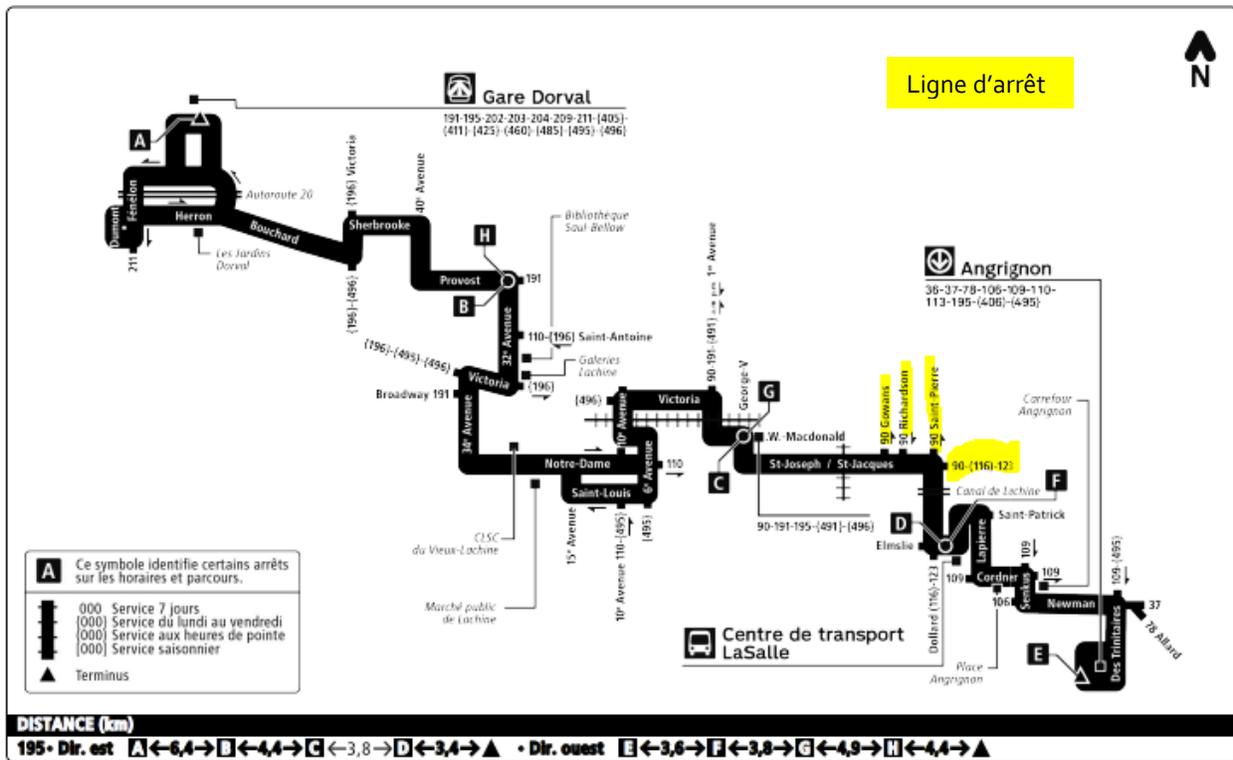


Figure 4-19: Tracé de la 195

Cet autobus à 4 arrêts dans le Secteur : Saint-Pierre/Notre-Dame, Saint-Pierre/Saint-Jacques, Saint-Jacques/Richardson et Saint-Jacques et Gowans. La moyenne de passage de cet autobus

dans le quartier est environ de 30 minutes la semaine et de 45 le weekend. Le desservi de celui est dans un large territoire regroupant Lachine et LaSalle⁹.

De manière générale, si l'on tient compte des horaires annoncés par la STM des autobus qui traversent le quartier dans les directions ouest et est, l'on pourrait dire que le quartier est bien desservi. Les desservis des autobus 90 et 195 à une belle emprise sur le territoire du sud-ouest au complet, avec des accès à d'autres correspondances qui donnent à d'autres régions limitrophes au quartier, ou plus éloignées. Ces correspondances sont possibles en autobus, comme ceux présent dans le secteur (90 195, 123,116), ainsi que ceux près de l'emprise du territoire comme la 191 et la 196, et les métros (Vendôme, Atwater, Angrignon).

4.2.1.1.2 Directions : Nord et Sud

4.2.1.1.2.1 Autobus 116- Lafleur/Norman

L'autobus 116 qui lui aussi traverse l'île de Montréal Nord-sud et sud-nord.

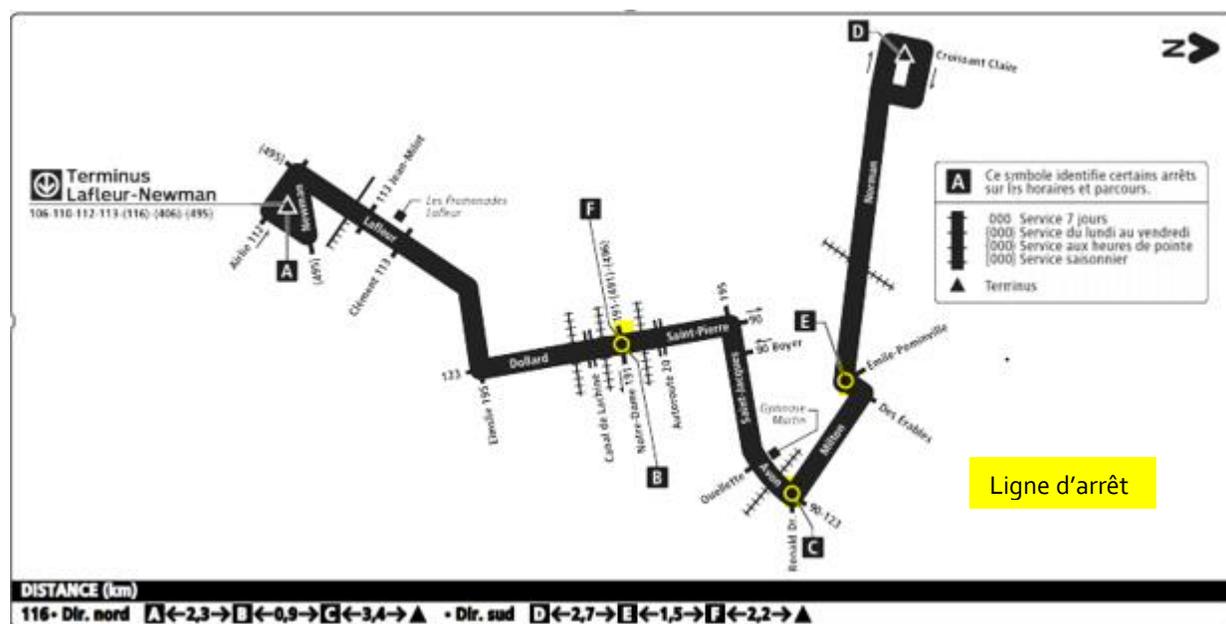


Figure 4-20: Tracé de l'autobus 116

L'on compte 4 arrêts dans le quartier dans les deux sens, entre les deux extrémités en jaune tel que montré à la figure précédente. Les horaires de passage de cet autobus sont de 06h00-15h00 (toutes les 1h) et de 15h35 à 17h 35 (toutes les 1h). La fréquence de passage de l'autobus

⁹ Pour plus amples détails sur les horaires de détails passage des autobus, voir les fichiers en annexe

est longue, ce qui fait qu'au niveau des correspondances, le temps d'attente pour le transfert pour un autre autobus est énorme. Pas de desservi durant les weekends.

4.2.1.1.2.2 Autobus 123 : Dollard

Tel l'autobus 116, la 123 dessert le nord et le sud de l'île à une fréquence supérieure à cette dernière. L'emprise de son tracé est délimitée au nord jusqu'à la place LaSalle et au sud jusqu'au terminus de la gare de Sherbrooke. Ces points d'arrêt sont marqués sur la figure qui suit :

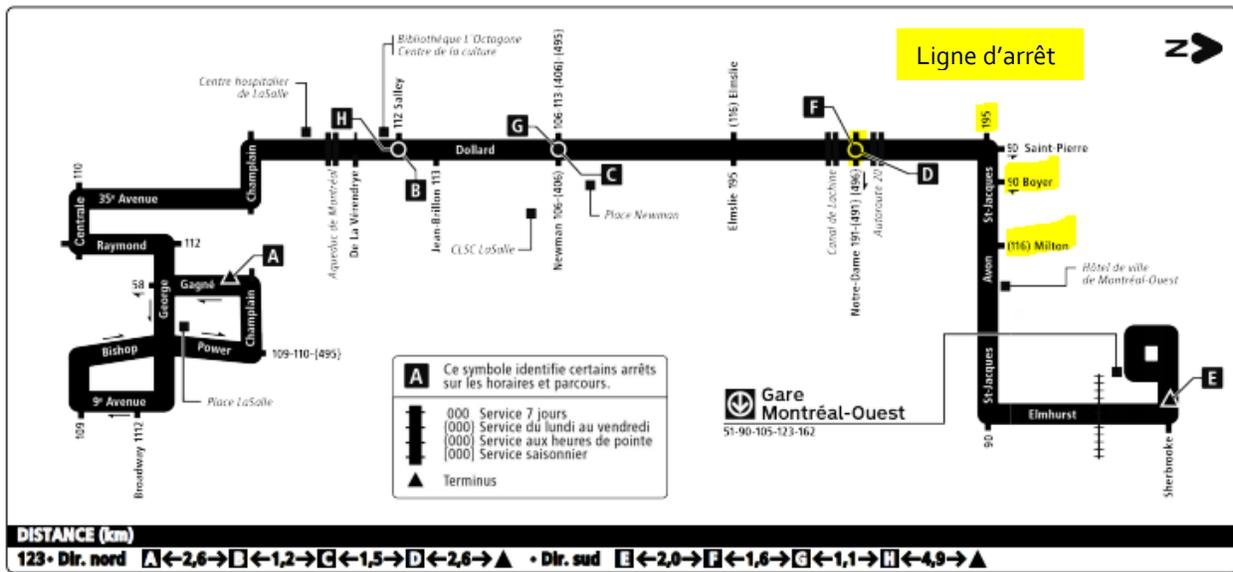


Figure 4-21: Tracé de l'autobus 123

Quant aux heures de passages, elles sont en moyennes espacées de 30 minutes en semaine entre 05h00 et 23h00, et environ de 45 minutes le samedi et le dimanche.

De manière générale, l'emprise du transport en commun sur le territoire est approprié au nombre de personnes qui le traverse. L'offre du transport en commun dans les directions O et E, de même que dans les directions N et S est adéquate et peut répondre à la demande des individus dans le territoire.

4.2.1.1.2.3 Autobus 491-496 : Express-Lachine

Avec cette ligne d'autobus, l'on compte un arrêt dans le quartier avec un desservi large qui va du métro Lionel-Groulx à la gare de Dorval. La fréquence de passage est d'environ de 20 minutes pour les deux autobus les jours de semaine.

Ligne d'arrêt

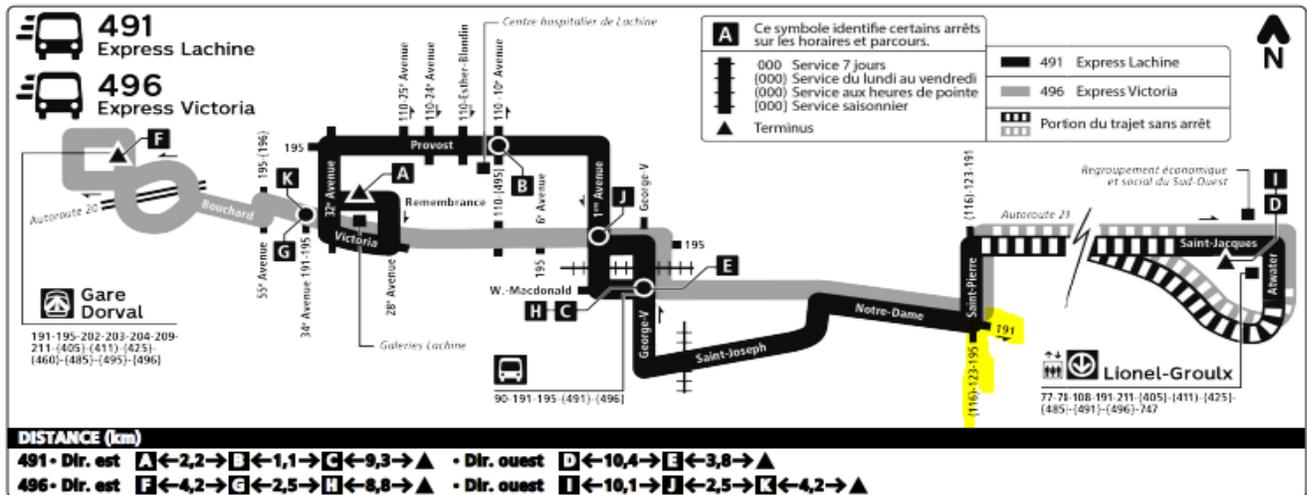


Figure 4-22: Tracé de l'autobus 491-496

4.2.2 Limites du transport en commun

Après la mise en situation du transport en commun dans le quartier Saint-Pierre, principalement du transport en autobus quelques limites ont pu ressortir de cette analyse.

- La fréquence de passage dans les directions nord et sud est inférieure de celle des directions ouest et est ;
- L'irrégularité des heures de passage ;
- La diminution des points de services dans le quartier et des commerces entraîne la réduction des raisons de déplacement dans celui-ci ;
- L'absence d'abris bus dans 48% des arrêts du quartier ;
- L'insécurité la nuit due au manque d'éclairage ;
- Le transport en commun n'est pas un moyen d'encouragement du déplacement multimodal pour les habitants de Saint-Pierre, malgré la proximité de la gare du canal Lachine et celle du Montréal-ouest.

4.3 Autres transports motorisés

En plus du transport actif et du transport en commun, le quartier est traversé par d'autres automobiles comme les camions et les voitures.

4.3.1 Le camionnage

Suivant les plaintes reçues à l'arrondissement Lachine, de la part des citoyens de Saint-Pierre, une étude de circulation du camionnage sur la rue Saint-Jacques a été faite. De ces plaintes et grâce aux membres du comité de sécurité de Saint-Pierre, les rues Saint-Jacques et Richmond ont pu être désignées comme étant les plus problématiques. Entre la période où l'étude a été

réalisée et maintenant, la circulation de ces engins ne fait qu'augmenter dans le territoire. Cela est dû aux travaux du projet Turcot et présentement aux travaux de réfection de la rue Saint-Jacques. La présence des usines dans le secteur et les environs justifie aussi ce type de trafic dans le site à l'étude.

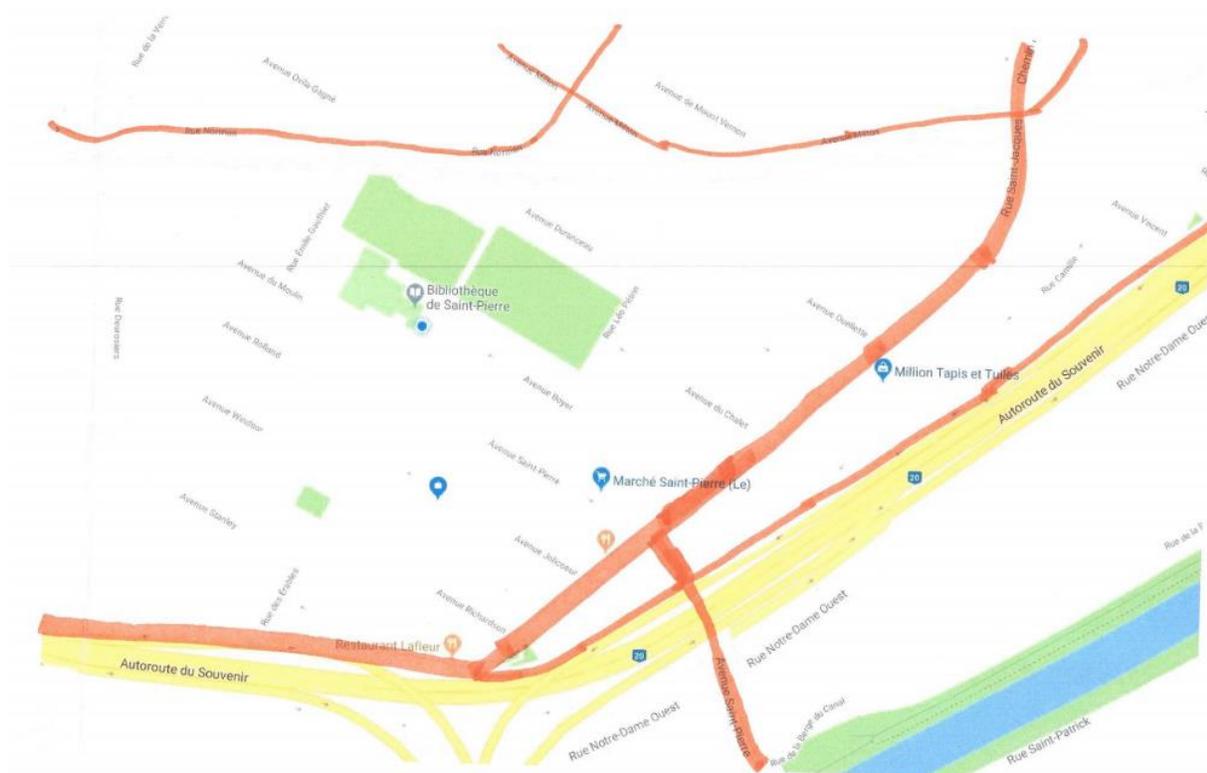


Figure 4-23: Rues de camionnage à l'étude

Les rues Saint-Jacques, Richmond, Norman et Milton sont autant convoitées en raison de leurs proximités à l'autoroute 20 et le desservi qu'elles offrent particulièrement à la zone industrielle le long de la Rue Norman, sur la crête sud du quartier Saint-Pierre.

Il est important de mentionner qu'uniquement à l'arrondissement de Lachine, les terrains occupés par le secteur industriel représentent plus de 50 % de la superficie totale de l'arrondissement au complet, soit, 11,31 km².

Ce secteur d'activité est divisé en 3 zones :

- **La zone industrielle Est** — D'une superficie d'environ 1,85 km², la zone industrielle Est se situe à l'extrême est de l'arrondissement et plus particulièrement dans le secteur situé au sud de l'autoroute 20 ;

- **La zone industrielle – Rue Norman** — La zone industrielle de la rue Norman est située au nord de l'autoroute 20, entre le quartier Saint-Pierre et la cour de triage Taschereau ;
- **La zone industrielle Nord** — Cette zone, d'une superficie totale de 5 km², regroupe la plus importante concentration industrielle de Lachine¹⁰.

La délimitation faite par l'arrondissement de Lachine montre que, de toute évidence, le trafic généré par les camions dans le quartier est essentiellement produit par les véhicules lourds en provenance ou en direction de la zone industrielle de la rue Norman. Le plan de camionnage du quartier Saint-Pierre est décrit à l'article 15.1 du règlement portant sur la circulation des camions à Lachine¹¹. Toutes les rues, les voies et les secteurs de circulation des camions y sont décrits.

Dans le quartier Saint-Pierre, la circulation des camions est permise aux lieux suivants :

- L'avenue Milton, entre les rues des Érables et Saint-Jacques ;
 - La rue de La Berge-du-Canal ;
 - La rue des Érables, entre les avenues Émile-Pominville et Milton ;
 - La rue Norman ;
 - La rue Notre-Dame ;
 - La rue Richer ;
 - La rue Richmond ;
 - La rue Saint-Jacques ;
 - La voie de service de l'autoroute 20 ;
 - La partie de l'avenue Saint-Pierre située au sud de la rue Notre-Dame.
- L'avenue Émile-Pominville, entre les rues Norman et des Érables
 - L'avenue Gowans

La figure suivante présente les endroits où les camions ont le droit de circuler dans le quartier.

¹⁰[En ligne], consulté le 25 novembre 2017, Site : http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8117,89387662&_dad=portal&_schema=PORTAL, Ville de Montréal, Arrondissement de Lachine.

¹¹[En ligne], consulté le 26 novembre 2017, Site : <http://www1.ville.montreal.qc.ca/banque311/content/lachine-%E2%80%93-r%C3%A9seau-de-camionnage>

4.3.1.1 Circulation sur la rue Saint-Jacques

Selon l'enquête d'origine-destination faite par la compagnie DESSAU en 2014, les remarques suivantes ont capté notre attention :

- En direction est, 75% des camions (30 camions) en transit arrivent de la rue Saint-Jacques le matin, tandis que 70 % arrivent en après-midi.
- En direction ouest, 75% des camions tournent à gauche sur la rue Saint-Pierre alors que cet axe est interdit aux camions en raison de son étroitesse.¹²

La majorité de camions qui traversent le quartier Saint-Pierre proviennent des compagnies Purolator située au 360 Rue Norman et NRJ située au 2 rue Milton d'après le même sondage.

En ce qui a trait à la compagnie Purolator, selon cette enquête, ce ne sont pas les petits camions qui ont été relevés sur la rue Saint-Jacques, mais les grands de 53 pieds. Ayant peu d'options de livraison, ces camions n'ont pas le choix de passer 2 à 3 fois sur la rue Saint-Jacques pour livrer les clients à LaSalle et Montréal. Ils empruntent la rue Norman pour prendre l'autoroute 20.

Les camions de l'entreprise NRJ, située près du viaduc Saint-Jacques, traversent la rue Saint-Jacques le matin en direction ouest pour les deux centres de tri sur Michel-Jurdant à Montréal et boulevard Industriel, à Châteauguay. Pour se rendre à ces différents centres de tri, ils doivent soit prendre l'autoroute 20 en direction est, soit prendre la route 138 vers le pont Mercier en passant par la voie de desserte de l'autoroute 20 au niveau de la 1^{ère} avenue, pour les clients situés à LaSalle, Montréal-ouest et Rosemont.

¹² CIRCULATION DU CAMIONNAGE SUR LA RUE SAINT-JACQUES À LACHINE, DESSAU, 2014.

4.3.1.2 Circulation sur la rue Richmond

Selon l'enquête OD, le tableau qui suit recense le nombre véhicules lourds relevés sur une journée de 12h, entre 6h et 18h.

Tableau 4-5: Comptage sur la rue Richmond, 10 Juillet 2014

Heures	Véhicules lourds	Total	%VL
6:00-7:00	1	33	3%
7:00-8:00	12	95	1%
8:00-9:00	8	115	7%
11:00-12:00	9	118	8%
12:00-1300	7	125	6%
15:00-1600	20	204	10%
16:00-17:00	32	451	7%
17:00-18:00	18	438	4%
TOTAL	107	1579	7%

%VL : pourcentage de véhicules lourds

Source : (DESSAU, 2014)

La proportion la plus importante de véhicules lourds recensés sur cette rue est entre 15h00 et 16h00 à l'heure de retour des classes des élèves. À ces heures, le risque d'accident est élevé, c'est une heure où le partage de la route est le plus accentué.

4.3.1.3 Limites du camionnage

Les limites du camionnage suite à cette enquête sont les suivantes :

- Les camions sont majoritairement en transit sur Saint-Jacques, donc ils n'ont pas pour point de départ ou de destination cet axe ;
- Le camionnage occupe un pourcentage considérable de véhicules dans le quartier à l'étude ce qui nuit à la circulation ;
- L'insécurité créée par les camions lors de leurs passages sur les voies interdites, comme au nord de la rue Saint-Pierre ;
- La pollution atmosphérique ou l'augmentation des GES, voire la pollution sonore.

4.4 Le transport en voiture

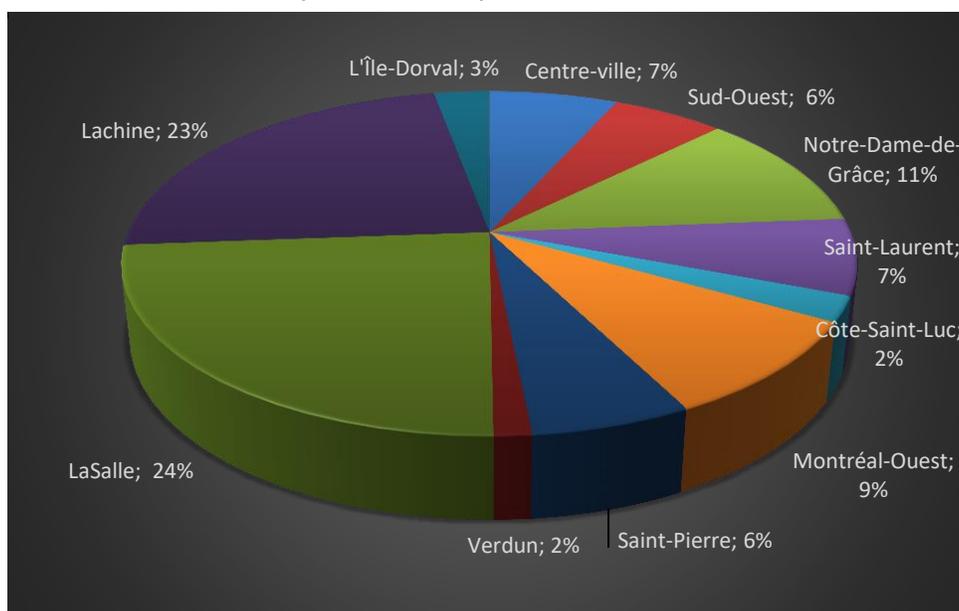
La circulation dans le quartier augmente au fil des années principalement à cause des travaux du projet Turcot. Le quartier est de plus en plus utilisé comme voie de contournement. Uni-

quement sur la rue Saint-Jacques, le débit de circulation des véhicules est de l'ordre de 12 000 véh./jour¹³.

Tel que présenté à la partie 3 de ce document, l'automobile est le moyen de transport le plus utilisé dans l'arrondissement, avec une possession automobile forte dans l'arrondissement et faible dans le territoire à l'étude. Donc, la majeure partie du débit journalier de circulation de véhicules dans le secteur est généré par les véhicules provenant d'autre part que Saint-Pierre et ceux traversant le quartier.

Le nombre de déplacements en automobile est de 1,4 pers./véh à l'extérieur du quartier. Il est calculé en effectuant le rapport entre la population totale et le nombre total de déplacements des personnes en voiture.

Graphique 4-2: Part modale de déplacement de personne-automobile à l'extérieur de Saint-Pierre



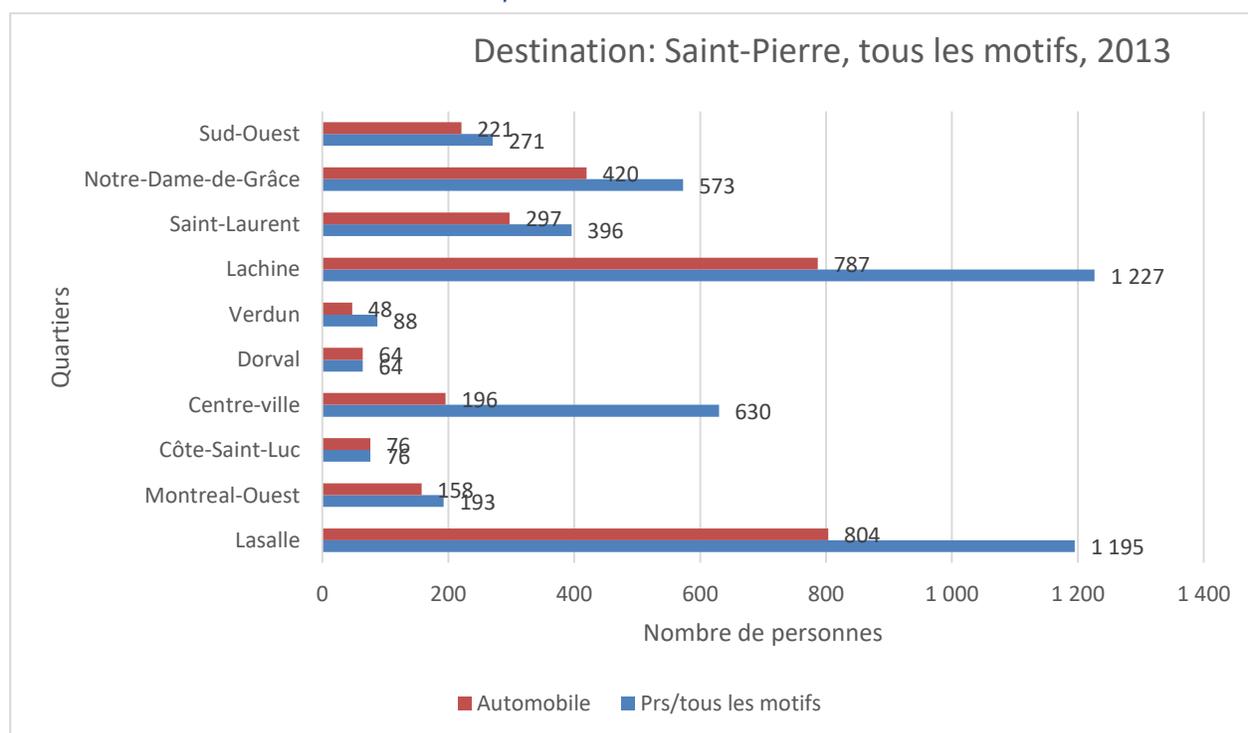
Le pourcentage (23%) de personnes qui se déplacent à Lachine comme observé dans le Graphique 4-1 ne tient pas compte de Saint-Pierre (6%). À cause du manque de services publiques à Saint-Pierre, les habitants sont obligés de se rendre à d'autres quartiers de Lachine pour l'épicerie, les soins hospitaliers, le magasinage et d'autres motifs de déplacement. Le territoire

¹³ (DESSAU, 2014)

de LaSalle est aussi un attrait pour les pierrois pour les études, le travail, les loisirs, etc...Les habitants du quartier se déplacent moins vers le centre-ville en voiture en raison du desservi qu'offre le transport en commun en direction est. L'on remarque aussi un attrait considérable pour les territoires comme Notre-Dame-de-Grâce dont la proximité à Saint-Pierre joue un rôle important.

Le graphique suivant présente le nombre total de personnes se déplaçant vers Saint-Pierre suivant tous les modes de transport vs le nombre de personnes se déplaçant en automobile vers Saint-Pierre.

Graphique 4-3: Nombre total de personnes suivant tous les modes de transport vs le nombre de personnes en voiture



Selon le graphique ci-dessus, il n'y a que les déplacements provenant du centre-ville de Montréal où la part modale des déplacements en voitures est inférieure à 50 % (31%). Certains territoires d'origine comme Côte-Saint-Luc et Dorval enregistrent 100% des déplacements en direction de Saint-Pierre. Les parts modales des automobiles des autres quartiers limitrophes étudiés telles que présentées au tableau suivant représentent un pourcentage important.

Tableau 4-6: Pourcentage de personnes en voiture qui traversent de Saint-Pierre

Quartiers	Pourcentage de personnes en voiture
Lasalle	67%
Montréal-Ouest	82%
Côte-Saint-Luc	100%
Centre-ville	31%
Dorval	100%
Verdun	54%
Lachine	64%
Saint-Laurent	75%
Notre-Dame-de-Grâce	73%
Sud-Ouest	82%

4.4.1 Limites du transport automobile

Étant donné la pertinence des transports actifs et en commun sur le transport automobile, quelques limites du transport automobile en ressortent :

- L'augmentation des émissions des GES ;
- L'insécurité pour les usagers vulnérables tels que les cyclistes et les piétons ;
- Le non-respect des processus précurseurs de mobilité durable ;
- L'enclavement du secteur ;
- La détérioration des rues, due à la grande sollicitation des rues et ruelles du quartier ;
- La réduction de l'attraction du quartier Saint-Pierre.

5. DIAGNOSTIC ENVIRONNEMENTAL

Selon le GEIEC (Groupe d'Experts Intergouvernemental sur l'Évolution du Climat), l'homme est l'un des éléments principaux du réchauffement de la planète, son activité est la cause majeure de de la pollution atmosphérique. Nos activités quotidiennes entraînent l'émission des GES, parmi lesquels le CO₂ qui serait pour les prochains projets intéressant de calculer à partir du débit journalier moyen annuel des véhicules traversant le quartier.

Sur le plan environnemental, les infrastructures routières et autoroutières, les voies ferrées du CN et du CP, la sollicitation importante des rues du quartier par les camions, soulèvent un enjeu pertinent de santé publique pour les habitants de Saint-Pierre.

5.1 Îlots de chaleur

Sur l'île de Montréal, la région de Saint-Pierre qui est délimitée comme présenté aux deux figures suivantes est une région à forte concentration de chaleur pour des raisons citées ci-haut.

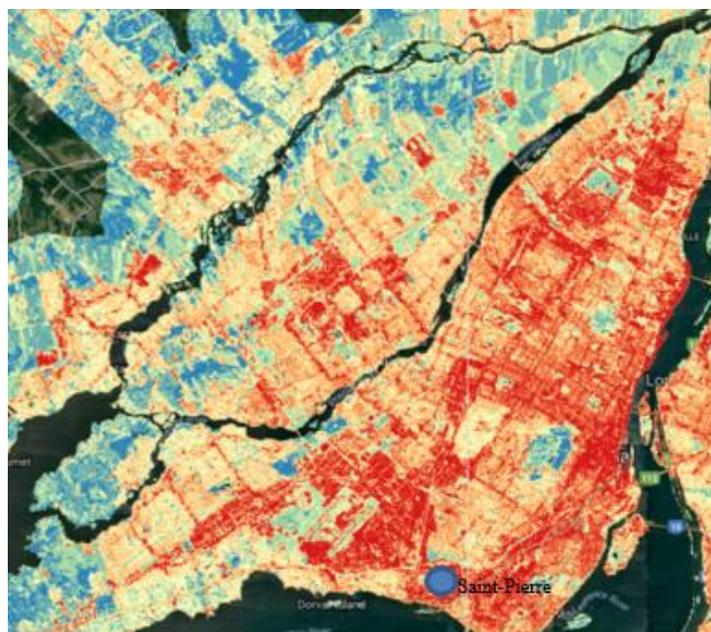


Figure 5-1: Les régions les plus chaudes et les plus froides de Montréal

Source : Radio Canada, *ou fait-il le plus chaud é Montréal, ... et le plus frais ?*¹⁴

¹⁴ [EN LIGNE], <https://geoegl.msp.gouv.qc.ca/gouvouvert/>, consulté le 15 novembre 2017

L'identification des régions les plus chaudes ou les plus froides de l'île de Montréal se fait grâce à la légende suivante :



Comme une bonne partie des régions de Montréal, Saint-Pierre est exposé à des facteurs importants générant de la chaleur. Tel que présenté à la légende des températures relatives, le quartier est classé comme une région à température très chaude.

Dans un milieu urbain, les îlots de chaleur sont des élévations localisées de températures maximales diurnes et nocturnes enregistrées par rapport aux zones rurales ou forestières voisines ou par rapport aux températures moyennes régionales. Une intensification de tels îlots de chaleur a une influence directe sur la qualité de l'air, elle peut modifier sa composition physico-chimique, favorisant ainsi des pollutions photochimiques. Elle renforce les effets sanitaires et socio-économiques des canicules en été dans le territoire.

Un zoom étendu du territoire à l'étude se présente comme suit :

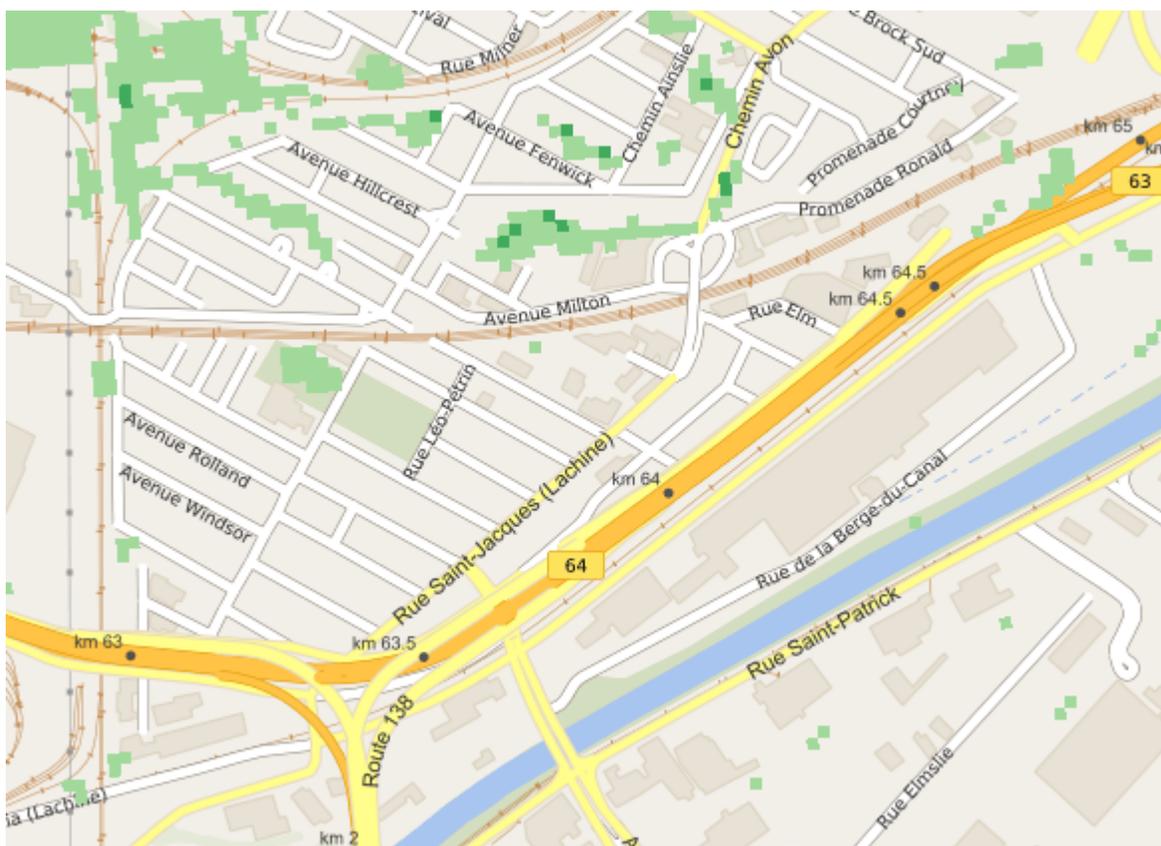


Figure 5-2: Îlots de fraîcheur dans le quartier Saint-Pierre

Les îlots de fraîcheur sont l'opposé des îlots de chaleur. Tel qu'observé à la figure suivante, ils sont presque absents dans le quartier Saint-Pierre.

L'implantation d'arbres dans un territoire encourage les îlots de fraîcheur. Surtout dans les zones fortement urbanisées. Dans le cas actuel, un besoin d'espace verti est des plus flagrants.

Légende :

- Plus frais
- Frais

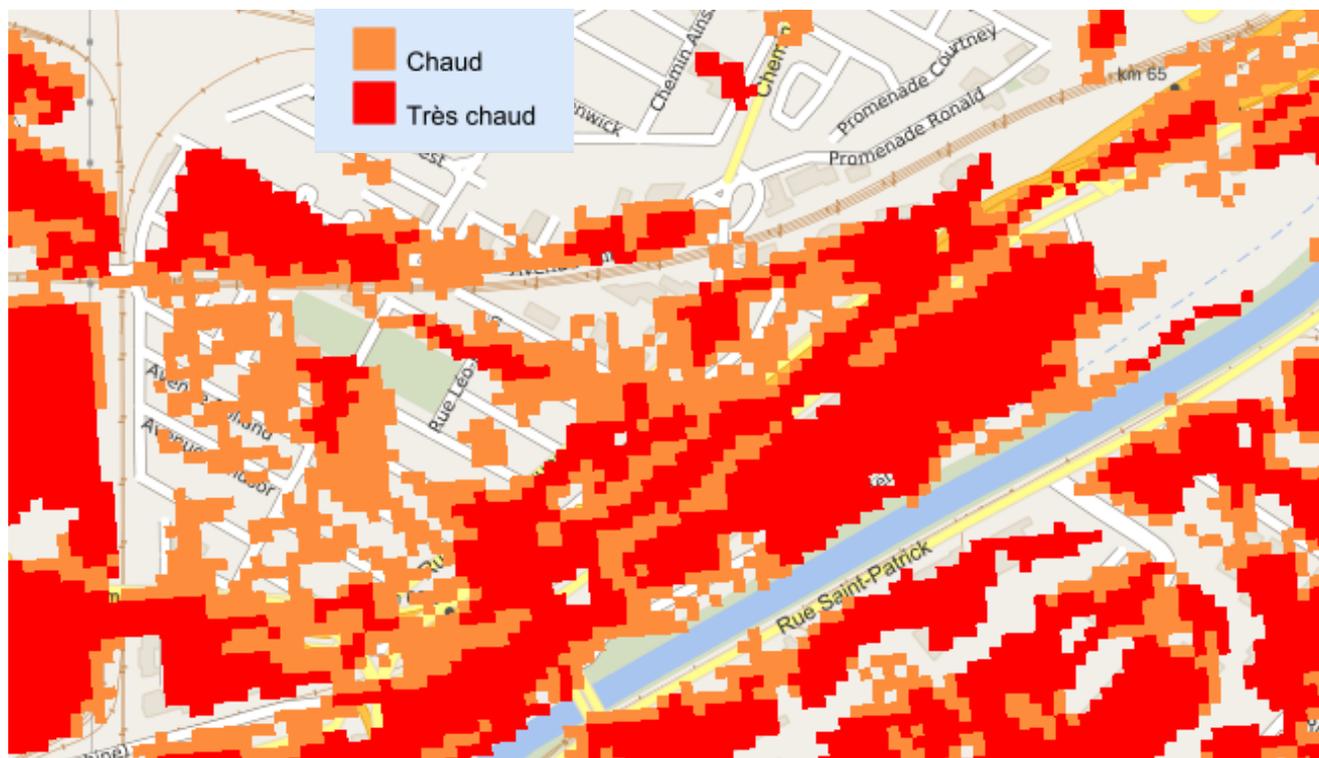


Figure 5-3: Îlots de chaleur à Saint-Pierre

Tel qu'observé à la Figure 5-3, le quartier Saint-Pierre est un territoire dont les îlots de chaleur sont présents dans l'ensemble des rues et ruelles du quartier. D'où la nécessité de diminuer l'impact de ce réchauffement. Les conséquences encourues, suivant l'institut national de la santé publique, sont :

- La présence des smogs ;
- La multiplication des acariens, des bactéries et de la moisissure ;
- L'émission des GES ;
- L'augmentation des problèmes de consommation d'eau potable.

5.2 Pollution sonore

Il est important de rappeler que le quartier Saint-Pierre est encadré par les voies ferrées du CN et du CP, un réseau autoroutier (la route 138, l'autoroute 20), des voies de camionnage et des rues jonchées par un trafic important de véhicules. Cela génère un débit sonore important. Une telle pollution entraîne de l'insomnie, de l'irritabilité et de la dépression chez les humaines et certains animaux. Selon *futura planète*, les espèces d'animaux qui utilisent le son ont du mal à communiquer, à se repérer, à se déplacer et à communiquer.

Selon l'article 1 sur la loi sur l'environnement (LRQ, chap. Q-2), le bruit au Québec est perçu comme un contaminant. Il n'existe donc pas de loi provinciale à ce sujet. Il appartient aux municipalités québécoises d'établir des normes sur la pollution sonore dans leur territoire.

En effet, les changements climatiques sont causés majoritairement par les activités humaines. La pollution est, selon le GIEC (Groupe d'Experts Intergouvernemental sur l'Évolution du Climat), l'un des facteurs principaux de la détérioration de notre écosystème. Les GES créés par la pollution sont présents dans l'air sous forme de gaz parmi lesquels : le CO₂, le CH₄, le N₂O, les HFC, les PFC, le SF₆, l'O₃ et la vapeur d'eau.

Suivant certaines études, la pollution atmosphérique est souvent quantifiée par la détermination du débit journalier moyen annuel des véhicules (DJMA). Celui-ci est directement proportionnel à la quantité de carbone équivalent émise dans la région. Plusieurs autres facteurs d'émission de CO₂e sont directement dépendants de l'évaluation de la quantité totale de gaz carbonique diffusé dans l'air.

L'on peut déduire des DJMA du réseau autoroutier, tel que présenté à la Figure 5-4, que le CO₂ équivalent dans le quartier donne est un objet à réflexion. Uniquement avec un DJMA de 33 000 véhicules près des rues telles que Richmond, Camille, Elm, Vincent, etc..., l'on fait l'objet d'un besoin en santé publique pour la population. Les autres DJMA de 75 000 et de 89 000 viennent juste accentuer cette nécessité.

Enjeux et problématiques du DD à Saint-Pierre

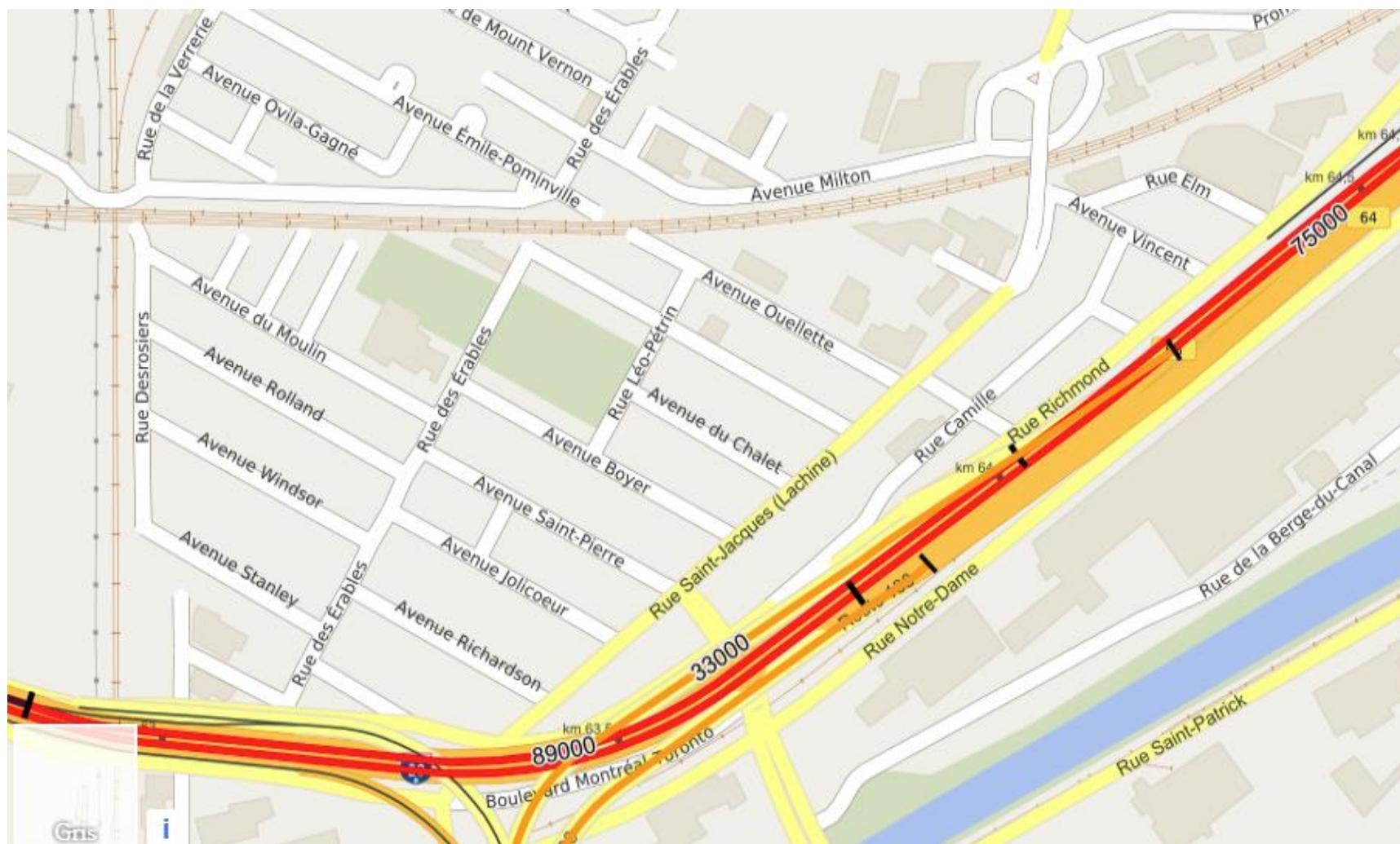


Figure 5-4: DJMA caractéristiques du quartier Saint-Pierre

Source (URL) :

https://geoegl.msp.gouv.qc.ca/igo2/aperçu-qc/?context=mtq&visiblelayers=circulation_routier

6. DIAGNOSTIC URBANISTIQUE

6.1 Rappel : Localisation géographique de l'arrondissement Lachine



Figure 6-1: Localisation géographique de l'Arrondissement



Le quartier Saint-Pierre se situe dans l'arrondissement de Lachine au sud-ouest de l'île de Montréal. Il se trouve à l'une des extrémités est de l'arrondissement. On retrouve autour du quartier au nord, Côte-Saint-Luc, à l'est la Ville de Montréal-Ouest, au sud, Lasalle et à l'ouest, le secteur Lachine-Est. Saint-Pierre est également longé par le canal de Lachine qui se trouve à être la limite sud entre l'arrondissement de Lasalle et Lachine.

En guise de remarque, il est important de signaler que la construction des villes d'Amérique du nord s'est faite différemment de celles d'Europe.

Les villes européennes ont été construites autour

d'un bâtiment historique, d'un château, d'un palais, ensuite les routes, les commerces ont été créés autour de ces infrastructures.

6.2 Voies de transport lourd dans le quartier Saint-Pierre



Les villes américaines quant à elles ont été construites à partir de l'industrialisation. Les routes, les habitations, les services ont précédés le développement l'industrialisation en Amérique du nord en général, au Canada en particulier.

Bien qu'il soit mal desservi par les transports en commun, le quartier Saint-Pierre se retrouve sur un territoire stratégique pour les transports automobiles. L'autoroute 20 traverse effectivement le sud du quartier ce qui permet facilement d'aller rejoindre la 720, la 138, la 13, la 520 et la 40 afin de se diriger dans toutes les directions. Cet important réseau

Figure 6-2: Encadrement du quartier Saint-Pierre

— — — : Voie ferrée — : Quartier Saint-Pierre

roumier implique toutefois la présence de grandes infrastructures dans le quartier. On retrouve également les voies ferrées du Canadien National à l'est et ceux du Canadien Pacifique à l'ouest. Le développement autour de ces différents axes est dû à l'histoire de l'industrie entourant le secteur et le transport des marchandises de l'est à l'ouest et de l'ouest à l'est en traversant le quartier.

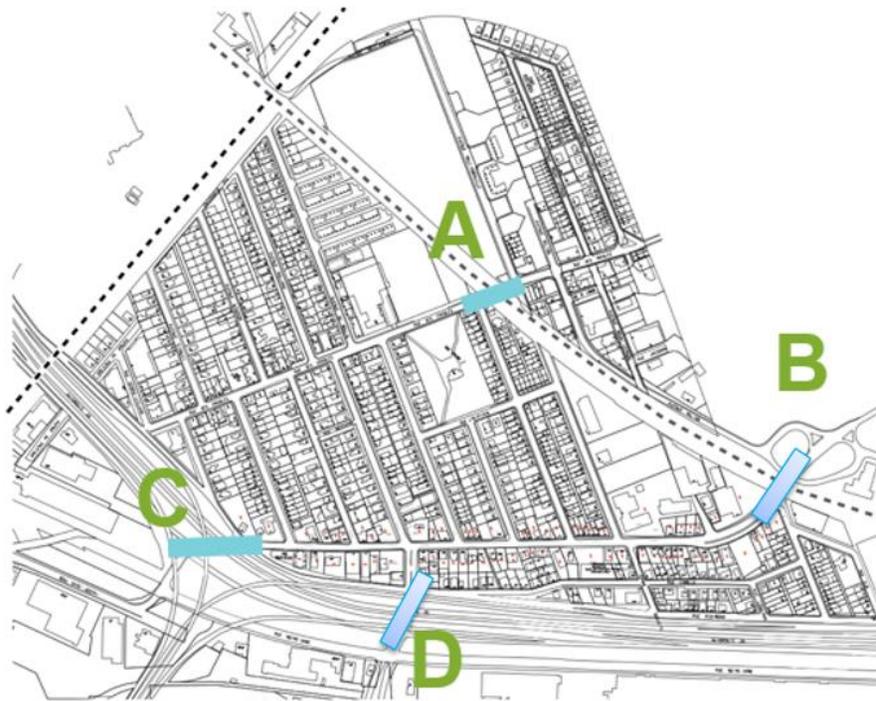


Figure 6-3 : Entrées principales à l'étude du quartier Saint-Pierre

Source : Valérie Fauvel-Benoît, L.-B. J. (2017). Réaménagement du secteur de l'échangeur. Université de Montréal.

tions à travers le quartier.

On retrouve également un certain manque dans le mobilier urbain de ces entrées. Les passages à travers les entrées sont actuellement peu agréables, ils pourraient bénéficier d'un réaménagement afin de les rendre plus attrayants notamment pour les piétons et les cyclistes.

La présence des infrastructures autoroutières additionnées aux infrastructures ferroviaires vient donc créer un important phénomène d'enclavement du quartier comme on peut le constater sur la figure suivante. Cet enclavement des infrastructures affecte grandement la vie des résidents du quartier et même des secteurs avoisinants surtout lorsqu'on prend en compte les autres problématiques d'aménagement du quartier.

Les infrastructures qui enserrant le quartier laissent quatre points principaux d'entrée au quartier, dont un qui est seulement accessible à pieds. Ces entrées font actuellement face à plusieurs problématiques en matière d'aménagement. Les

passages piétonnier et cyclable à travers ces entrées présentent des enjeux d'accessibilité et de sécurité alors que le tracé actuel de la voirie cause d'importants problèmes de circula-

6.2.1 Entrées A et B : Pont Saint-Jacques Est et Ouest



Figure 6-4: Entrée B du quartier

fois, ce passage ne possède pas de piste cyclable.

Ce qui cause d'importants enjeux de sécurité alors que les automobilistes arrivent souvent à grande vitesse due à l'inclinaison d'Avon road.¹⁵

6.2.1.1 Problématique : Entrée A et B

Le pont de la voie Saint-Jacques / Avon surplombe les voies du canadien national afin de permettre aux individus de pénétrer dans le quartier par Montréal-Ouest qui se trouve à l'est du secteur. L'entrée possède une voie de circulation automobile dans chaque direction. Un trottoir est aménagé de part et d'autre de la voie. On y retrouve aussi un arrêt d'autobus dans chaque direction. Toute-


Voies d'entrée et de sortie de l'est du quartier.



Figure 6-5 : Aperçu du extrémité ouest du viaduc Saint-Jacques

¹⁵ Les figures des entrées sont tirées du rapport : Valérie Fauvel-Benoît, L.-B. J. (2017). *Réaménagement du secteur de l'échangeur*. Université de Montréal.

Les résidents à l'Est de la voie ferrée du quartier ne peuvent rejoindre l'ouest en automobile que par cette entrée.

Il n'y a qu'un seul autobus qui y circule : le 116. Voir la partie sur le transport en commun pour consulter la trajectoire de cet autobus dans le quartier.

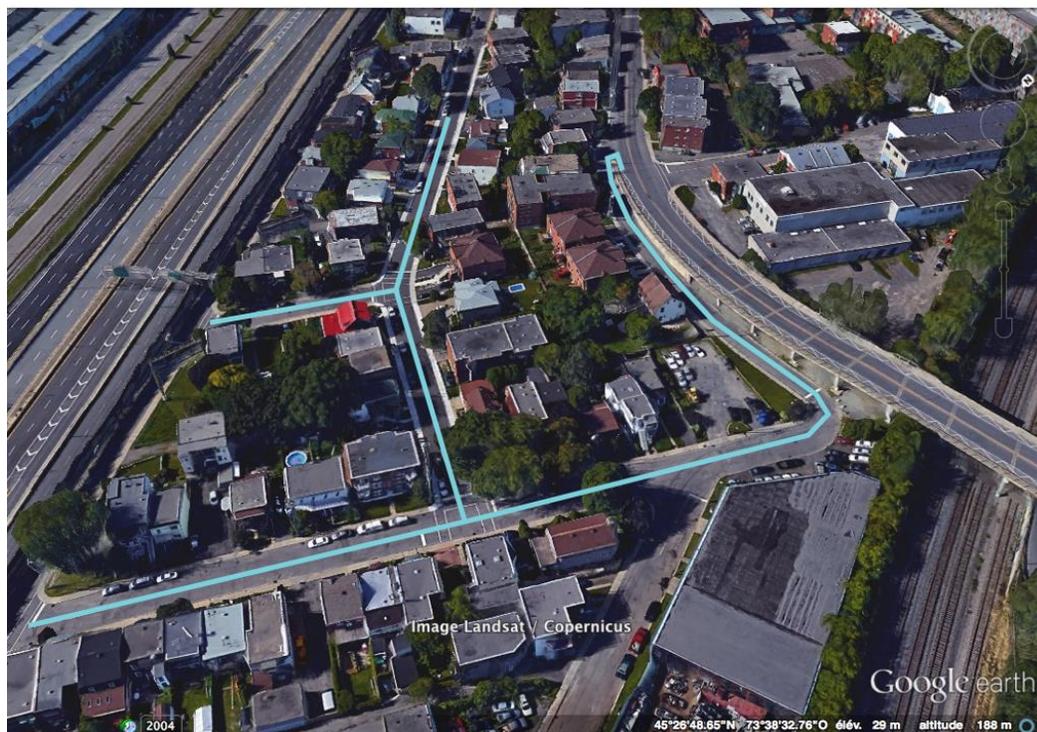


Figure 6-6: Parcours de l'entrée B

6.2.1.2 Problématique : Entrée B

Le pont Saint-Jacques est actuellement à la prise avec certains problèmes d'aménagement. Mis à part l'absence de piste cyclable, il se retrouve également avec un problème d'accès piétonnier. Effectivement, les piétons qui se trouvent au sud-est du quartier et qui doivent aller emprunter le pont sont contraints d'effectuer un important détour pour de se diriger vers l'entrée du pont. Cette problématique rend les arrêts d'autobus présents peu accessibles.

L'espace urbain en dessous du pont est quant à lui aussi influencé par l'emprise du pont dans ce côté du secteur à l'étude.

Le pont vient, à cet effet, créer une importante interface dans le secteur due à sa vaste implantation en hauteur. Il laisse au sol un important espace qui est pour le moment inutilisé et une autre partie qui sert actuellement de stationnement municipal. Le stationnement est présentement sous utilisé, on y retrouve surtout des voitures qui ne sont plus en état de rouler. De plus, l'espace est très peu invitant et confère un sentiment d'insécurité.

Un aménagement urbain propice à l'environnement est de toute évidence indispensable dans ce territoire.



Figure 6-7: Vue de dessous du viaduc Saint-Jacques

6.2.1.2.1 Concept d'aménagement : Pont Saint-Jacques

Pour ce qui est de la partie supérieure du Pont, l'implantation d'une nouvelle voie cyclable est inévitable de part et d'autre de la voie. De plus, un simple marquage au sol est insuffisant, des poteaux réfléchissants sont nécessaires afin de veiller à la sécurité des cyclistes. Une mise à niveau de l'éclairage est également recommandée afin de rendre le tout plus sécuritaire. Les lampadaires identiques à ceux utilisés dans le réaménagement de la rue Saint-Jacques marqueraient l'entrée vers le quartier et sa voie principale.



Figure 6-8: Aménagement des marches d'escalier pour piétons

Cet escalier permettrait aux individus qui résident au sud du pont de pouvoir y accéder plus facilement.

Les arrêts d'autobus qui s'y trouvent seraient donc plus accessibles et la barrière que représente le pont serait davantage franchissable. La partie Ouest de la structure pourrait abroger une fresque en lien avec celle réalisée dans le tunnel piétonnier des Érables et celle proposée pour l'échangeur Saint-Pierre.

Afin d'accompagner les lampadaires thématiques, les arrêts d'autobus pourraient se refaire une beauté en abrogeant le style de l'ensemble. De plus, un aménagement en hauteur pourrait être installé afin de créer une porte vers le quartier en affichant sa signature. Cette porte indiquerait du même coup aux utilisateurs de la voie qu'ils sont maintenant sortis de Montréal-Ouest et entrés à Lachine, dans le quartier Saint-Pierre. Pour ce qui est de la partie inférieure du pont, un escalier y serait aménagé au bout de la rue Vincent.



Figure 6-9 : Structure est du viaduc Saint-Jacques

L'espace que laisse le pont au sol mériterait aussi un important réaménagement. Le stationnement sous utilisé pourrait être transformé en espace public intégrant davantage de verdure et de mobilier urbain afin de rendre l'espace invitant. L'espace viendrait également pallier à un manque dans ce secteur alors qu'il y a un certain manque de parcs et d'espaces verts. Finalement, l'endroit pourrait par la suite être utilisé pour une multitude d'événements.

Le réaménagement en dessous du pont Saint-Pierre doit être convivial et sécuritaire, de manière à s'assurer de la sécurité des usagers et encourager la circulation aussi bien le jour que la nuit. Comme amorcé plus haut, ce pourrait être une occasion de verdir à nouveau les allées entre les piliers, et le transformer en espace récréatif centré sur la diminution des îlots de chaleur.

De manière générale, cet aménagement devrait se faire en respectant les critères de décision tels définis dans le cahier de charges.

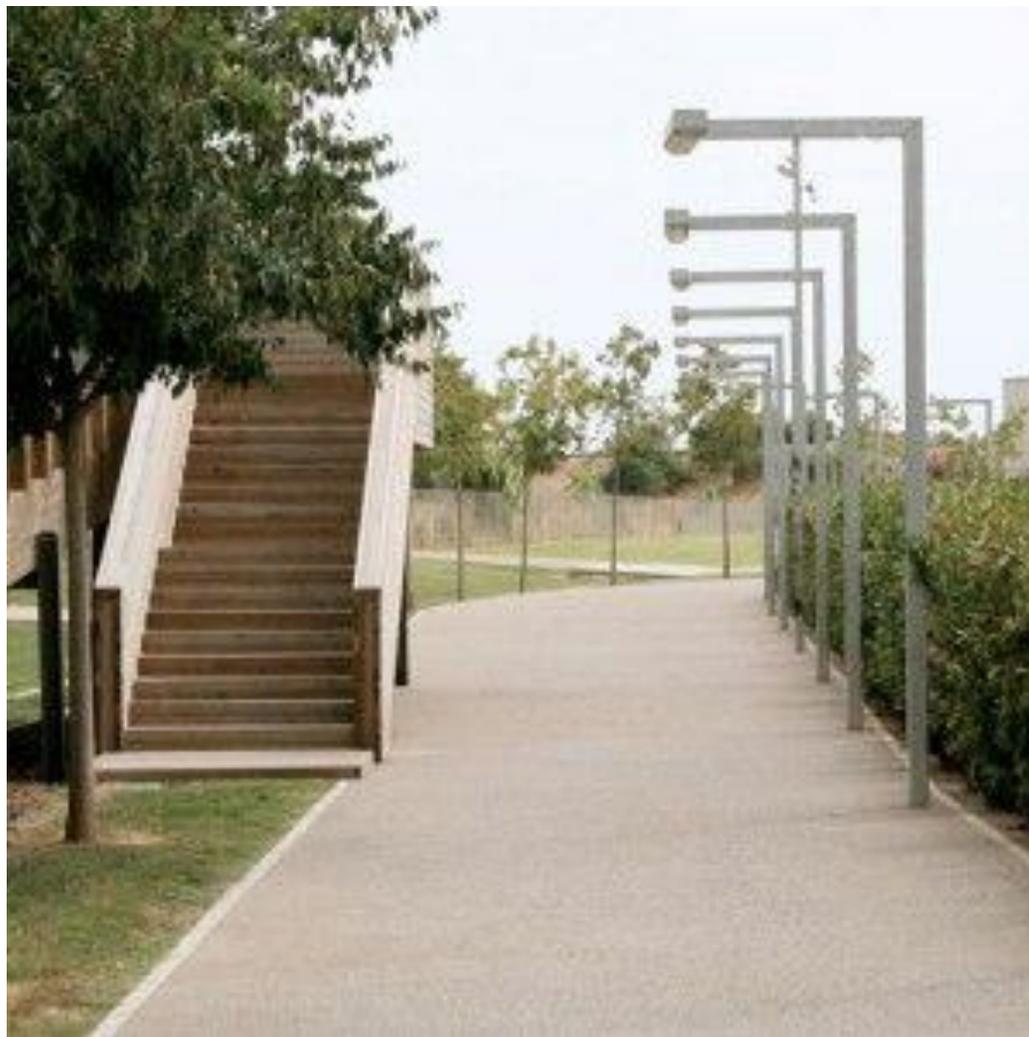


Figure 6-10: Exemple de viaduc réaménagé

6.2.1.2.1.1 Critères de décision – Pont Saint-Jacques

Développement durable



En ce qui attrait au développement durable, ce réaménagement vient remplir les critères en matière d'environnement alors qu'un verdissement sous l'entrée est envisagé et favorise l'accès au transport en commun. L'aspect social du quartier est également renforcé alors qu'il permet de diminuer la ségrégation spatiale des résidents au sud de l'entrée. Finalement, la possibilité d'organiser des évènements dans l'espace sous le tunnel vient créer des opportunités économiques pour le quartier.

Accessibilité



L'accessibilité est l'objectif principal de ce réaménagement alors qu'il augmente considérablement l'accès piétonnier au pont Saint-Jacques / Avon road et son arrêt d'autobus. Il s'agit aussi d'accroître l'accès au transport en commun et

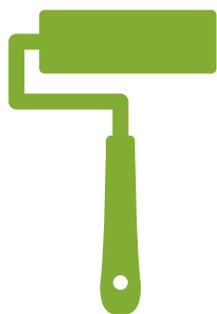
encourager les piétons à s'aventurer des deux côtés de la délimitation physique du quartier à l'étude.

Sécurité



La sécurité sera améliorée grâce à l'aménagement de la place des lampadaires éclairant vers le bas. L'éclairage permettra une meilleure visibilité alors que les aménagements amèneront un certain achalandage ce qui rendra le tout plus invitant et sécuritaire. Aussi, les marches d'escalier joueront le rôle de chemin piéton, ce qui empêchera les personnes sur le tablier du pont, à pied, de partager la chaussée avec les automobilistes, diminuant ainsi le risque d'accident.

Revitalisation de l'espace



En termes de revitalisation de l'espace, ce réaménagement vient améliorer l'aspect esthétique du pont dû aux aménagements proposés aux pieds et à la structure même existante.

6.2.1.3 Problématique : Entrée C – Viaduc Saint-Jacques



Figure 6-12: Entrée C - Viaduc Saint-Jacques

Étant donné que plusieurs automobilistes circulent à travers cette entrée afin d'aller rejoindre l'A-20 ou en sortant de l'A-20, l'entrée connaît de forts problèmes de congestion automobiles. L'entrée est également permise à la circulation des camions et véhicules lourds (Figure 6.13) ce qui n'améliore pas la circulation.

Ce pont se situe à l'Est du quartier. Il permet de passer sous l'autoroute 20 et ainsi de lier le quartier Saint-Pierre au reste de l'arrondissement de Lachine. L'entrée est très étroite, il a une seule voie en direction ouest, une vers l'est et une qui permet d'emprunter la bretelle vers l'autoroute 20 Ouest.



Figure 6-13: Image Google de l'Entrée C



Figure 6-14: Voie de partage cycliste et piéton

dans un espace sombre et en mauvais état.

De plus, les cyclistes sont contraints de traverser le même trottoir, ce qui rend la traversée dangereuse pour les deux types d'usagers et le sentiment de sécurité est encore moins mélioratif, surtout qu'on est près des engins qui vont à plus de 40 km/h, et cela malgré les garde-fous.

La circulation automobile n'est pas le seul mode à être problématique dans cette entrée. Effectivement, les piétons et les cyclistes ne connaissent pas un meilleur sort. L'entrée du viaduc possède deux trottoirs des côtés nord et sud. Ils sont très étroits et séparés de la route par un garde-fou. Ils sont presque inaccessibles pour les véhicules de nettoyage de la ville, et pour le déblayage de la neige en hiver. Ce qui a un impact d'insalubrité et de santé publique dans le territoire.

Le passage piétonnier à travers cette entrée est désagréable pour les piétons qui le traversent, pour les raisons citées ci-haut. On se retrouve à proximité d'un trafic lourd,

6.2.1.3.1 Concept d'aménagement : viaduc Saint-Jacques

Dans le cadre du réaménagement de l'échangeur Saint-Pierre prévue pour 2020, cette entrée sera appelée à être réaménagée. Les propositions de réaménagement sont expliquées dans la prochaine section à l'Entrée de quartier D - Échangeur Saint-Pierre. Il est également possible que cette entrée n'existe plus suite au réaménagement de l'échangeur. La zone sera alors à redévelopper. Cependant, si l'entrée sera toujours présente il sera nécessaire de l'aménager en laissant une plus grande place aux cyclistes et aux piétons.

Les feux de circulation aux alentours devront être revus afin de sécuriser l'endroit. Les temps actuels alloués aux piétons afin de traverser les intersections sont beaucoup trop courts. Cette situation est alors très dangereuse alors que plusieurs camions circulent à ces intersections. Un accident mortel est survenu il y a quelques mois, dû à cette problématique. Les lignes d'arrêt devraient également être déplacées plus loin des traverses piétonnes afin de laisser la chance aux camionneurs de voir si un piéton se trouve devant leur véhicule.



Figure 6-15: Entrée D - Échangeur Saint-Pierre

6.2.1.4 Problématique : Entrée D

L'échangeur Saint-Pierre est une imposante structure qui se trouve au sud du quartier. Il laisse place à une entrée comportant deux voies de circulation automobile dans chaque direction. Les cyclistes profitent également d'une voie cyclable qui se trouve du côté ouest de l'entrée. Cette voie se retrouve toutefois partagée avec les piétons, ce qui engendre certaines problématiques de sécurité. De plus, on ne retrouve pas de voie piétonne du côté est de l'entrée, ce qui les contraint à effectuer des détours et être soumis à la circulation des vélos.



Figure 6-16: Rue adjacente à l'échangeur Saint-Pierre



Figure 6-18: Réseau autoroutier autour de la balise du site
diriger vers le réseau autoroutier.

Les usagers du transport actifs empruntent cette voie car elle permet d'accéder au parc et à la piste cyclable du canal de Lachine. L'entrée permet également de rejoindre plusieurs services tels que des lignes d'autobus de la STM, des commerces et l'arrondissement Lasalle. L'entrée de l'échangeur Saint-Jacques connaît donc un fort achalandage cycliste et piétonnier.

Tel que présenté à l'image de la Figure 6-15, la délimitation de tracé pour automobile est bien définie, cependant, le passage de piétons et cyclistes se fait sur le trottoir. Il s'agit d'une voie partagée non sécuritaire en raison du manque de cônes de séparation ou d'ouvrages urbains, entre les parkings commerciaux et les usagers vulnérables.

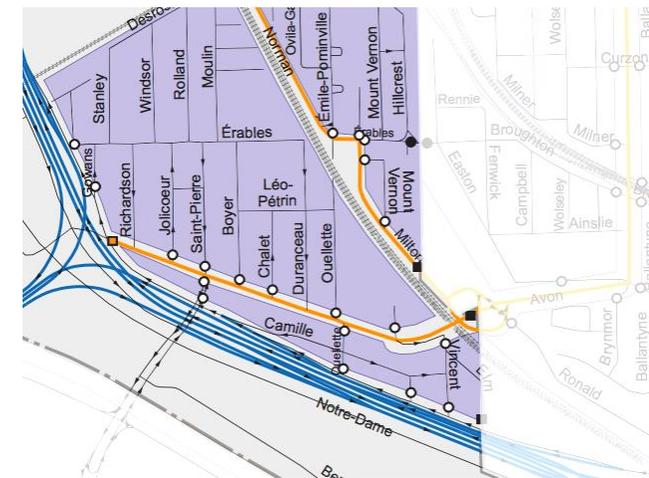


Figure 6-17: Desservi de l'Échangeur dans le quartier

En ce qui a trait aux automobilistes, le réseau autoroutier qu'offre l'échangeur Saint-Pierre permet d'aller rejoindre le

grand Montréal. On y retrouve une bretelle vers l'autoroute 20 ouest, vers le 720 est, et

vers la R-138 afin de se diriger vers la rive sud de Montréal. D'importantes artères comme la rue Notre-Dame et Saint-Patrick sont également accessibles par cette entrée. L'entrée connaît donc un fort achalandage alors que plusieurs citoyens de Montréal-Ouest et Lachine-Est vont transiter par celle-ci afin de se



Figure 6-19: Vue de l'échangeur en Direction Est

vrage. Celui-ci doit tenir compte d'abord des usagers vulnérables et respecter les critères de décision tel qu'énoncés dans le cahier de Charges.

En plus d'être la source principale d'embouteillage du quartier, l'échangeur Saint-Pierre crée une importante barrière dans le secteur de par sa structure. Cette structure sera toutefois peut-être appelée à changer au cours des prochaines années. Effectivement, dans le cadre du réaménagement de l'échangeur Turcot, le MTMDET prévoit la réévaluation de la structure de l'échangeur Saint-Pierre. Le scénario de réaménagement n'est cependant pas encore déterminé ou du moins, connu du public.

Afin de réduire la nuisance créer par l'échangeur, et de parer à l'atteinte de la capacité maximale de la structure existante, il est recommandé de construire un nouvel ou-

6.2.1.4.1 Concept d'aménagement : Entrée D - Échangeur Saint-Pierre

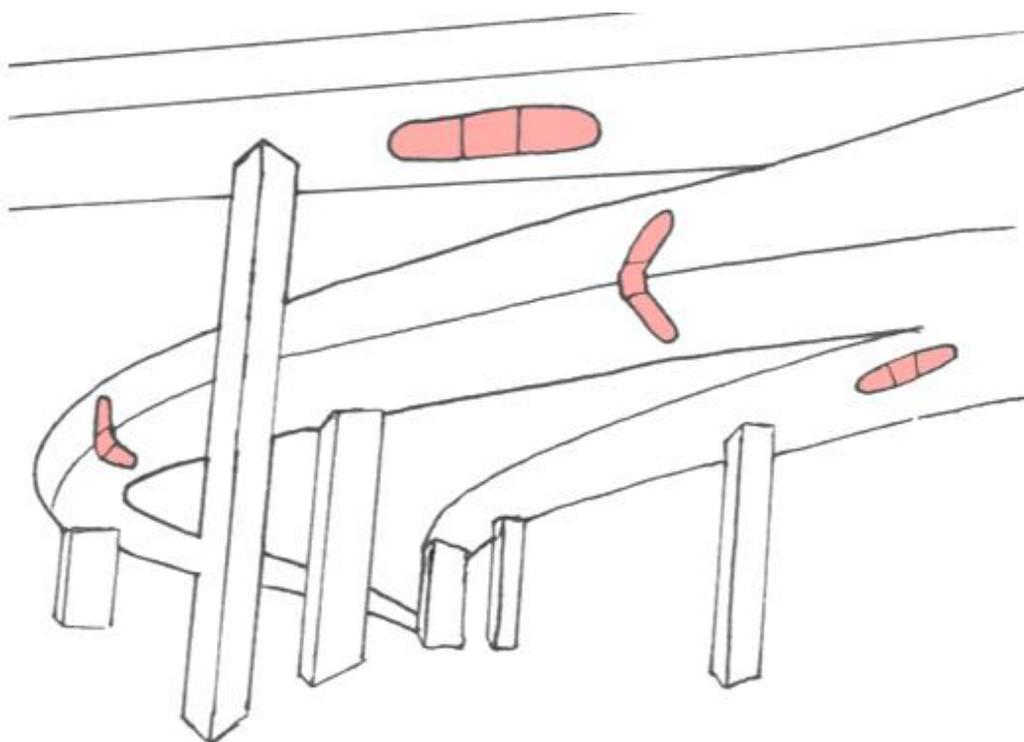


Figure 6-20: Croquis de l'existant de l'échangeur Saint-Pierre

travaux ou à cause des travaux dus à ladite réflexion. Toutefois, au vue des problématiques de transport et d'aménagement urbain existants, aucun changement ne sera opéré. La sécurité des usagers vulnérables, le désenclavement de Saint-Pierre, les nuisances sonores et environnementales, l'aménagement urbain viable, et l'amélioration du desservi de tous les automobilistes qui jonchent le quartier Saint-Pierre ne seront pas mis de l'avant. Bref l'on ne respectera pas les objectifs de mobilité durable tels que définis par la ville de Montréal et l'arrondissement de Lachine.

6.2.1.4.1.1 Proposition 1: Réfection de l'Échangeur Saint-Pierre

L'échangeur Saint-Pierre pourrait être simplement mis à jour. Les coûts de cette opération seraient sans aucun doute les moins élevés de l'ensemble des solutions. La durée et l'intensité des travaux seraient également très faibles. Des travaux périodiques seraient toutefois à prévoir sur le long terme, et la durée de vie de l'infrastructure serait moins intéressante que d'autres solutions de réaménagement.

Dans le cas d'une réfection, aucune expropriation ne sera faite. Les populations, les commerces ne seront pas déplacés lors de

6.2.1.4.1.1.1 Concept d'aménagement : Réfection de l'Échangeur Saint-Pierre

Dans un contexte où la réfection de l'Échangeur Saint-Pierre sera la solution retenue par le MTMDET, une série d'améliorations ponctuelles seront nécessaires afin d'améliorer la qualité de vie des résidents du quartier. Il s'agit notamment de l'ajout d'un trottoir sur le côté est de la rue Saint-Pierre, afin de faciliter et sécuriser le passage des piétons à cet endroit. Séparer la voie cyclable du trottoir ouest serait également nécessaire, alors que plusieurs cyclistes y passent à toute heure du jour mettant en jeu leur sécurité et celle des piétons.

Il est aussi à noter que les abords de la structure mériteraient une attention particulière. Un grand potentiel de verdissement est possible à cet endroit. Des arbres ont de nombreux effets bénéfiques sur le secteur. Ils bénéficient à la santé de l'environnement et par inclusion à celle de la population. L'aspect esthétique des lieux serait amélioré, car ces arbres pourraient cacher en partie l'imposition de l'emprise de la structure. Les arbres pourraient également avoir comme effet de couper le bruit provenant de l'autoroute tout en améliorant la qualité de l'air et en réduisant l'intensité de cet important îlot de chaleur.

De plus, des plantations sur le pourtour des structures des vignes pourraient être aménagées afin qu'elles puissent grimper sur la structure, et ainsi, en camoufler sa totalité. Pour ce qui est de l'intérieur de l'échangeur, une fresque inspirée de celle réalisée sous le pont du tunnel piétonnier des Érables. Une telle réalisation viendrait améliorer l'expérience du passage dans l'échangeur en tout créant une signature au quartier Saint-Pierre alors que toutes les entrées pourraient abroger une fresque thématique. Le tout devrait être accompagné d'un éclairage adéquat.

6.2.1.4.1.1.2 Critères de décision

Développement durable



La réfection de l'échangeur n'offre pas d'avantages concrets en termes de développement durable étant donné qu'aucun changement majeur n'est apporté et que l'échangeur aura besoin d'entretien lourd périodiquement. L'on ne peut parler à long terme d'économie durable. Toutefois, les interventions ponctuelles proposées favorisent l'utilisation des transports actifs en plus de verdir l'imposante infrastructure.

Accessibilité



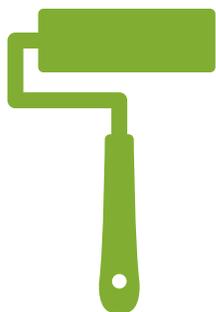
Les interventions ponctuelles rendront le quartier plus accessible notamment pour les piétons et cyclistes qui doivent actuellement composer avec plusieurs obstacles et ennuis afin d'entrer et de sortir du quartier.

Sécurité



La sécurité sous le viaduc sera grandement améliorée. Il faut y insérer une séparation entre les voies piétonnes et cyclistes du côté ouest de Saint-Pierre. De plus, l'ajout d'un trottoir du côté est fait en sorte que les piétons auront une intersection dangereuse de moins à traverser. Les piétons seront davantage en sécurité avec le décalage de la ligne d'arrêt pour piétons.

Revitalisation de l'espace



La fresque proposée à l'intérieur du tunnel permettra d'embellir considérablement le quartier et rendra la traversée du quartier plus accueillante et agréable. La verdure permettra de réduire considérablement l'impact de l'infrastructure dans le territoire qui est actuellement le plus grand impact visuel et sonore

dans le quartier.

6.2.1.4.1.2 Proposition 2 : Reconstruction de l'Échangeur Saint-Pierre

6.2.1.4.1.2.1 Conception d'aménagement : Reconstruction de l'Échangeur Saint-Pierre

Ce concept de réaménagement veut que l'autoroute 20 soit construite en tranchée alors que les bretelles de l'échangeur soient

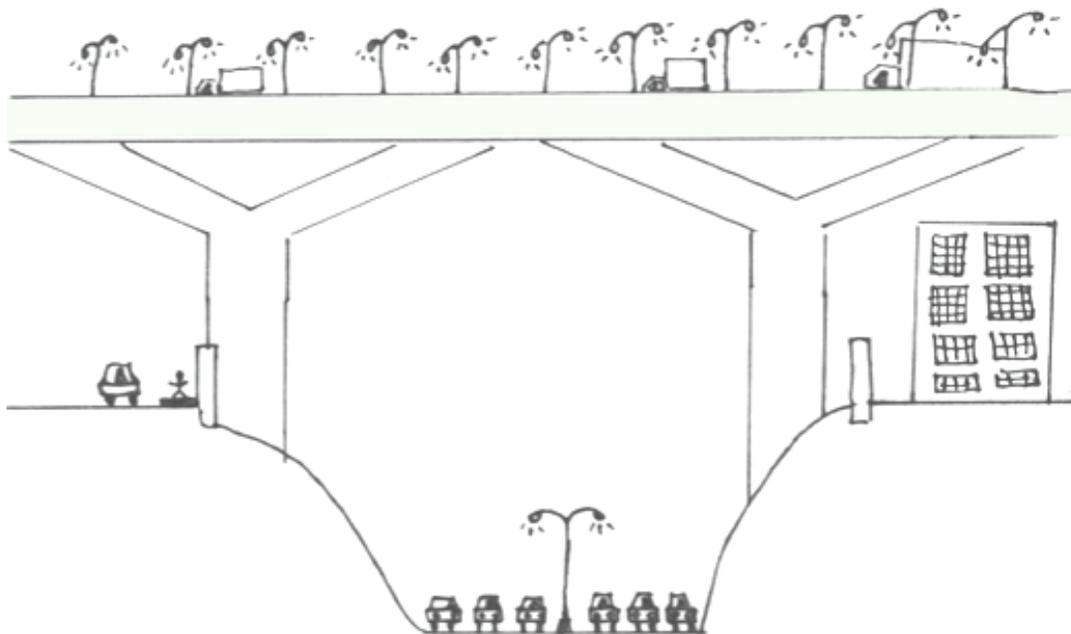


Figure 6-21 : Exemple d'aménagement de l'échangeur Saint-Pierre

Source : (Valérie Fauvel-Benoît, 2017)

maintenues en aérien. La mobilité du quartier Saint-Pierre serait alors considérablement augmentée alors qu'il serait possible d'aménager plusieurs passerelles piétonnes, cyclables et automobiles. L'impact de l'échangeur sur le paysage urbain et sur les nuisances automobiles serait grandement diminué.

Cette solution n'élimine toutefois pas la problématique de l'interface qui est créée par l'échangeur. Cette configuration aurait toujours comme effet de créer une barrière dans le quartier le coupant de plusieurs services et de l'accès au canal de Lachine. En plus d'être très dispendieux, les travaux pour

ce genre de réaménagement seraient également très longs et le chantier serait lourd. Il aura donc un grand impact significatif sur les résidents et sur l'économie du secteur.

6.2.1.4.1.2.2 Critères de décision

Développement durable



L'aspect développement durable est difficilement évaluable dans a cette étape de conceptualisation. Le tout dépend des aménagements finaux. Toutefois, les consultations du MTMDET auprès des organismes laissent à croire que tous les aspects énumérés dans l'annonce du plan ou programme de mobilité durable seront abordés à tous les étapes de réalisation du projet.

Accessibilité



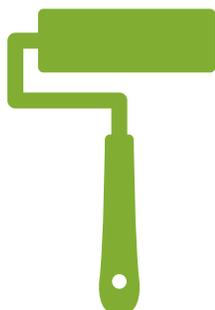
Avec un tel aménagement l'accès au quartier pourrait être grandement amélioré dû à la possibilité d'aménager de multiples passerelles pour tous les types de transports, voire déplacements.

Sécurité



La sécurité de tous les usagers, y compris celle des usagers vulnérables, augmentera. Pour ce faire, cette solution est recommandée en tenant compte de tous les différents utilisateurs de la route dès l'étape d'avant-projet préliminaire.

Revitalisation de l'espace



L'espace de l'échangeur Saint-Pierre changerait complètement de visage. Ce serait donc une bonne occasion de revitaliser complètement le secteur et les nouveaux espaces qui seront désormais disponibles aux alentours de l'infrastructure. Un tel projet nécessitera malheureusement aussi des expropriations. Ces expropriations sont cependant des occasions de reconstruire de nouvelles unités d'habitations par la suite et ainsi de contribuer à la revitalisation des immeubles du quartier.

6.2.1.4.1.3 Proposition 3 : Déplacement du tracé de l'Échangeur Saint-Pierre

6.2.1.4.1.3.1 Conception d'aménagement : Déplacement du tracé

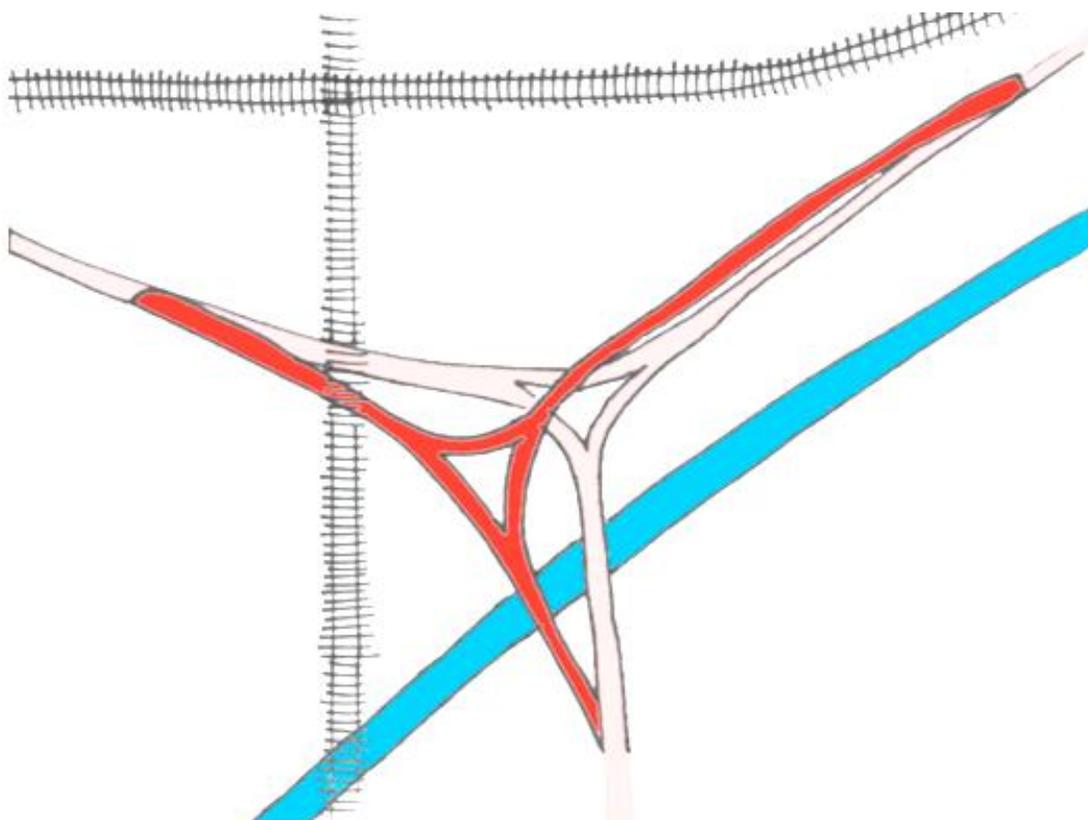


Figure 6-22: Déplacement du tracé de l'Échangeur Saint-Pierre

coûteuse que de reconstruire un nouvel échangeur à son endroit actuel. Toutefois la circulation dans l'échangeur actuel serait possible pour la durée des travaux.

Le tracé de l'échangeur Saint-Pierre peut se voir déplacer légèrement vers le Sud-Ouest. Ce déplacement ouvrirait le sud du quartier en réduisant grandement l'impact de l'infrastructure sur le quartier. L'accès au canal et autres attraits du territoire seraient alors mieux desservis et la congestion automobile serait moindre à travers le quartier. Ce scénario aura une libération foncière qui permettrait de re-développer le secteur.

Le déplacement du tracé autoroutier impliquerait toutefois un grand nombre d'expropriations au nouvel endroit de son implantation. Ce secteur est actuellement composé d'industries qui devront être relocalisées. Cette solution serait donc légèrement plus

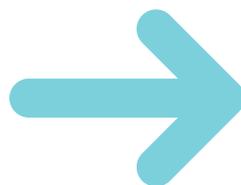
6.2.1.4.1.3.2 Critères de décision

Développement durable



La reconstruction de l'échangeur légèrement décalée vers l'ouest offrira de nombreuses occasions de développer le secteur durablement. Pour l'instant, cet aspect reste tout de même dur à évaluer. Aussi bien sur le plan économique que sur le plan social, et bien sûr aussi sur le plan environnemental.

Accessibilité



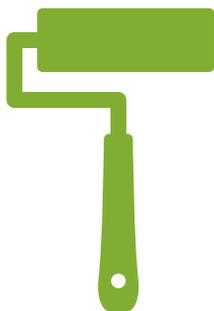
Plusieurs occasions d'augmenter l'accessibilité du quartier seront créées avec ce projet. Les entrées laissées au niveau du talus pourront être plus grandes et l'on pourrait les prévoir d'avance, afin d'offrir une desserte efficace pour tous les modes de transport.

Sécurité



Une nouvelle configuration des entrées laissera place à de nombreuses avancées en termes de sécurité, afin d'assurer un passage sécuritaire vers et/ou hors du quartier pour tous les usagers de la route.

Revitalisation de l'espace



Cette solution nécessite une délocalisation des industries qui se trouvent dans le Sud-Ouest du quartier. Elle laissera beaucoup d'espace à redévelopper sur les lieux de l'implantation du tracé actuel. Elle offrirait donc au quartier plusieurs options de revitalisation d'espace.

6.3 Analyse multi critères

Une analyse multi critères reprise de celle de la source : (Valérie Fauvel-Benoît, 2017) , a été effectués auprès des citoyens du quartier Saint-Pierre lors d'une des rencontres du comité de sécurité de l'année 2017.

Il s'agit d'une analyse tridimensionnelle qui met en exergue les volets économiques, sociaux et environnementaux du concept de DD, ainsi que les interfaces viable, équitable et vivable du quotidien.

Lors de cette analyse, il a été demandé aux participants de choisir parmi différents critères ceux qui répondent au mieux aux propositions d'aménagement de ce chapitre et de déduire par la suite lequel des aménagements était le plus optimal. **La reconstruction complète de l'échangeur Saint-Pierre a été retenue comme solution optimale¹⁶.**

Cette reconstruction permettrait non seulement de répondre au besoin de transport, mais de d'intégrer de manière efficace des infrastructures adaptés aux pierrois.

L'annexe 2 présente une analyse multicritère effectuée par les étudiants de maîtrise de l'université de Montréal. Il s'agit du même exercice effectué au comité de sécurité pour l'analyse concernant la réfection ou la reconstruction de l'échangeur Saint-Pierre.

¹⁶ Voir en annexe la méthodologie et la définition de cette analyse.

7. RECOMMANDATIONS D'ENSEMBLE

7.1 Orientation 1 : Sécurité

Cette orientation englobe la sécurité de tous les usagers de la route à Saint-Pierre. Cependant, dans un contexte de DD, l'emphase est mise sur le transport actif.

7.1.1 Le transport actif

Le transport actif est un mode de déplacement actif qui comprend les piétons et les cyclistes. La prise en compte de cette démarche est prioritaire du fait de la vulnérabilité de ces usagers parmi tous les modes de transport. Les recommandations dans cette partie suivent les 2 premiers postulats proposés par le CEUM dont les fiches sont citées en référence. Il s'agit de :

- **La sécurisation des intersections et des traversées.** Cette sécurisation pointe du doigt les différents enjeux liés à la sécurité de la traversée de la rue par les piétons, et les facteurs de risque d'accidents. En effet, le volume de circulation sur une route est directement proportionnel aux facteurs de risque d'accident. Tel que mentionné dans le rapport, uniquement sur la rue Saint-Jacques, on a une capacité d'automobile de 12 000 véhicules/jour. Selon l'Agence de Santé et des services sociaux de Montréal, les jeunes ont 39 fois plus de risque de se blesser en traversant aux intersections où le volume de circulation est très élevé par rapport à un milieu où celui-ci est faible.

Les recommandations à cet instar seront de :

- o **Diminuer l'exposition des piétons et cyclistes aux arrêts dans les rues Saint-Jacques et Saint-Pierre** en réduisant la longueur de la traversée (à l'intersection Saint-Pierre et Notre-Dame), en rendant fonctionnel les feux de signalisation pour piétons et cyclistes et en traçant plus de marquage au sol de priorité aux transports actifs (à l'intersection Saint-Jacques et Boyer direction N-S). Une autre manière de s'assurer de cette réduction est en incluant une phase pour piétons à mobilité réduite.

- Améliorer la visibilité entre les usagers de la route. Dans le contexte pierrois, c'est en aménageant des avancées de trottoir et des lampadaires à bas échelle pour piétons, de manière à augmenter le sentiment de sécurité dans le quartier.
- Réduire la vitesse des véhicules motorisés en installant des mobiliers urbains comme des dos-d'âne. Une autre manière de le faire est de faire un tracé en zigzag à l'approche de certaines intersections.
- Réduire le gabarit routier. La réduction du gabarit routier permet non seulement aux automobilistes de ralentir pour pouvoir s'ajuster, mais aussi de diminuer la distance de traversée des usagers vulnérables.



Figure 7-1: Marquage en zigzag

Suivant une étude menée en Virginie sur ce type de marquage, les automobilistes ralentissaient instantanément à la vue de ce tracé. Le réflexe pour les automobilistes est de ralentir à l'approche de ces intersections¹⁷. De cette étude :

- **61%** des personnes en véhicule à moteur prétendent être en accord ou fortement en accord au fait

¹⁷ [EN LIGNE], <http://vtrc.viriniadot.org/PubDetails.aspx?PubNo=11-R9>, consulté le 15 novembre 2017

que ce tracé augmente leur attention et leur précaution.

- **48%** des automobilistes recommandent et souhaitent continuer l'utilisation de ce type de marquage
- **54%** des usagers en transport actif sont favorables ou fortement favorables à cette nouvelle approche de l'espace routier.
- **71%** des cyclistes et piétons affirment que cela a une influence positive sur le comportement des automobilistes en ce qui a trait au passage de la route.

L'entretien et la continuité de ce type d'ouvrage sont facilités par l'utilisation d'une peinture durable qui devrait perdurer durant toutes les saisons possibles.

- **La cohabitation entre le réseau autoroutier, des rues et avenues.** Cette recommandation met l'accent sur les enjeux d'aménagement d'un échangeur dans le milieu, les causes d'insécurité des habitants du quartier. Le transit du trafic migratoire des automobilistes à l'intérieur du quartier est généré prioritairement par les automobilistes provenant de l'autoroute 20, de la route 138 et de l'échangeur actuel.

Cette partie du rapport appelle à la cohérence entre les routes nationales et les municipales. Au regard des emprises autoroutière et routière dans Saint-Pierre, il faut s'assurer que la transition entre ces deux réseaux se fasse de façon sécuritaire et de manière à diminuer l'impact sur la santé des populations avoisinantes.

Cette recommandation est efficace si l'on se permet de :

- Réduire le volume de circulation sur certaines offres de solution de remplacement, comme celle de l'échangeur Saint-Pierre. L'idée n'est pas d'augmenter la capacité des réseaux autoroutiers, mais de les rendre conviviaux et viables pour tous.

- Réduire la vitesse de circulation en réduisant les voies de circulation. Une idée proposée serait de rendre la rue Saint-Jacques en sens unique, vers l'est dans le quartier.
- Le réaménagement de la rue Saint-Jacques en y insérant des voies cyclables dans les deux sens et certains espaces de stationnement. Cette revitalisation permettra de relever la fonction commerciale de la rue Saint-Jacques qui a toujours été la sienne et contribuera au développement du territoire. Pour l'attrait visuel, le verdissement de la rue et les programmes d'encouragement à l'embellissement des façades commerciales seront appropriés.

7.2 Orientation 2 : Développement Durable

À l'orientation précédente, le critère de décision qu'est l'accessibilité transparait. En ce qui a trait à cette autre orientation, la revitalisation de l'espace est ressortie.

En effet, il s'agit de l'héritage que l'on souhaite léguer aux générations futures. L'ouvrage ou les infrastructures qui seront installés à Saint-Pierre devrai(en)t être durable(s) et aider à l'augmentation du sentiment d'appartenance des pierrois à leur milieu de vie.

Cette partie sert d'entrée en matière pour le prochain livrable, qui accentuera essentiellement la revitalisation de l'espace de l'échangeur Saint-Pierre et celui de la rue Saint-Jacques.

Les bonifications pour une telle mise en application sont les suivantes :

- L'augmentation de l'attrait du quartier ;
- Faire de Saint-Pierre un motif de déplacement en lui-même ;
- Faire des aménagements du quartier des exemples de structures durables et utiles pour la génération actuelle et celle à venir.

Quelques exemples d'aménagements pour l'ouvrage de génie civil qui est celui de l'échangeur Saint-Pierre :

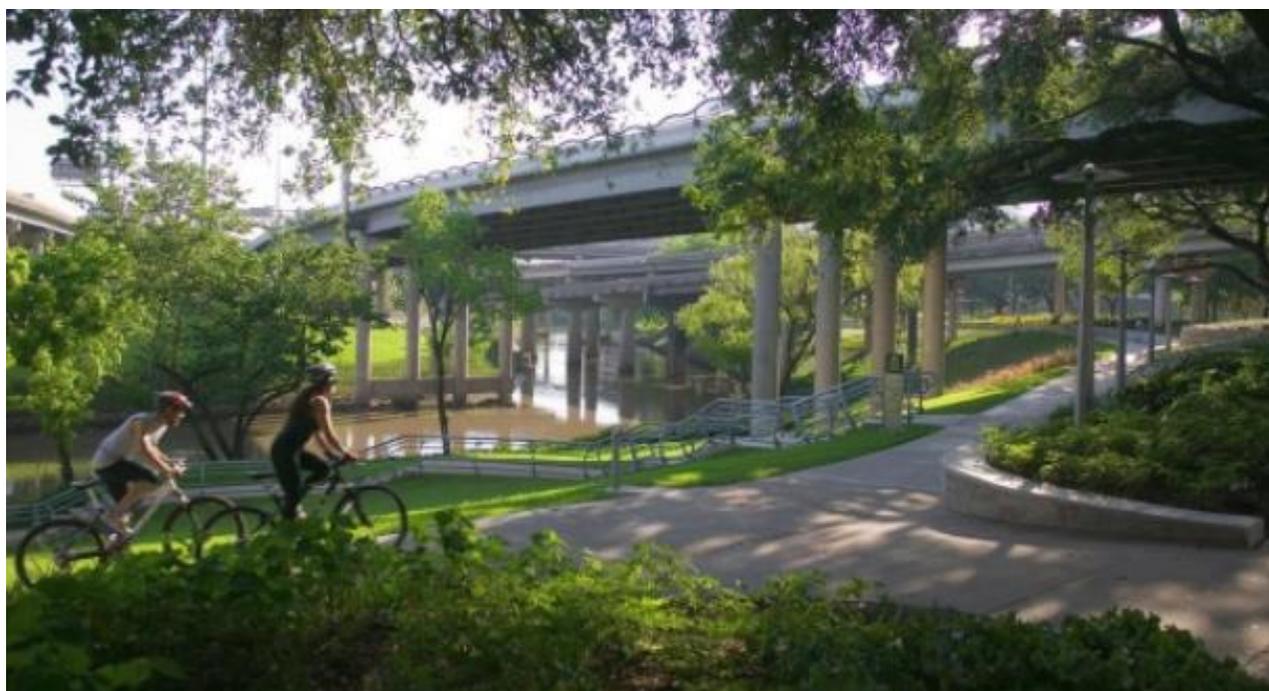


Toronto Underpass Park

Des espaces ludiques pourraient être aménagés sous le viaduc pour donner davantage d'autres fonctionnalités au viaduc et diminuer l'effet visuel qu'a l'emprise de l'ouvrage.



Source : (vimeo), Victoria- Australia



Buffalo Bayon Promenade (Houston, Texas, États-Unis) (SWA Group, [s.d.]

7.3 Autres recommandations

Il s'agit dans cette partie de faire ressortir l'ensemble des recommandations tirées des corps professionnels lors des trois panels organisés par la RUI. Les procès-verbaux de ces panels se trouvent en annexe de ce rapport. Les faits saillants qui en découlent sont les suivants :

- La révision du risque que représente la proximité de la voie ferrée dans le quartier. Le risque sur la santé des citoyens, on parle aussi de réfléchir en amont aux conséquences s'il arrive un incident majeur suite à un déraillement de train.
- La reconstruction de l'échangeur Saint-Pierre en priorisant les usagers vulnérables (piétons et cyclistes) lors de la conception dudit ouvrage de génie civil.
- La décontamination des sols contaminés. Il s'agit principalement de l'espace de l'autre côté du tunnel Saint-Pierre. La plupart des terrains se trouvant dans de le territoire d'Émile-Pominville et des rues riveraines sont contaminées, à cause de leur proximité aux anciens sites industriels et de la contamination *via* les eaux de ruissellement.

Les études des sols contaminés devraient être refaites en raison du nombre sans cesse croissant d'habitants qui résident dans le quartier. **Nous recommandons une étude complète des sols dans cette région.**

- La rue Saint-Jacques est la colonne vertébrale du quartier Saint-Pierre. Elle mérite un aménagement sécuritaire et adéquat qui lui permettrait de retrouver sa fonction initiale, celle de rue commerciale. Saint-Jacques se doit d'être reconstruit enfin de retrouver son dynamisme économique d'avant, notamment qui se caractérise par les commerces de proximité. **Notre recommandation est d'aménager des espaces de stationnement pour auto et vélo de manière à encourager les personnes traversant le quartier à s'arrêter.**

7.4 Recommandations des variantes conception et aménagement

Les recommandations des variantes conception et aménagement sont celles qui font suite au présent mémoire, dont les maquettes et la modélisation 3d seront effectuées par des étudiants bénévoles en urbanisme.

Ces recommandations sont les suivantes :

- Rendre la rue Saint-Jacques en sens unique, vers l'est, entre Ouellette et Saint-Pierre ;
- Faire de l'avenue Ouellette, une avenue en sens unique, vers le sud. Afin de sécuriser la circulation des écoliers et des personnes âgées dans le secteur ;
- Redonner à la rue Saint-Jacques son cachet de rue commerciale de par des aménagements urbains ;
- Aménager une voie réservée pour cyclistes et autobus sur la rue Saint-Jacques, en direction ouest, le long du tronçon cité ci-haut ;
- Revitaliser le dessous de l'échangeur, de manière à le rendre plus accueillant, par des aménagements récréatifs, et profitables aux environnements humain et écologique ;
- Sécuriser l'avenue Saint-Pierre et le croisement entre l'avenue Saint-Pierre et la rue Notre-Dame.

8. CONCLUSION

En définitive, il est question dans ce rapport de définir le développement durable, et de présenter les problématiques et les enjeux rattachés audit concept de DD à Saint-Pierre. Il ressort de notre analyse que l'avènement des projets de grande envergure comme de celui de l'échangeur Saint-Pierre devrait être une occasion de restructurer le quartier Saint-Pierre sur les plans économiques, sociaux et environnementaux.

Il est important de souligner que ce rapport n'est pas un rapport d'expertise. Il s'agit des points saillants issus des rencontres du comité de sécurité de Saint-Pierre, où siègent citoyens, acteurs communautaires du secteur et représentants municipaux. Cependant, les données analysées dans ce rapport montrent qu'il y a des améliorations nécessaires à apporter aux climats pierrois, surtout si l'on veut concourir au respect des politiques de DD et de mobilité durable telles que décrites par le gouvernement du Québec, la ville de Montréal et l'arrondissement de Lachine.

9. LISTE D'ABRÉVIATIONS

DD : Développement Durable ;

MD : Mobilité Durable

MTMDET : Ministère de Transport, de Mobilité durable et d'Électrification de transport ;

PME : Petites et Moyennes Entreprises ;

RUI : Revitalisation Urbaine Intégrée. Lorsque nous utilisons RUI c'est pour parler de la Revitalisation Saint-Pierre ;

CRUISP : Comité de Revitalisation Urbaine Intégrée de Saint-Pierre ;

CN : Canada National ;

CP : Canada Pacifique ;

GES : Gaz à effet de serre ;

N-D : Notre-Dame ;

DJMA : Débit Journalier Moyen Annuel ;

GRAME : Groupe de Recherche Macro écologie ;

CEUM : Centre d'Écologie Urbaine de Montréal ;

C.A.S.U.A.L : Comité d'Action en Sécurité Urbaine de L'Arrondissement de Lachine ;

UQAM : Université de Québec à Montréal.

10. BIBLIOGRAPHIE ET RÉFÉRENCES

- Catherine. (2011, Mai 2). *Les argiles sensibles au Québec*. Consulté le 01 15, 2016, sur Simplement Géologie: <http://www.simplegeo.ca/2011/05/les-argiles-sensibles-au-quebec.html>
- CIMA+. (2009). *ÉTUDE DE SÉCURISATION D'INTERSECTIONS*. Lachine: COMITÉ DE REVITALISATION URBAINE INTÉGRÉE.
- DESSAU. (2014). *ÉTUDE DE CIRCULATION DU CAMIONNAGE SUR LA RUE SAINT-JACQUES À LACHINE*. MONTRÉAL.
- Douglas, L. E. (2010). *Virginia Transportation Research Council*. Récupéré sur Best practices in traffic operations and safety : Phase II: Zigzag Pavement Markings: <http://vtrc.viriniadot.org/PubDetails.aspx?PubNo=11-R9>
- GRAME, CRUISP, & CASUAL. (Mars 2013). *L'enjeu piéton du quartier Saint-Pierre*. Mémoire déposé à la Commission sur les transports et les travaux publics.
- Lachine, A. d. (2017, Nov. 23). *Secteurs industriels*. Récupéré sur Ville de Montréal: http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8117,89387662&_dad=portal&_schema=PORTAL
- Lachine, T. d. (2017). *Le PPU de Lachine-Est*. Lachine, Montréal.
- Ministère des Transports du Québec. (2007, Août 30). *Guide de préparation des projets routiers*. Récupéré sur Gouvernement du Québec: http://www3.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/produits/ouvrage_routier/guides/guide4_fr.html
- Montréal, v. d. (Consulté en 2017, Mai 10). *profil économique*. Récupéré sur ville de Montréal, Saint-Laurent: http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7937,87195588&_dad=portal&_schema=PORTAL
- Montréal, A. d. (2010-2015). *Le développement durable*. Récupéré sur Plan d'action de Lachine.
- Montréal, R. Q., & Centre D'Écologie Urbaine , d. (2017). *Fiche 1: Sécurité des intersections et des traversées*.
- Montréal, R. Q., & Centre D'Écologie Urbaine, d. M. (2017). *Fiche 2- Artères et boulevards urbains: la cohabitation*. CEUM.
- Montréal, R. Q., & Centre D'Écologie Urbaine, d. M. (2017). *Fiche 3- Bonnes pratiques d'aménagement des artères commerciaux*. CEUM.
- Montréal, R. Q., & Centre D'Écologie Urbaine, d. M. (2017). *Fiche 4- Mesures d'apaisement de la circulation visant à réduire la vitesse*. CEUM.

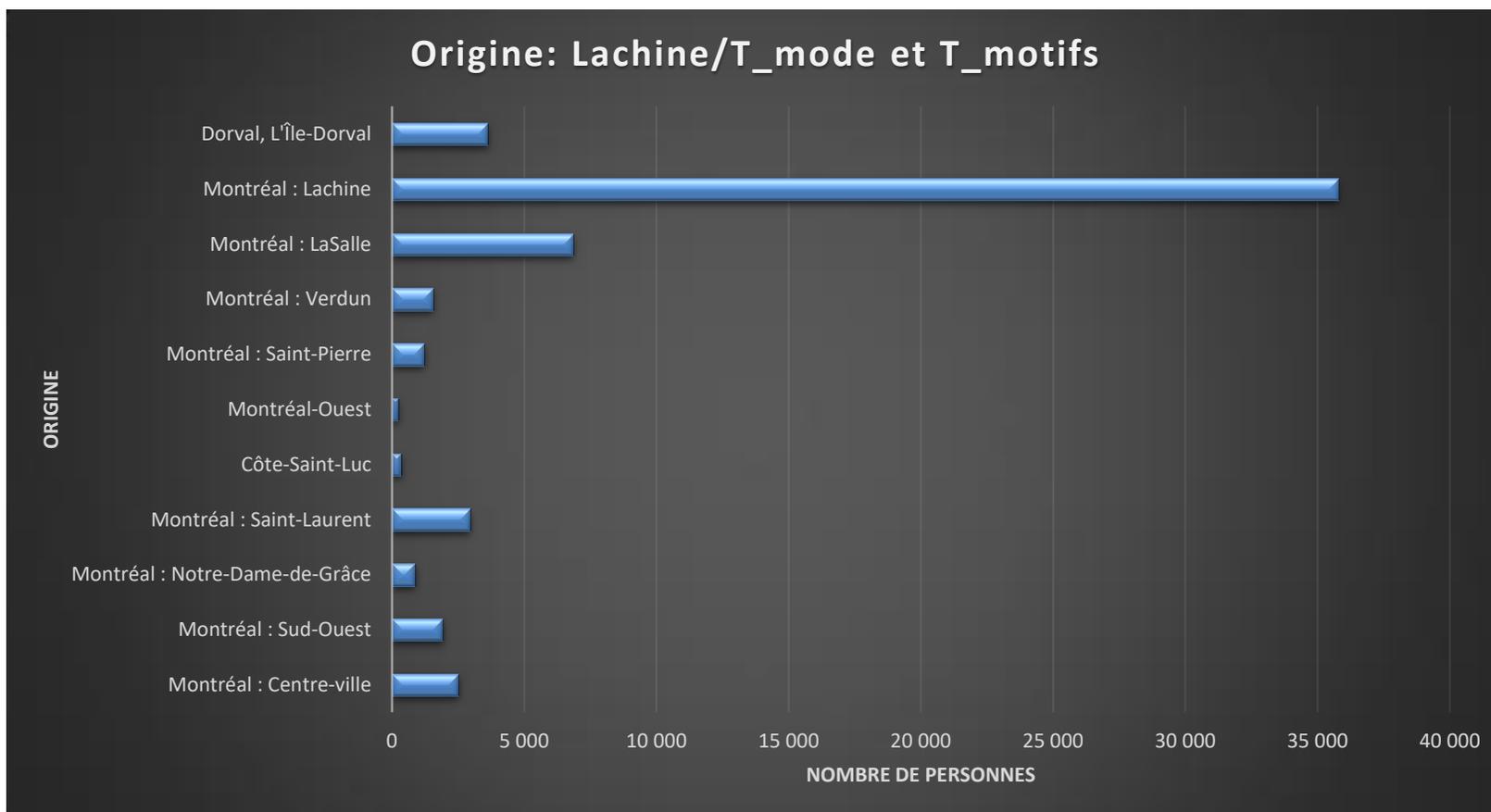
- Montréal, R. Q., & Centre D'Écologie Urbaine, d. M. (2017). *Fiche 5- Verdissement des villes avec des citoyens*. CEUM.
- Montréal, V. d. (2013). *Mobilité des personnes dans la région de Montréal, Enquête Origine-Destination 2013*.
- Montréal, V. d. (2016). *Montréal durable 2016*. Récupéré sur Ensemble pour une métropole durable:
https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/d_durable_fr/media/documents/plan_montreal_durable_2016_2020.pdf
- MTL, S. (2014, juillet). *profil siciodémographique arrondissement de saint-Laurent*. Récupéré sur ville.montreal.qc.ca:
http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/MTL_STATS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PROFIL_SOCIODEMO_SAINTE%20LAURENT.PDF
- Paquin, S., & Pelletier, A. (2011). *L'audit de potentiel piétonnier de la RUI Saint-Pierre*. Gouvernement du Québec . Montréal: Agence de la santé et des services sociaux.
- Québec. (2007, 08 30). *Publicatrion Québec*. Consulté le 01 19, 2016, sur Guide de préparation des projets routiers:
http://www3.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/produits/ouvrage_routier/guides/guide4.fr.html
- STM. (2017, NOVEMBRE 23). *PLANIBUS*. Récupéré sur http://www.stm.info/sites/default/files/planibus_aout2017/fr/90.pdf
- Valérie Fauvel-Benoît, L.-B. J. (2017). *Réaménagement du secteur de l'échangeur*. Université de Montréal.
- vimeo, B. 2. (s.d.). Burnley Bouldering Wall. Victoria, Australia.

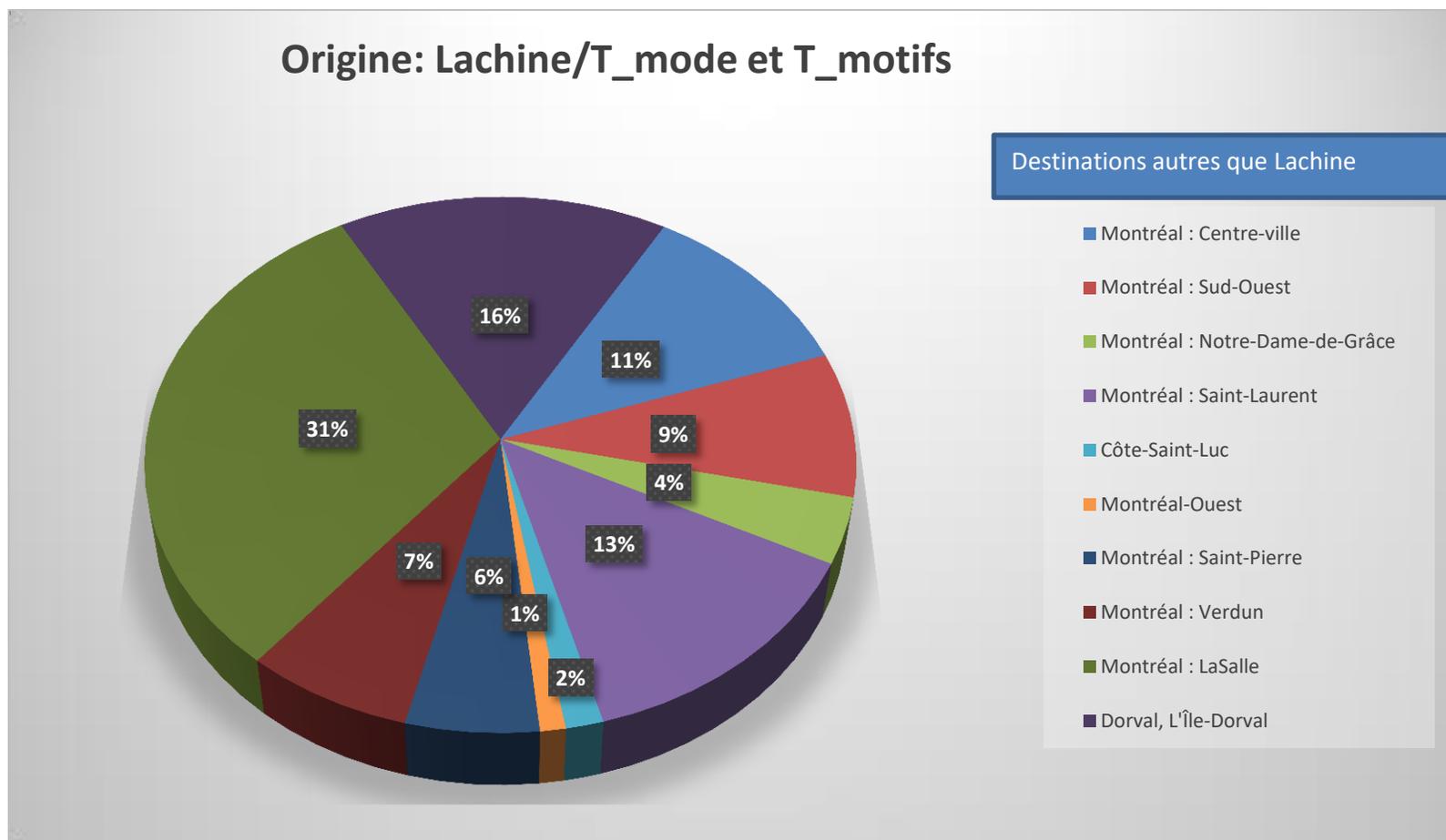
TABLE DES ANNEXES

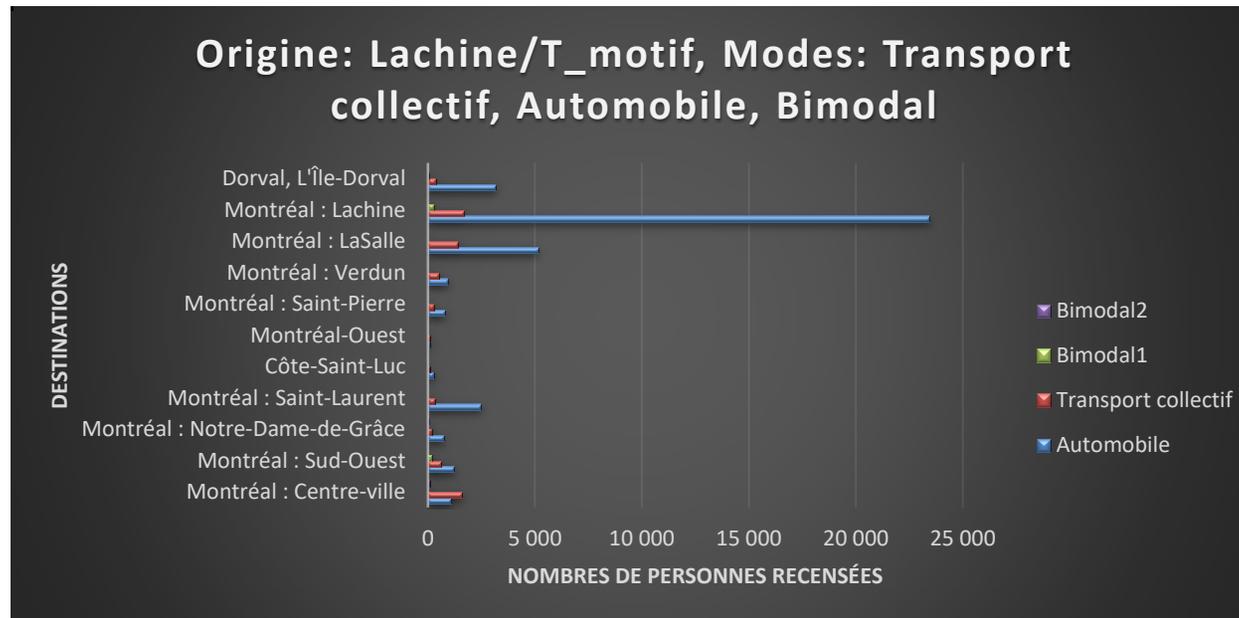
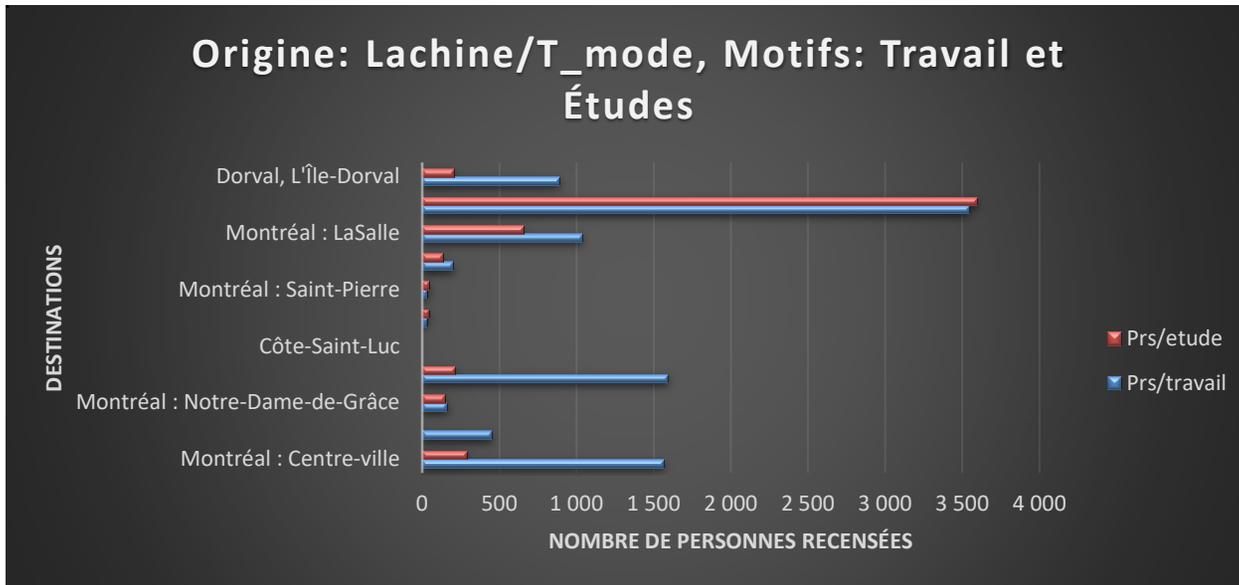
<i>ANNEXE 1 : ENQUÊTES O-D DE CERTAINS TERRITOIRES ÉTUDIÉES</i>	<i>98</i>
<i>ANNEXE 2 : EXTRAIT DE L'ANALYSE MULTICRITÈRE DES ÉTUDIANTS EN MAITRISE DE L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL</i>	<i>103</i>
<i>ANNEXES 3 : COMPTES-RENDUS DES PANELS SUR LA MOBILITÉ DURABLE À SAINT-PIERRE</i>	<i>114</i>

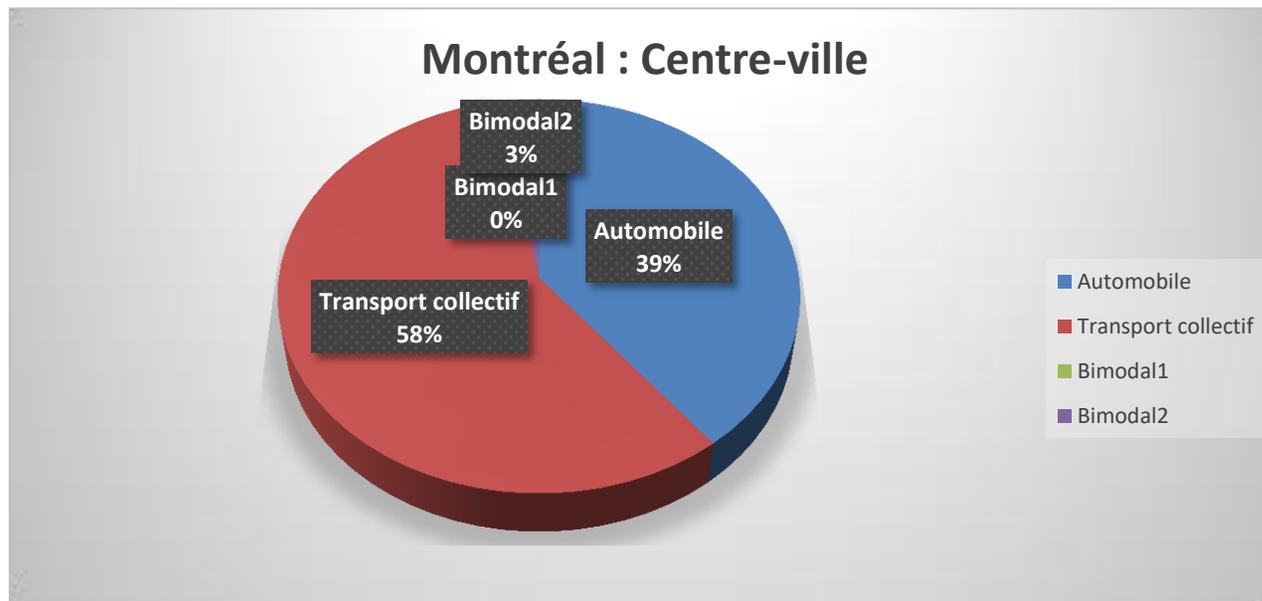
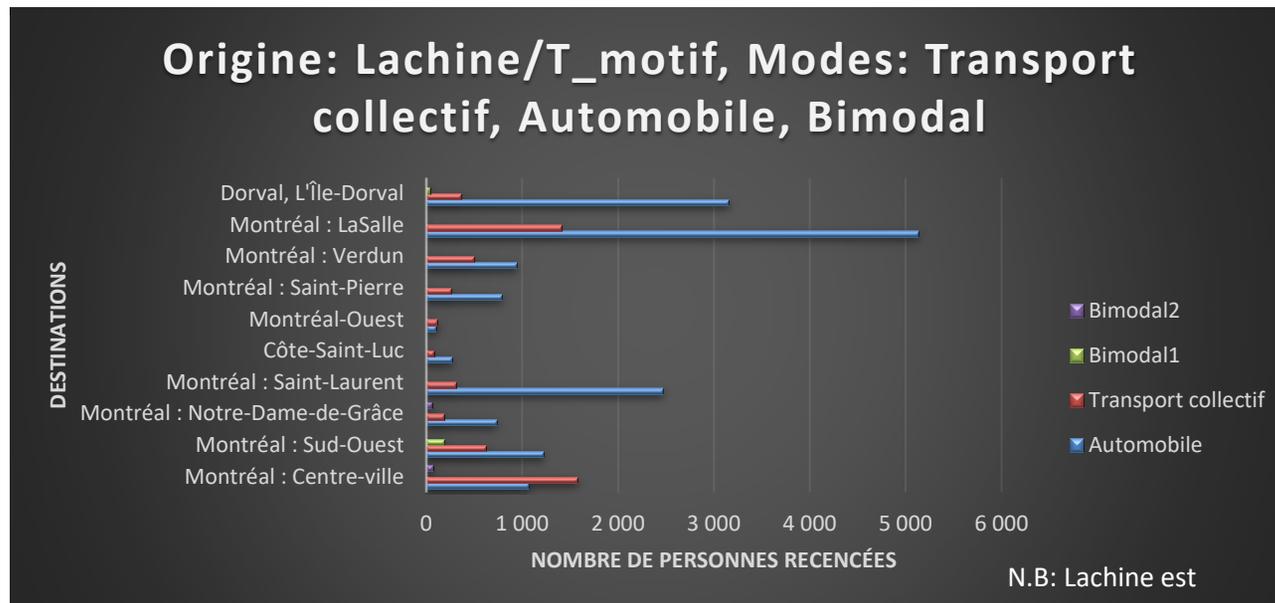
ANNEXE 1 : ENQUÊTES O-D DE CERTAINS TERRITOIRES ÉTUDIÉES

SOURCE : (Montréal V. d., Mobilité des personnes dans la région de Montréal, Enquête Origine-Destination 2013., 2013)









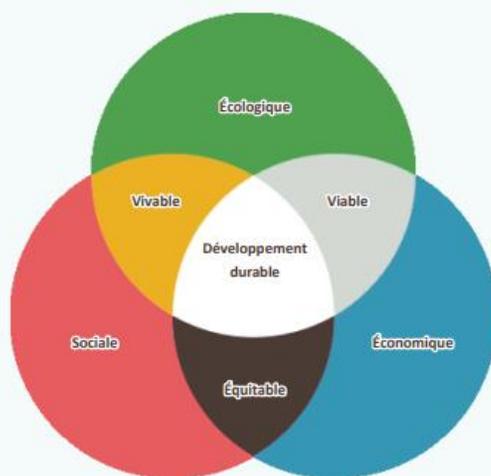
*ANNEXE 2 : EXTRAIT DE L'ANALYSE MULTICRITÈRE DES ÉTUDIANTS EN MAITRISE DE
L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL*

SOURCE : (Valérie Fauvel-Benoît, 2017)

3.2.1 Présentation de la méthode

L'analyse multicritère est établie en fonction des trois dimensions du développement durable (écologique, économique et sociale) ainsi que ces trois interfaces (viable, équitable et vivable).

La grille d'évaluation des propositions, présentée dans un tableau dans la section suivante, comporte 19 critères établis en fonction de ces piliers et interfaces. Le nom du critère, sa description, son objectif et sa priorité dans l'échelle de notation sont aussi indiqués.



Les volets du développement durable (Fauvel-Benoît, 2017)

La priorité rattachée à chacun des critères a été élaborée en fonction de l'importance du critère dans les principales orientations précédemment évoquées. Ces critères sont évalués par une échelle de pondération qui varie de 1 à 3, le chiffre attribué étant en fonction de l'importance suivante :

- 1 Enjeu non prioritaire
- 2 Enjeu nécessaire
- 3 Enjeu primordial

Le pointage attribué au critère en fonction du scénario repose quant à lui sur une échelle de cinq variables. La valeur est positive lorsque le critère est satisfait, négative lorsque celui-ci n'est pas atteint et nulle lorsque le critère ne comprend aucun impact significatif sur le projet.

- 1 Impact négatif important
- 0,5 Impact négatif mineur
- 0 Aucun impact significatif
- 0,5 Impact positif mineur
- 1 Impact positif important

Le pointage final pour chacun des critères s'obtient en multipliant le chiffre attribué pour l'importance avec celui de la pondération. Par exemple, un critère considéré comme un enjeu non prioritaire (1) et qui ne connaît qu'un impact positif mineur (0,5) ne récolterait que 0,5 point.

Enjeux et problématiques du DD à Saint-Pierre

3.2.2 Grille d'évaluation

	Critère	Description et objectif du critère	Priorité
Dimension écologique	Économie des matières non renouvelables	Les matières non renouvelables, comme le pétrole et les matériaux de pierre, sont très utilisées dans les ouvrages d'art. Ce critère permet d'évaluer l'utilisation de matières non renouvelables et vise la réduction de la consommation des granulats et des matières premières non renouvelables.	1
	Économie des ressources naturelles	Les ressources naturelles influent sur la qualité de vie. Ce critère vise la réduction de l'imperméabilisation des sols et la réduction de la canalisation des eaux pluviales ainsi que le maintien des milieux naturels et des espaces verts en milieu urbain.	2
	Impact sur le paysage et les espaces verts	En milieu urbain, le paysage permet de diversifier les points de vue, de créer des ambiances et d'augmenter le caractère identitaire d'un lieu. Le paysage permet aussi d'intégrer le patrimoine culturel afin de valoriser l'histoire du lieu.	3
Interface viable	Cadre de vie des résidents	Selon l'orientation choisie, un projet peut améliorer ou détériorer de la qualité de vie du milieu où il prend place. Ce critère s'intéresse à la réduction des nuisances sonores, visuelles et olfactives.	3
	Durée du chantier	Ce critère vise à déterminer quel chantier aura la durée la plus raisonnable pour les résidents du secteur et pour les automobilistes. Les mesures d'atténuation liées à la durée de ces chantiers sont aussi considérées dans l'évaluation de ce critère.	2
Dimension économique	Coût initial	Le coût initial informe sur les dépenses qui devront être effectuées à l'année de référence pour amorcer le projet.	2
	Coût d'entretien annuel	Le coût d'entretien annuel informe sur l'investissement annuel nécessaire au maintien en bon état de l'infrastructure.	3
	Création de nouveaux marchés	La création de nouveaux marchés permet de connaître la pérennité et les impacts à long terme du projet. Afin d'attirer les nouveaux commerces, le projet doit préalablement identifier les attentes et les besoins du secteur, tout en favorisant le maintien des commerces et des services de proximité une fois le projet terminé. Ce critère évaluera la possibilité d'implanter de nouveaux commerces et de nouveaux espaces de bureau dans le secteur après les travaux.	2
	Création d'emplois	Chaque projet apporte et soutient la création d'un nombre différent d'emplois. Ces emplois seront-ils contractuels ou maintenus à la fin du projet? Ce critère tente d'évaluer les emplois créés pendant et après les travaux.	1
	Utilisation optimale du territoire	Une utilisation optimale du territoire a lieu lorsque l'habitat consomme moins d'espace qu'auparavant. Les nouvelles constructions réduisent-elles la surface au sol en favorisant des formes urbaines plus denses?	3
	Construction de nouveaux logements	La construction de nouveaux logements permet de densifier les quartiers tout en permettant à un plus grand nombre de personnes d'habiter sur l'île de Montréal. Il s'agit d'une mesure tentant de limiter l'étalement urbain en évaluant les coûts sociaux, architecturaux et patrimoniaux liés à la construction de nouvelles résidences.	1
Fonctionnalités des industries	Le secteur industriel est particulièrement présent aux abords de l'échangeur Saint-Pierre. Ces activités pourraient cependant être perturbées au cours des travaux, c'est pourquoi ce critère tente d'évaluer la proposition prenant le plus en considération ces industries.	3	

Enjeux et problématiques du DD à Saint-Pierre

	Critère	Description et objectif du critère	Priorité
Interface équitabile	Réseau de transports collectifs	Le réseau de transport collectif offre une alternative à l'automobile. Quelle est l'offre actuelle de transport collectif du secteur? Sera-t-elle améliorée suite au projet? Ce critère s'intéresse à l'état actuel du réseau et au réseau post-projet proposé.	1
	Impact financier pour les générations futures	Les décisions que nous prenons aujourd'hui connaissent un impact financier immédiat et un impact à long terme. Dans une perspective d'équité, il faut tenter de réduire la dette accumulée transmise aux générations futures. Pour ce faire, ce critère évaluera la capacité des projets à maîtriser les coûts d'investissement, à limiter le surendettement et à réaliser des économies sur le fonctionnement et la maintenance de l'infrastructure.	3
	Durée de vie de l'infrastructure	La durée de vie d'une infrastructure permet de savoir s'il est préférable ou non d'investir plus d'argent maintenant pour une durée de vie accrue ou si cette différence n'est pas substantielle.	3
	Fluidité du trafic	Chaque projet connaîtra des impacts plus ou moins importants sur la fluidité automobile. Ce critère évaluera les désagréments du chantier sur les déplacements locaux et autoroutiers.	2
Dimension sociale	Patrimoine culturel	Ce critère s'assurera de l'intégration du projet dans le site, de la valorisation du patrimoine, de la cohérence entre ses usages existants et futurs ainsi que de l'intégration architecturale et paysagère du projet.	2
	Intégration sociale	L'intégration sociale a pour but de favoriser le « vivre ensemble ». Il mise sur l'inclusion de tous les citoyens au sein de la communauté, en luttant contre le sentiment d'insécurité et le repli communautaire tout en prévenant l'exclusion par le renforcement des solidarités.	3
Interface vivable	Connectivité du quartier	L'emplacement actuel de l'échangeur vient fractionner les quartiers qui sont situés de part et d'autre de la structure. Ce critère évaluera la capacité des projets soumis à améliorer la connectivité des différentes zones du quartier.	2
	Qualité des logements	Selon les informations disponibles, plusieurs logements dans Saint-Pierre nécessiteraient des rénovations majeures. Le projet retenu pour l'échangeur Saint-Pierre influencera-t-il positivement la rénovation de ces logements?	3

VALÉRIE FAUVEL-BENOÎT_LOUIS-BENOÎT JACQUES_MIKAEEL MARTINEZ YANES_INÈS DE PARISOT

29

Enjeux et problématiques du DD à Saint-Pierre

3.3 Évaluation des propositions

3.3.1 Réfection de l'échangeur

	Critère	Description et objectif du critère	Pointage
Dimension écologique	Économie des matières non renouvelables	Cette option ne présentant aucune démolition, les réparations engendrées ne requerront pas l'utilisation massive de nouveaux matériaux. Une reconstruction devra cependant être réalisée au cours des années subséquentes, ce qui aura alors une influence négative sur ce critère.	0,5 x 1
	Économie des ressources naturelles	Comme l'échangeur n'est pas réellement modifié, la situation existante gardera le statu quo : la gestion des eaux et des ressources restera la même.	0 x 2
	Impact sur le paysage et les espaces verts	Comme le site de l'échangeur ne connaîtra pas vraiment de réaménagement, il pourrait y avoir davantage d'arbres plantés dans les emprises du MTQ, mais rien ne semble évoquer cette possibilité.	0 x 3
Interface viable	Cadre de vie des résidents	La qualité de vie actuelle des résidents de Saint-Pierre est médiocre étant donné qu'ils vivent à côté d'un échangeur autoroutier et qu'ils n'en sont partiellement isolés que par un mur antibruit. Comme cette proposition intervient uniquement sur l'infrastructure et non sur le milieu de vie, le cadre de vie restera la même.	- 1 x 3
	Durée du chantier	Le chantier sera de durée moyenne, mais l'entretien devra être effectué de manière soutenue, ce qui engendrera de nombreux travaux sur une base régulière. La durée du chantier serait raisonnable pour environ les deux premières années, mais l'importance des entretiens annuels viendra largement alourdir le poids des travaux dans le secteur.	- 0,5 x 2
Dimension économique	Coût initial	Au début du projet, de forts investissements devront être réalisés puisque beaucoup d'éléments sont à réparer.	- 0,5 x 2
	Coût d'entretien annuel	Les frais d'entretien annuels seront très élevés, car la structure de l'échangeur est désuète et continuera malheureusement à se dégrader.	- 1 x 3
	Création de nouveaux marchés	L'équipe projet s'efforcera de maintenir l'activité commerciale existante lors des travaux. Comme il n'y aura aucun changement au niveau foncier et qu'il s'agit d'un secteur en déclin, on ne prévoit aucune création de nouveaux marchés.	- 0,5 x 2
	Création d'emplois	Bien que la réfection requiert de nombreux emplois spécialisés et que plusieurs de ces emplois seront maintenus pour l'entretien annuel, le projet de réfection ne planifie pas l'arrivée de nouvelles industries pouvant offrir de nouveaux emplois.	0 x 1
	Utilisation optimale du territoire	La réfection de l'échangeur ne prévoit aucun impact sur l'emprise au sol de l'infrastructure.	0 x 3
	Construction de nouveaux logements	Cette proposition ne libérant aucun nouvel espace foncier, il est très peu probable que de nouveaux logements émergeront dans ce secteur.	0 x 1
	Fonctionnalités des industries	Les industries avoisinantes à l'échangeur devraient être pleinement fonctionnelles au cours des phases de travaux. Seul le camionnage pourrait être incommodé en raison de la fermeture de certaines voies à certains moments.	0 x 3
Interface équitable	Réseau de transports collectifs	Bien qu'une nouvelle gare ait ouvert en janvier dernier en bordure de l'échangeur sur la ligne Montréal-Candiac, elle ne semble pas facilement accessible et aucune intervention n'est prévue pour en améliorer l'accès. Les lignes locales d'autobus ne seront pas bonifiées pour la durée des travaux étant donné l'ouverture de la gare. Ce critère n'a donc pas un impact significatif sur le projet.	0 x 1

30

- RÉAMÉNAGEMENT DU SECTEUR DE L'ÉCHANGEUR SAINT-PIERRE -

Enjeux et problématiques du DD à Saint-Pierre

	Critère	Description et objectif du critère	Pointage
Interface équitable	Impact financier pour les générations futures	La réfection de l'échangeur sert à prolonger la vie de ce dernier avant sa reconstruction. Dans un horizon d'une vingtaine d'années, il aura subi une réfection majeure, des entretiens annuels importants ainsi qu'une reconstruction, engendrant des dettes très importantes pour les générations futures.	- 1 x 3
	Durée de vie de l'infrastructure	La durée de vie de l'infrastructure sera nettement moindre à celle d'une infrastructure neuve.	- 1 x 3
	Fluidité du trafic	Comme cette proposition n'entraîne aucune démolition, il ne devrait y avoir que des fermetures partielles de l'échangeur au cours des travaux. L'impact sur la circulation automobile devrait donc être minime.	1 x 2
Dimension sociale	Patrimoine culturel	Aucune intervention n'est prévue.	0 x 2
	Intégration sociale	Aucune intervention n'est prévue. Le score est négatif étant donné qu'il s'agissait d'une priorité d'intervention.	- 0,5 x 3
Interface vivable	Connectivité du quartier	Aucune intervention n'est prévue. Le score est négatif étant donné qu'il s'agissait d'une priorité d'intervention.	- 0,5 x 2
	Qualité des logements	Nous évaluons que les travaux sur l'échangeur n'auront pas d'impact significatif qui permettrait d'améliorer la qualité des logements du secteur.	0 x 3

Le scénario des rénovations majeures de l'infrastructure laisse quelques critères de l'analyse vierges, l'intervention ne se concentrant que sur la rénovation de l'échangeur. Ainsi :

- La dimension écologique cumule - 0,5 point ;
- L'interface viable cumule - 4 points ;
- La dimension économique cumule - 5 points ;
- L'interface équitable cumule - 4 points ;
- La dimension sociale cumule - 1,5 points ;
- L'interface vivable cumule - 4 points.

Le scénario de la réfection majeure de l'échangeur récolte donc un score de -15 points.

VALÉRIE FAUVEL-BENOÎT_LOUIS-BENOÎT JACQUES_MIKAEEL MARTINEZ YANES_INÈS DE PARISOT

31

Enjeux et problématiques du DD à Saint-Pierre

3.3.2 Reconstruction en tranchée

	Critère	Description et objectif du critère	Pointage
Dimension écologique	Économie des matières non renouvelables	La reconstruction d'une nouvelle infrastructure en tranchée ne contribue pas à l'économie des matières non renouvelables puisqu'une grande quantité de matériaux doivent être déblayés pour permettre le passage de la nouvelle infrastructure. De plus, de nombreux autres matériaux seront nécessaires pour la construction en tranchée de l'autoroute 20 et la construction sur remblais de la route 138.	- 1 x 1
	Économie des ressources naturelles	Une économie des ressources naturelles est peu probable avec ce scénario. Un système de captation des eaux pluviales avec un bassin de rétention serait difficile à implanter à cet endroit sans contaminer la nappe phréatique et le canal de Lachine, l'autoroute en tranchée étant situé sous le niveau du canal.	- 1 x 2
	Impact sur le paysage et les espaces verts	Un tel réaménagement de l'échangeur et de l'autoroute 20 amoindrirait les emprises végétalisées. Il pourrait avoir la possibilité de récupérer des espaces fonciers de part et d'autre de l'autoroute pour effectuer des plantations afin de conserver le pourcentage de couvert végétal existant.	- 0,5 x 3
Interface viable	Cadre de vie des résidents	Le chantier engendrerait beaucoup de pollution et occasionnerait beaucoup de nuisances supplémentaires pour les résidents du secteur. Même après la réalisation des travaux, il y a un risque que les résidents considèrent encore l'infrastructure routière une barrière physique importante. Néanmoins, le secteur serait beaucoup moins enclavé qu'à l'origine.	- 0,5 x 3
	Durée du chantier	La reconstruction sur deux niveaux d'une infrastructure de cette ampleur sera un chantier de très longue haleine, la construction et la démolition se faisant en plusieurs temps.	- 1 x 2
Dimension économique	Coût initial	Des investissements majeurs seront requis pour la construction de la nouvelle infrastructure qui comportera plusieurs éléments : autoroute 20 en tranchée, route 138 en aérien, viaducs automobiles et passerelles piétonnes pour traverser l'autoroute en tranchée.	- 1 x 2
	Coût d'entretien annuel	Le coût d'entretien annuel de cette infrastructure sera moindre que pour une réfection majeure puisqu'il s'agit d'une infrastructure neuve. Les frais seront cependant relativement élevés puisque plusieurs éléments devront être entretenus.	- 0,5 x 3
	Création de nouveaux marchés	La reconstruction en tranchée permettrait de libérer un peu d'espace foncier de part et d'autre de l'autoroute 20 si les emprises du MTQ sont réduites une fois les travaux terminés. Ceci pourrait permettre de créer quelques nouveaux commerces de proximité.	0,5 x 2
	Création d'emplois	Bien que les travaux effectués sur l'échangeur demandent une main d'œuvre spécialisée qui ne peut être considérée comme la création d'emplois locaux, l'arrivée des nouveaux espaces commerciaux évoqués au point précédent permettrait de la création de nouveaux emplois pour le secteur.	0,5 x 1
	Utilisation optimale du territoire	Cette option de réaménagement permettrait une utilisation plus optimale du territoire par la réduction de l'emprise au sol de l'infrastructure. Cependant, comme la tranchée ne serait pas recouverte, elle viendrait faire une cicatrice dans la trame urbaine.	- 0,5 x 3
	Construction de nouveaux logements	Les espaces fonciers pouvant potentiellement être libérés ne permettraient pas de créer de nouveaux logements.	0 x 1
	Fonctionnalités des industries	Pour la durée des travaux, les industries desservies par l'infrastructure de transport seraient probablement affectées par certains détournements. Néanmoins, en ce qui a trait à la nouvelle infrastructure, le transport des matières dangereuses continuerait à y être autorisé étant donné que l'infrastructure ne serait pas recouverte.	0 x 3

Enjeux et problématiques du DD à Saint-Pierre

	Critère	Description et objectif du critère	Pointage
Interface équitable	Réseau de transports collectifs	Bien que l'AMT ait aménagé une nouvelle gare dans le secteur pour le désengorger aux heures de pointe, l'accès à cette gare risque d'être fortement compromis au cours des travaux. De plus, aucune amélioration du réseau d'autobus n'est prévue.	0 x 1
	Impact financier pour les générations futures	Cette proposition est moins dispendieuse qu'une reconstruction en aérien, mais plus dispendieuse qu'une reconstruction au sol, ce qui aura pour impact l'augmentation de la dette.	- 0,5 x 3
	Durée de vie de l'infrastructure	La durée de vie utile de cette infrastructure serait d'au-moins une soixantaine d'années, mais l'entretien sur deux niveaux peut être très difficile à mettre en œuvre et à financer (autoroute en contrebas et échangeur en aérien).	0,5 x 3
	Fluidité du trafic	La fluidité de la circulation automobile risque d'être fortement éprouvée durant les travaux et même après les travaux, étant donné que la durée du chantier sera très longue.	- 1 x 2
Dimension sociale	Patrimoine culturel	La mise en tranchée de l'autoroute 20 améliorera les vues au sol vers le sud grâce à la création de viaducs reliant les rives nord et sud de l'autoroute. Cela permettra de révéler davantage le territoire aux résidents du quartier Saint-Pierre.	0,5 x 2
	Intégration sociale	Le quartier Saint-Pierre sera très enclavé durant les travaux. Les résidents pourraient éprouver certaines craintes d'être davantage isolés et repliés sur eux-mêmes une fois les travaux terminés étant donné que la phase de réalisation des travaux aura davantage augmentée le repli social.	- 1 x 3
Interface vivable	Connectivité du quartier	La reconstruction en tranchée de l'autoroute 20 implique la construction de viaducs ouverts à la circulation automobile, piétonne et cyclable afin d'augmenter la perméabilité du quartier Saint-Pierre et ses liens vers le sud (arrondissement de Lasalle et canal de Lachine). De plus, les interventions ponctuelles réalisées au nord du quartier Saint-Pierre afin d'en relier les deux secteurs séparés par la voie de chemin de fer du CN (prolongement de la rue des Érables et escalier pour la rue Saint-Jacques) permettront aussi de désenclaver le quartier.	1 x 2
	Qualité des logements	L'amélioration de la perméabilité du secteur et la reconstruction de l'échangeur permettront certes d'améliorer les liens entre le quartier Saint-Pierre et son environnement mais ne permettent pas de supposer que la qualité des logements en sera améliorée.	0 x 3

Le scénario de la reconstruction en tranchée de l'autoroute 20 aux abords du quartier Saint-Pierre et de la reconstruction de l'échangeur en aérien met de côté certains critères, mais la majeure partie de ceux-ci ont pu être évalués. Ainsi :

- La dimension écologique cumule - 4,5 points ;
- L'interface viable cumule - 3,5 points ;
- La dimension économique cumule - 3,5 points ;
- L'interface équitable cumule - 2 points ;
- La dimension sociale cumule - 2 points ;
- L'interface vivable cumule 2 points.

Ce scénario récolte donc un score de - 13,5 points.

VALÉRIE FAUVEL-BENOÎT_LOUIS-BENOÎT JACQUES_MIKAEEL MARTINEZ YANES_INÈS DE PARISOT

33

Enjeux et problématiques du DD à Saint-Pierre

3.3.3 Déplacement du tracé autoroutier et de l'échangeur

	Critère	Description et objectif du critère	Pointage
Dimension écologique	Économie des matières non renouvelables	Cette proposition ne favorise pas l'économie des matières non renouvelables puisque l'échangeur actuel devra être démoli. De plus, la modification du tracé de l'autoroute 20 entraîne des travaux supplémentaires qui se traduisent par une utilisation supplémentaire de ressources.	- 1 x 1
	Économie des ressources naturelles	L'économie de ressources naturelles peut être rendue possible par la révision de l'actuel système de gestion des eaux pluviales. De plus, le remblayage autour de l'autoroute et la décontamination des sols permettront de nouveaux développements et interviendront positivement dans le réaménagement des emprises et des espaces libres du secteur.	1 x 2
	Impact sur le paysage et les espaces verts	Le réaménagement du secteur permettra d'ouvrir le quartier résidentiel et de déplacer les structures aériennes qui font actuellement obstacle à la qualité paysagère du lieu. La mise en valeur du quartier Saint-Pierre et du canal de Lachine sera plus aisée tout en permettant à la population du secteur de bénéficier des nouveaux espaces collectifs aménagés.	1 x 3
Interface viable	Cadre de vie des résidents	Lors de la démolition, la qualité de vie des résidents sera affectée par les nuisances provoquées par les travaux. Néanmoins, comme la démolition ne se fera qu'une fois la construction de la nouvelle structure terminée, elle ne devrait s'étendre que sur une courte période. De nombreux bénéfices pourront être constatés après la réalisation des travaux : la nouvelle infrastructure étant plus éloignée des résidences, les inconvénients occasionnés par le passage des véhicules seront beaucoup moins importants.	1 x 3
	Durée du chantier	Cette proposition semble être celle ayant le plus long échéancier, engendrant des nuisances sonores pour les riverains.	- 0,5 x 2
Dimension économique	Coût initial	Ce projet engendrera des coûts initiaux très importants qui s'échelonnent sur plusieurs années.	- 1 x 2
	Coût d'entretien annuel	En contrepartie, les coûts d'entretiens annuels seront stables et plus raisonnables que dans le cas d'une réfection majeure puisque les infrastructures seront neuves.	0,5 x 3
	Création de nouveaux marchés	Comme le tracé de l'autoroute 20 est déplacé vers le sud et que le nouvel échangeur sera construit plus au sud-ouest, l'emprise des anciennes infrastructures pourra être réutilisée pour la création de nouveaux espaces fonciers. Ces nouveaux espaces pourront être occupés par une utilisation résidentielle, commerciale, industrielle, mixte ou d'espaces verts.	1 x 2
	Création d'emplois	L'avènement des nouveaux espaces commerciaux s'implantant dans le secteur permettra d'y augmenter le nombre d'emplois, en plus de requérir des emplois spécialisés dans pour la construction des infrastructures routières.	1 x 1
	Utilisation optimale du territoire	La portion de Lachine-Est proposée pour le nouveau tracé de l'échangeur et de l'autoroute est constituée d'un ensemble de grands terrains contaminés. Comme la construction et la mise en service d'une infrastructure de transport contamine les terrains sur lesquels elle est implantée, il apparaît judicieux d'utiliser ces terrains à ces fins. De plus, les grands espaces sont rares dans ce secteur et le nouvel échangeur doit être relocalisé plus loin des résidences mais relativement près de son emplacement actuel en raison de sa proximité au pont Honoré-Mercier et de l'affluence de ce dernier.	1 x 3
	Construction de nouveaux logements	Comme le tracé proposé demande l'expropriation de plusieurs résidences, ces unités résidentielles seront reconstruites dans les espaces fonciers libérés. Des logements supplémentaires pourront par ailleurs être construits par l'augmentation de la densité résidentielle.	1 x 1
	Fonctionnalités des industries	Les travaux sur les infrastructures seront réalisés en deux temps : les industries riveraines et le camionnage empruntant les infrastructures actuelles ne devraient donc pas être incommodés par les travaux. La reconstruction des nouvelles structures se fera en amont de la démolition de celles devant être remplacées.	0 x 3

Enjeux et problématiques du DD à Saint-Pierre

	Critère	Description et objectif du critère	Pointage
Interface équitable	Réseau de transports collectifs	L'AMT a mis en service une nouvelle gare à proximité de l'échangeur afin d'atténuer la circulation pouvant être occasionnée par les travaux. La STM pourrait elle aussi revoir l'itinéraire de certaines de ses lignes d'autobus afin d'améliorer la circulation locale.	0,5 x 1
	Impact financier pour les générations futures	Comme il s'agit d'un projet complexe et dispendieux avec de forts coûts d'investissements, le remboursement de la dette que le projet engendrera sera long et l'impact financier sur les générations futures sera élevé, mais moins que dans le cas d'une reconstruction en souterrain.	- 1 x 3
	Durée de vie de l'infrastructure	Comme il s'agit d'une infrastructure neuve, sa durée de vie devrait être d'au-moins une soixantaine d'années, plus encore si les entretiens annuels pratiqués sont rigoureux.	1 x 3
	Fluidité du trafic	Comme il s'agit d'un chantier en deux temps (construction de la nouvelle structure avant la démolition de l'ancienne), la fluidité automobile ne devrait pas être modifiée.	0 x 2
Dimension sociale	Patrimoine culturel	Le nouveau tracé a pris en considération les zones d'intérêts patrimoniales présentes dans le secteur de Lachine-Est. Ainsi, aucun vestige archéologique ne devrait se retrouver sous le nouvel échangeur ou sous un espace public et les bâtiments considérés avec une valeur patrimoniale devraient être épargnés.	0,5 x 2
	Intégration sociale	Par le réaménagement complet du secteur, la municipalité et l'équipe projet souhaitent une meilleure inclusion des citoyens du quartier Saint-Pierre à l'arrondissement de Lachine et aux secteurs limitrophes comme Montréal-Ouest et Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce. Ceci est mis en évidence par les aménagements ponctuels au nord du secteur, la création de nouveaux îlots et l'aménagement de nouveaux espaces collectifs.	1 x 3
Interface vivable	Connectivité du quartier	Les interventions ponctuelles réalisées au nord du secteur au-dessus des voies ferrées de même que les nouveaux tronçons routiers aménagés permettent de grandement améliorer la connectivité nord-sud du quartier Saint-Pierre avec son environnement.	1 x 2
	Qualité des logements	Comme des nouveaux logements seront construits pour remplacer ceux qui seront démolis en raison des expropriations causées par le déplacement du tracé de l'autoroute 20, le parc de logements du secteur sera de meilleure qualité.	1 x 3

Ce scénario implique le déplacement du tracé autoroutier et de l'échangeur Saint-Pierre ainsi qu'un réaménagement du secteur environnant. La proposition semble prendre en considération de nombreuses contraintes imposées par le secteur. Ainsi :

- La dimension écologique cumule 4 points ;
- L'interface équitable cumule 1 points ;
- L'interface viable cumule 2 points ;
- La dimension sociale cumule 4 points ;
- La dimension économique cumule 6,5 points ;
- L'interface vivable cumule 5 points.

Ce scénario récolte donc un score de 22,5 points.

VALÉRIE FAUVEL-BENOÎT_LOUIS-BENOÎT_JACQUES_MIKAEEL MARTINEZ YANES_INÈS DE PARISOT

35

3.4 Proposition retenue

Le scénario retenu est celui qui a obtenu le pointage le plus élevé, soit le déplacement de l'autoroute et de l'échangeur et le réaménagement des espaces libres qui en résulteront. Le déplacement de l'autoroute et de son échangeur donnera naissance à un projet en trois volets. Tout d'abord, des interventions ponctuelles seront réalisées au nord du quartier Saint-Pierre afin de désenclaver le secteur en amont du chantier du MTQ. Au nombre de deux, ces interventions préparatoires sont le prolongement de la rue des Érables et la création d'un escalier permettant d'accéder plus facilement à la rue Saint-Jacques depuis l'avenue Vincent. Le prolongement de la rue des Érables sera réalisé à l'aide d'un viaduc passant au-dessus du chemin de fer. Nous envisageons ensuite l'implantation d'un escalier reliant l'avenue Vincent au viaduc de la rue Saint-Jacques passant au-dessus du chemin de fer.



Prolongement de la rue des Érables (Jacques, 2017)



Escalier de la rue Saint-Jacques (Jacques, 2017)



Le deuxième volet consiste à atténuer et gérer les impacts négatifs engendrés par le chantier du MTQ. Nous proposons d'animer l'espace concerné par les travaux en l'utilisant comme site d'informations destiné à la population en ce qui a trait aux avancées du chantier, ou encore pour y implanter des aménagements éphémères qui embelliront le lieu. Il sera également pertinent de maintenir et soutenir les activités économiques en optimisant la desserte automobile sur la rue Saint-Jacques, principale rue commerciale du quartier Saint-Pierre.

Le troisième volet du projet concerne le réaménagement du secteur suite à la construction du nouvel échangeur. Nous proposons tout d'abord d'aménager l'espace se trouvant sous l'échangeur en y aménageant un espace public convivial et rassembleur. Les nouveaux espaces communautaires permettront aux résidents du secteur d'avoir davantage de lieux de socialisation tout en permettant un lien plus facile avec le canal de Lachine. Dans un deuxième temps, les voies de circulation seront améliorées, principalement celles se trouvant sur les rues Saint-Jacques et Saint-Joseph afin de rendre les déplacements plus agréables. De nouveaux îlots seront formés par l'aménagement de rues en préparation des nouvelles constructions. La qualité de la signalisation, des éclairages, des gabarits routiers et de la mobilité active seront donc revus, notamment par l'aménagement de davantage de trottoirs et de voies cyclables, actuellement très peu mises en valeur dans ce secteur. La construction de bâtiments sur ces nouveaux îlots se fera par la suite. Les usages proposés sont résidentiel (jaune), commercial (rouge), industriel (mauve), mixte commercial et industriel (bleu) et espaces verts (vert).

ANNEXES 3 : COMPTES-RENDUS DES PANELS SUR LA MOBILITÉ DURABLE À SAINT-PIERRE

PANEL₁ : PROBLÉMATIQUES ET ENJEUX DE MOBILITÉ DURABLE À SAINT-PIERRE

Compte rendu : Conférence sur la mobilité durable

Organisée par Revitalisation Saint-Pierre

Centre Fernand-Laplace
Mercredi 28 juin 2017, 19 h

Animateurs :

Isaac Boulou
David Marshall

Panélistes :

Christian Savard
Jonathan Théorêt
Pierre Barrieau

Prise de notes :

Alexis Arseneau

Nombre de personnes présentes : 51 personnes

Question 1

Suivant les faits saillants présentés sur les problématiques du quartier Saint-Pierre, avez-vous d'autres points à ajouter ?

- Une mise en situation sur l'encadrement du quartier par les voies ferrées (CN et CP), l'autoroute et la voie de contournement que constitue la rue Saint-Jacques. Ces différents points génèrent la **pollution atmosphérique, sonore et une mauvaise qualité de vie** pour les pierrois.
- Le **commerce de proximité** n'est pas encouragé, pas assez d'espace de stationnement pour permettre aux nombreux usagers de la route, principalement de la rue Saint-Jacques, de s'arrêter et consommer les produits locaux.

📍 183, rue des Érables, Lachine (Québec) H8R 1B1

☎ 514 365-7000 ✉ revitalisationsaintpierre@gmail.com

📘 facebook.com/revitalisationsaintpierre

- L'**industrie** fait partir de la vie du quartier. Nous ne pouvons pas nous en débarrasser des camions dans le territoire à l'étude. Cependant, le non-respect des règles de circulation par les camionneurs, et l'usage de plus en plus abondante dans les rues de Saint-Pierre nous déstabilise.
- ❖ M. Barrieau soulève le point que la proximité des voies ferrées au secteur résidentiel de Saint-Pierre représente un danger pour les citoyens. Il ajoute que les normes de **sécurité entourant les voies ferrées** devraient être revues, car selon lui lors d'un déraillement de train le périmètre de sécurité de 30 mètres n'est pas suffisant pour protéger les infrastructures et les citoyens près des rails.
- ❖ M. Théorêt suggère que le **développement des transports actifs aidera à l'amélioration de la mobilité** durable dans le quartier. Pour ce faire, il faudrait réaménager et mieux entretenir les pistes cyclables et les trottoirs du quartier. Il cite en exemple la voie cyclable qui donne accès à Lachine à partir de la rue Saint-Jacques. Cette piste cyclable a vu sa largeur diminuer en raison des travaux sur l'échangeur Saint-Pierre.
- ❖ M. Savard amène l'idée que **l'arrivée de commerces dans le quartier inciterait les citoyens à se déplacer en vélo ou à pied**. Il cite en contre-exemple la fermeture de la caisse populaire Desjardins qui oblige les Saint-Pierrois à se déplacer en voiture vers les autres quartiers de Lachine lorsqu'ils doivent se rendre à la caisse. Il suggère donc de développer la rue Saint-Jacques pour influencer les citoyens à utiliser les transports actifs.

Question 2

À votre avis, afin de valoriser la mobilité durable dans le quartier à l'étude, pour ce qui est de l'échangeur Saint-Pierre, laquelle des options est préférable ?

- 1) Démolir l'ouvrage existant et en construire un nouveau ;
 - 2) Construire à partir de l'ouvrage existant
- ❖ M. Barrieau est optimiste en ce qui a trait au futur de l'échangeur. Selon lui, la décision du Ministère des Transports du Québec de mettre le projet entre les mains d'un urbaniste sera bénéfique pour les citoyens. Il poursuit en ajoutant qu'il faudrait reconstruire l'échangeur et revoir complètement la configuration pour éviter de refaire les erreurs qui ont été commises dans le passé.

📍 183, rue des Érables, Lachine (Québec) H8R 1B1

☎ 514 365-7000 ✉ revitalisationsaintpierre@gmail.com

📘 facebook.com/revitalisationsaintpierre

- ❖ M. Théorêt juge qu'il n'est pas en mesure de répondre à cette question, par contre, il soulève le fait que les travaux déjà entamés sur l'échangeur nuisent aux déplacements des citoyens. Il reprend l'exemple de l'extrémité de la rue St-Jacques vers Lachine où la structure sous l'échangeur a réduit la largeur du trottoir. Il ajoute qu'une reconstruction permettrait une reconfiguration avec peut-être plus d'accès vers l'extérieur du quartier. Pour lui, il serait important que les citoyens de Saint-Pierre aient un accès facile à la Gare du Canal, alors que ce n'est pas le cas présentement.
- ❖ M. Savard opte aussi pour l'option de reconstruire l'échangeur différemment et il croit que les experts d'aujourd'hui sont plus conscients des enjeux en lien avec la mobilité durable. Pour rendre l'échangeur Saint-Pierre plus convivial et agréable, il suggère d'innover en ce qui concerne le design de la future structure. Selon lui, la reconfiguration de l'échangeur devrait prioriser les piétons, les cyclistes et les transports collectifs.

Question 3

Dans le cas où le MTQ irait de l'avant avec la réfection des infrastructures existantes, au lieu d'une démolition complète, quelles suggestions ou recommandations nous proposez-vous ?

- ❖ M. Barrieau incite les citoyens de Saint-Pierre à être exigeants dans le dossier de l'échangeur pour que les différentes problématiques ne soient pas ignorées. Il suggère aussi de s'inspirer de la Dalle-parc dans la reconstruction pour que l'échangeur facilite les déplacements des vélos et des piétons. Il soulève aussi le point que le projet REM aurait pu être une solution pour faciliter les déplacements des lachinois vers le centre-ville et ainsi réduire le trafic dans Saint-Pierre, mais malheureusement la phase 1 du projet n'inclus pas l'arrondissement.
- ❖ M. Théorêt suggère que des lignes de tramway pourraient accommoder Lachine. Il ajoute aussi qu'à la fin des travaux sur les 2 échangeurs, beaucoup de nouveaux projets résidentiels verront le jour ce qui pourrait amener une amélioration des transports collectifs dans le secteur de la cour Turcot et le long du canal Lachine.
- ❖ M. Savard suggère de ne pas baisser les bras. Il est crucial de mettre de la pression sur le MTQ. Il suggère aussi de s'inspirer de la Dalle-parc dans la reconstruction.

📍 183, rue des Érables, Lachine (Québec) H8R 1B1

☎ 514 365-7000 ✉ revitalisationsaintpierre@gmail.com

📘 facebook.com/revitalisationsaintpierre

Question 4

En considérant que le secteur englobe d'importances activités commerciales et industrielles, que devrions, considérer afin d'atténuer l'impact du camionnage et de la pollution ? Quelle ligne de conduite ou démarche devrions-nous entreprendre ?

- ❖ M. Barrieau avance l'idée que malgré les méfaits du camionnage sur l'environnement et sur la fluidité des déplacements dans le quartier, il y a quand même des bienfaits économiques. Selon lui, il faudrait développer l'économie vers d'autres secteurs pour un jour pouvoir délaissé le camionnage. Il suggère aussi de construire le futur échangeur sur le terrain des entrepôts.
- ❖ Selon M. Théorêt, si le camionnage reste présent dans le quartier, il faudrait trouver des alternatives pour améliorer la qualité de vie. À ce sujet, il avance l'idée que le prochain projet d'expansion de BIXI pour se rendre jusqu'à Lachine. Le projet est même déjà à l'étude par l'entreprise.
- ❖ Selon M. Savard, il est important de garder des industries à proximité des secteurs résidentiels, car cela permet aux citoyens de trouver des emplois près de leur domicile. De cette manière, les déplacements sont moins longs et l'utilisation des transports actifs ou collectifs est plus facile.

Questions de l'auditoire

- ❖ M. Lefebvre : pourquoi la dalle-parc ? Les panélistes reviennent sur l'importance de la mobilité durable.
- ❖ M. Blanchet : quelles sont les solutions qui permettraient d'améliorer la mobilité durable dans le quartier ? M. Barrieau propose d'améliorer le système de voies réservées pour les autobus. Il faudrait aussi augmenter la fréquence des autobus et que la STM assure une certaine fiabilité (moins d'autobus en retard). M. Théorêt propose un réaménagement de l'avenue Saint-Pierre pour améliorer la circulation à vélo.
- ❖ M. Dauphin : comment conscientiser les intérêts parfois convergents des citoyens e.g. piste cyclable ?
- ❖ M. Brunet : qu'est-ce qu'on peut faire pour faire avancer ce dossier ? Comment peut-on contribuer en tant que citoyens ?
- ❖ M. Simon : pourquoi le REM n'a pas fait l'objet d'une étude (étude à préciser) ?
- ❖ Mme Verge : qu'est-ce qu'on peut faire avec le camionnage ? Quelle est la prochaine étape ?

📍 183, rue des Érables, Lachine (Québec) H8R 1B1

☎ 514 365-7000 ✉ revitalisationsaintpierre@gmail.com

📘 facebook.com/revitalisationsaintpierre

PANEL₂ : SAINT-PIERRE UNE VOIE DE CONTOURNEMENT, QUEL DANGER POUR LE TRANSPORT ACTIF !

📍 183, rue des Érables, Lachine (Québec) H8R 1B1
☎ 514 365-7000 ✉ revitalisationsaintpierre@gmail.com
📘 facebook.com/revitalisationsaintpierre

Comité sécurité

Le Mardi 26 Septembre, 2017

Centre Fernand-Laplane, 183, rue des Érables, 18h-20h

Compte rendu du 2^e panel

Thème : « **Saint-Pierre, une voie de contournement, Quel danger pour le transport actif !** »

Nombre de participants : 32 personnes

Panélistes : Félix Gravel, Véronique Fournier, et Kim Gallup

Animateurs : David Marshall et Isaac Boulou

Rédigé par : Christophe Rioux et Isaac Boulou

Q1 La meilleure pratique en termes de transport actif (TA). Quel serait, à votre avis, l'idéal pour une ville en matière de TA ?

Madame Kim Gallup

Chaque ville mérite qu'on prenne le temps de la comprendre totalement et comprendre les comportements des citoyens qui s'y trouvent afin de définir des meilleures pratiques.

3 éléments :

- Particularité des lieux : la ville est organique et particulière. Ce qui s'applique ailleurs ne s'applique pas nécessairement ici.
- Sociabilité et gouvernance : réglementation en aménagement : changer les comportements vers le transport actif, les technologies et la politique sociale
- Éducation : éduquer les familles vers le transport actif.

📍 183, rue des Érables, Lachine (Québec) H8R 1B1

☎ 514 365-7000 ✉ revitalisationsaintpierre@gmail.com

📘 facebook.com/revitalisationsaintpierre

Monsieur Félix Gravel

Faire l'inverse de ce que le MTO a fait, avoir des solutions avant de devoir réagir. On peut ainsi sauver des vies par l'aménagement urbain.

Il faut tenir compte des populations locales et aménager d'abord pour le citoyen et d'offrir une plus grande place pour le piéton et le cycliste. On a des millions à offrir pour les automobilistes, mais pourquoi on n'en a pas pour les vélos ?

C'est un choix collectif à faire, mais en ce moment ces décisions-là sont prises à Québec, très loin de notre réalité montréalaise. L'on doit donc influencer ces choix.

Madame Véronique Fournier

Il faut regarder les chiffres. Ex. inégalités sociales. On a une population que 35% n'ont pas de permis. On observe que la part des dépenses consacrée aux transports est la dépense la plus élevée des ménages québécois.

On observe que la plupart des déplacements courts sont effectués en automobile, il faut donc changer cette mentalité.

On juge le succès des projets par la fluidité de l'automobile, mais non par rapport aux transports actifs. On observe peu l'impact sur la sécurité des piétons alors qu'on se consacre sur le nombre de kilomètres parcouru par les voitures.

Félix Gravel

La sécurité des piétons passe surtout par l'augmentation de l'offre de service en transport en commun.

La prise en compte de l'échelle humaine avant le nombre de voitures qui circulent à l'heure.

Q2 La ville de Montréal. De manière générale, vue des enjeux politiques et contextuels actuels, comment qualifieriez-vous le TA à Montréal ?

Félix Gravel

C'est très inégal. Certains quartiers sont choyés et ça va très bien alors que d'autres non. Si personne ne demande, c'est sûr que ça n'avancera pas.

📍 183, rue des Érables, Lachine (Québec) H8R 1B1

☎ 514 365-7000 ✉ revitalisationsaintpierre@gmail.com

📘 facebook.com/revitalisationsaintpierre

Une politique de Montréal promet 50km de piste cyclable par année à Montréal. Toutefois, ces pistes ne doivent jamais enlever de place à l'automobile donc personne n'y gagne : prenez votre auto quand même, car ça reste fluide. Il faut mieux prendre en compte les quartiers défavorisés.

Véronique Fournier

Nous avons frappé le plafond de béton : la course entre les arrondissements qui veulent toujours faire mieux indépendamment.

Les aménagements cyclistes mineurs vont assez bien, mais lorsqu'il s'agit des grandes infrastructures routières comme l'échangeur Saint-Pierre on reste très frileux. On s'arrête aux projets pilotes.

On observe des grandes villes partout dans le monde qui passent toutefois ces étapes, pourquoi pas nous ?

Kim Gallup

Il faut éduquer le citoyen avec une vision zéro : aucune perte de vie liée au transport n'est acceptable.

En tant qu'utilisateur, on remarque qu'on est indiscipliné par rapport aux déplacements c'est pourquoi l'éducation est la clé.

Oui on peut offrir des infrastructures très efficaces, mais si aucun usager ne respecte le Code de la route on n'est pas plus avancé.

On peut observer des chaos organisés dans certaines villes toutefois ce n'est pas le cas à Montréal dû au manque de civisme observé.

Véronique Fournier

Il faut passer par un changement de culture.

En Europe, on offre toujours la priorité au plus vulnérable, mais ce n'est pas le cas ici.

Nous on prolonge les autoroutes et ensuite on dit au gens de marcher et d'utiliser le transport actif, c'est illogique.

📍 183, rue des Érables, Lachine (Québec) H8R 1B1

☎ 514 365-7000 ✉ revitalisationsaintpierre@gmail.com

📘 facebook.com/revitalisationsaintpierre

Ça passe aussi par la publicité, comme avec les annonces pour l'alcool au volant, ça frappe et ça marche. On a effectivement effectué un changement de culture à ce niveau.

Comment ajuster mon comportement si je ne suis pas en mesure de comprendre ce qu'on m'envoie ?

Félix Gravel

On se dit en période d'austérité, mais on a 700 millions pour prolonger l'A-19 pour 8km.

Il y a de l'argent dans le système, mais juste pour la voiture. Les élus ne sentent pas les citoyens vont embarquer pour des politiques de transports actifs alors rien ne se passe, car ils pensent seulement à se faire réélire.

Pour l'échangeur Saint-Pierre, ils doivent donc sentir qu'ils vont avoir l'appui des citoyens.

La dalle parc représentait 1% du budget de Turcot et a tout de même été annulée. Il faut donc se rejoindre et se défendre pour ces 1% pour les cyclistes et piétons.

Q3 Les recommandations pour piétons. Au regard des différentes problématiques telles que présentées dans le quartier Saint-Pierre, quelles recommandations voudriez-vous faire en ce qui a trait aux piétons ? Votre point de vue en architecture urbaine, sécurité des usagers, ...

Véronique Fournier

Il ne faut pas se refaire passer le coup de la dalle parc Turcot.

Il y a deux raisons des collisions automobiles

- Trop de véhicules + trop de vitesse
- Rencontre des moins vulnérables avec les plus vulnérables

Comment dans le projet ces espaces de déplacements actifs peuvent être portés ?

- Permettre d'aborder les enjeux et les communiqués avec les instances supérieures
- Imager les revendications auprès des décideurs

Kim Gallup

Il nous faut un plan d'ensemble et non seulement des interventions ponctuelles.

Il faut aussi se demander si tout ce qu'on choisit va fonctionner dans 20 ans.

📍 183, rue des Érables, Lachine (Québec) H8R 1B1

☎ 514 365-7000 ✉ revitalisationsaintpierre@gmail.com

📘 facebook.com/revitalisationsaintpierre

Saint-Jacques pourrait devenir un lieu social et sécuritaire pour les citoyens de Saint-Pierre.

Saint-Jacques est la colonne vertébrale : fait le lien entre tous les autres secteurs.

Elle mérite donc d'être sécurisée et bien aménagée. Il ne faut pas de camions.

Il faut la valoriser, ce qui va valoriser le quartier en entier.

Félix Gravel

Les trottoirs sont discontinués et on observe un flagrant manque d'entrées et de sorties.

On devrait avoir des droits à cet effet, une norme d'entrées par kilomètres minimale.

On ne peut pas avoir des frontières de 2-3 kilomètres de long sur des territoires.

Il faut casser la vieille logique du CN et du CP

Saint-Jacques est le cœur du quartier. Il faut que ce soit autre chose que du transit.

On observe toutefois plusieurs impacts : ça ne passe pas, le ministère ne peut pas imposer aux communautés locales ses visions.

Ce n'est pas à saint-pierre de payer pour le transport montréalais.

L'accès au canal et vers les autres quartiers se doit d'être amélioré

Q4 Les recommandations pour cyclistes. Au regard des différentes problématiques telles que présentées dans le quartier Saint-Pierre, quelles recommandations voudriez-vous faire en ce qui a trait aux cyclistes ? Votre point de vue en architecture urbaine, sécurité des usagers, ...

Félix Gravel

Il nous faut sans aucun doute plus d'entrées et de sorties afin de connecter le canal, Meadowbrooke, le centre-ville.

Il nous faut un lien sécuritaire avec le reste de Lachine.

Les écoles, garderies, centres hospitaliers et tous les grands générateurs de déplacements Lachinois doivent tous être connectés à un réseau de transport actif performant.

Véronique Fournier

📍 183, rue des Érables, Lachine (Québec) H8R 1B1

☎ 514 365-7000 ✉ revitalisationsaintpierre@gmail.com

📘 facebook.com/revitalisationsaintpierre

L'ouest de l'île est le pauvre du réseau cyclable de Montréal. On retrouve seulement le canal de Lachine qui est connecté au reste du réseau dû à son apport touristique. Les lieux d'emplois ne sont pas connectés.

Dans les grandes villes, on retrouve des autobus possédant des systèmes de transport de vélo sur les autobus. C'est donc plus facile pour les quartiers moins centraux qui veulent se déplacer en transport actif.

On en retrouve même à Laval, Québec et Lévis alors pourquoi pas nous ?

Kim Gallup

Déplacement des piétons : il faut regarder plus large que l'échangeur, vers les lieux de transition entre les 2 zones.

Place publique : ce qui va définir Saint-Pierre. Ça peut devenir un Landmark, avant c'était une église.

Les éléments architecturaux doivent être repris.

L'enclavement n'est pas nécessairement négatif non plus. Ça peut devenir une place conviviale qui va amener les gens organiquement.

Favoriser l'accès à cette place de manière paisible.

La place est le lien futur avec le nouveau quartier de Lachine-Est.

Il faut considérer l'échelle de l'ensemble du quartier pour une fluidité optimale.

Une sociabilité peut s'organiser et devenir notre Landmark.

Gravel

Mobilité douce, l'éloge de la lenteur !

On oublie souvent la qualité de vie. Les gens veulent toujours aller trop vite. Si c'est trop long bien qu'ils aillent ailleurs sinon, qu'ils prennent leur temps.

Ça doit être revendiqué que Saint-Jacques n'est pas pour la vitesse.

📍 183, rue des Érables, Lachine (Québec) H8R 1B1

☎ 514 365-7000 ✉ revitalisationsaintpierre@gmail.com

📘 facebook.com/revitalisationsaintpierre

Q5 Les revendications et moyens de pression. Aux dernières nouvelles, avec l'avènement du projet Turcot, les rues du quartier seront encore de plus en plus achalandées, un second détour vers Saint-Pierre est prévu. Quels moyens de pression pensez-vous pouvoir dénoncer la situation et faire paraître un quelconque changement de l'état des lieux en matière de TA ?

Félix Gravel

La base est les panels que vous organisez. Il est important de réfléchir ensemble. Comment les gens vont partager cette information sur les réseaux sociaux.

Il faut faire des alliances de plusieurs groupes de pression sociale afin d'avoir une vision claire du développement souhaité.

Il faut mobiliser la population en la soutenant avec une expertise développée selon les besoins du quartier.

Véronique Fournier

Il faut transmettre le travail aux bonnes personnes. Il est donc important d'aller chercher de nombreux alliés.

Il faut reconnaître que beaucoup de personnes sont indignées par ce genre de situation.

Il faut montrer aux gens les possibilités dans le quartier, voir le changement.

Ce n'est pas une voie de transit. Il faut donner le goût de créer un milieu de vie.

Kim Gallup

Il faut comparer Saint-Pierre avec d'autres milieux enclavés.

On n'a pas vraiment d'options de contournements. Il faut donc sensibiliser les gens à cette réalité, se rassembler et être créatif.

Ça peut aussi être une monnaie d'échange. Être inclus dans les futurs travaux de réaménagements afin de créer un Landmark positif avec ce phénomène d'enclavement.

Félix Gravel

Il faut demander les plans, les échanciers.

Quand la population pourrait-elle se prononcer ?

📍 183, rue des Érables, Lachine (Québec) H8R 1B1

☎ 514 365-7000 ✉ revitalisationsaintpierre@gmail.com

📘 facebook.com/revitalisationsaintpierre

Il n'y a pas de séance de consultation afin de revendiquer le droit de parole.

Les projets de cette ampleur ont besoin de pactes sociaux.

Q Public 1

Finalement c'était un commentaire / affirmation.

Q Public 2 : devrait-on revoir la stratégie et réfléchir aux partenariats autour de Saint-Pierre ?

Comment peut-on se dégager de ce défi d'avoir seulement 6000 personnes ?

Gravel

Il y a eu plusieurs mémoires. Dans les futurs politiques de mobilité durable le piéton va en faire de plus en plus parti.

Il faut changer les lois ferroviaires, changer la culture du ministre et convaincre les gens que c'est à plusieurs échelles.

Gallup

Il faut beaucoup d'argent.

Faut considérer davantage que Saint-Pierre c'est un organe vivant, le voir au niveau de l'agglomération de Montréal.

Il nous faut un ouvrage qui va influencer au niveau social et humain.

Fournier

Il faut tisser des liens avec les autres quartiers.

Ya eu une mobilisation au Sud-Ouest pour Turcot. On n'est pas les seuls à avoir peur et à vouloir mieux.

Gravel

Il faut associer la RUI, le GRAME, le CEUM, le ministère et autres parties prenantes pour bien réaliser ce projet.

📍 183, rue des Érables, Lachine (Québec) H8R 1B1

☎ 514 365-7000 ✉ revitalisationsaintpierre@gmail.com

📘 facebook.com/revitalisationsaintpierre

Q public 3 : C'est beau prolonger les pistes cyclables de plusieurs kilomètres par années, mais l'état de ceux déjà en place sont mauvais.

Félix Gravel

Réparer ou rénover des pistes c'est beaucoup moins vendeur pour les politiciens. Faut que les citoyens signalent ces imperfections chaque jour aux autorités publiques

Q public 4 le désenclavement peut-il se faire à l'aide de passerelles ?

Félix Gravel

Oui et non.

Les passerelles sont très couteuses et peu accessibles pour personnes âgées et à mobilité réduite. Elles sont trop longues et exigeantes à monter.

📍 183, rue des Érables, Lachine (Québec) H8R 1B1

☎ 514 365-7000 ✉ revitalisationsaintpierre@gmail.com

📘 facebook.com/revitalisationsaintpierre

PANEL₃ : LA PLACE DE SAINT-PIERRE DANS LES PROJETS À CARACTÈRE DÉVELOPPEMENT DURABLE



PANELL₃ : LA PLACE DE SAINT-PIERRE DANS LES PROJETS À CARACTÈRE DÉVELOPPEMENT DURABLE

📍 183, rue des Érables, Lachine (Québec) H8R 1B1
☎ 514 365-7000 ✉ revitalisationsaintpierre@gmail.com
📘 facebook.com/revitalisationsaintpierre

Compte rendu du 3^e panel

Jeudi 09 Novembre, 2017

Centre Fernand-Laplaine, 183, rue des Érables, 19h-21h

Comité sécurité

Thème : « **La place de Saint-Pierre dans les projets à caractère développement durable** »

Nombre de participants : 41 personnes

Panélistes : Dr Maria Elektorowicz, M. Zvi Leve, et Dr Patrick Morency

Animateurs : Isaac Boulou et David Marshall

Compte rendu rédigé par : Delphine Bouteiller et Révisé par : Isaac Boulou et David Marshall

Mot de bienvenue de la présidente de la RUI, **Marylène Audet**

Présentation des panelistes

Présentation de l'ordre du jour

Mise en situation du transport actif à Saint-Pierre et des enjeux du panel.

Enjeux et problématiques :

- Reconstruction et urbanisme à prédominance automobile ;
- Intégration du transport actif lors des projets de grande envergure comme celui de l'échangeur Saint-Pierre ;
- Intermodalité entre les différents modes de transport de Saint-Pierre et les territoires Limitrophes.

Q1- L'importance des projets à caractère DD. Qu'est ce qui serait, à votre avis, une ville idéale ?

M. Zvi Leve : Le DD est un processus, la ville est vivante et peut se développer indéfiniment, elle est toujours en évolution. Il faut donc s'assurer que les moyens soient mis dans les investissements et que ces investissements portent leurs fruits. Le développement englobe aussi l'aspect d'économie durable.

Il faut concevoir des villes moins énergivores, une ville qui ne soit pas une barrière aux activités humaines. Partager la ville, limiter les nécessités de déplacement. S'adapter à la société.

Dr Maria Elektorowicz : Société, environnement et économie. Chaque partie doit être égale, il faut considérer chacun des éléments.

Société : La ville doit servir la population.

Environnement : Prendre en compte la localisation, Saint-Pierre est tissé entre les routes et voies ferroviaires, cela impose certaines choses dans le développement de la ville.

Économie : À Saint-Pierre, les industries ont quitté le territoire et nous sommes restés avec des terrains vacants.

Dr Patrick Morency : Le développement non-durable : un développement orienté sur les autoroutes n'est pas durable et a des impacts sur la santé publique. Les autorités publiques font du développement au détriment des populations. Nous avons construit l'enclavement du quartier. Le développement non-durable engendre les problèmes de populations, d'accidents mais aussi d'inégalités sociales.

La position de la direction de la santé publique est d'entretenir les rues et artères existants, les revitaliser d'abord.

Q2- Le développement durable et la ville de Montréal. De manière générale, vue les enjeux politiques et contextuels actuels, comment Montréal se place par rapport au DD ? Comment qualifieriez-vous les projets à caractère DD à Montréal ?

Dr Patrick Morency : On ne peut pas se servir du développement durable pour développer encore plus les villes en matière de transport. Je ne donne pas une bonne note à Montréal en termes de DD.

Dr Maria Elektorowicz : partage l'avis de Patrick. Il y a des efforts fait à Montréal. Exemple du traitement des déchets recyclables : on a consulté les citoyens pour le tri des matières recyclables. À l'époque, cela paraissait impossible mais on se rend compte que 3 ans après, cela fonctionne.

M. Zvi Leve : Montréal est une zone d'exploration intéressante qui présente un niveau de développement particulier. Il y a eu des erreurs mais on a su s'arrêter par rapport à d'autres villes. On constate que les routes sont plus étroites qu'ailleurs et on utilise souvent les stationnements pour d'autres usages (exemples des terrasses l'été). Montréal présente donc des propositions intéressantes. Cependant, il faut penser à la manière dont on développe les quartiers : le développement de condos dans un quartier comme Saint-Pierre nécessite de se poser la question des services et du transport pour les nouveaux résidents.

Q3- Les recommandations en matière d'urbanisme. Au regard des différentes problématiques urbanistiques telles que présentées dans le quartier Saint-Pierre et les quartiers limitrophes, quelles recommandations voudriez-vous faire en ce qui a trait au partage de l'espace urbain par tous les usagers ? Votre point de vue en aménagement du territoire, qualité des sols, sécurité des usagers.

Dr Patrick Morency : La mixité est essentielle : mixité des lieux de logement (différents type de logement), que tout le monde puisse s'y retrouver, mixité entre des lieux de logements et des lieux de travail.

Ensuite la densité : il faut de tout, des services, des commerces.

La connectivité : il faut contrer la situation d'enclavement et améliorer la connectivité avec le reste de l'arrondissement.

Sécurité : Il faut prendre en compte la sécurité des usagers et avoir les infrastructures adéquates. Ces infrastructures existent alors pourquoi elles ne sont pas en place à Saint-Pierre ? (Cite des exemples d'infrastructures pour améliorer la sécurité, réduire les risques d'accidents, etc...)

(Intervention applaudie par l'auditoire)

Dr Maria Elektorowicz : Saint-Pierre est un petit espace enclavé. Les solutions sont minimes, limitées.

Il y a maintenant la reconstruction de l'échangeur Turcot, celui de Saint-Pierre bientôt. Il faut négocier avec la ville et travailler à développer d'autres endroits du quartier. La ville, dans un contexte de reconstruction, peut faire plus. Le quartier Saint-Pierre est en position de négociation par rapport au contexte actuel de construction. Cite l'exemple de l'accroissement du risque de contamination des sols à cause des infrastructures de l'échangeur : c'est à ce moment-là qu'on peut négocier pour faire décontaminer des terrains.

Si la ville bâtit des infrastructures proches d'un quartier, des habitations (exemple de la proximité du réseau d'eau avec les infrastructures liées au chantier) elle doit en assumer les conséquences.

On peut aussi utiliser les terrains vacants pour créer un centre de décontamination dans le quartier Saint-Pierre, en partenariat avec l'université par exemple. Il faut utiliser les ressources universitaires.

M. Zvi Leve: Il faut favoriser les zones de rencontres dans un quartier. C'est un premier pas vers une ville plus respectueuse de ses habitants.

En termes de circulation, il y a beaucoup de défis dans le quartier. Il faut généralement miser sur la séparation des axes de transport. Il serait nécessaire de faire des aménagements séparés, pas nécessairement sur la même voie. Il ne faut pas prendre pour acquis que les piétons doivent utiliser les mêmes axes que les automobiles. Il faut favoriser les plus vulnérables dans leurs déplacements.

Q4- Les recommandations en matière de Santé publique. Au regard des différentes problématiques telles que présentées dans le quartier Saint-Pierre, quelles recommandations voudriez-vous faire en ce qui a trait à la santé publique ? Votre point de vue en aménagement du territoire, qualité des sols, sécurité des usagers, ...

Dr Patrick Morency : Dans le quartier Saint-pierre, on demande une réallocation de l'espace. D'un point de vue de santé publique, les fonds sont mal répartis. La recommandation la plus évidente est de réallouer l'espace, les ressources humaines qui vont pouvoir améliorer la santé publique et ne pas la détériorer. Il ne faut pas allouer les moyens financiers à des projets comme Turcot qu'on détruit et qu'on reconstruit finalement à l'identique.

Pourquoi on donnerait de l'argent pour de nouveaux quartiers sans considérer les personnes qui vivent des défis dans des quartiers déjà existants ?

Il faut favoriser les quartiers centraux afin de diminuer le transport aussi.

M. Zvi Leve : Ce type d'infrastructure détériore la santé publique (qualité de l'air, déplacements). Il y a des « coûts » au développement urbanistique et il faut prendre ces coûts en considération.

Dr Maria Elektorowicz : Il n'y a pas d'inventaires des « coûts » que quand les personnes qui paient ces coûts se manifestent. Des matières premières comme le pétrole circulent dans le Canada à travers le quartier Saint-Pierre, d'Ouest en Est.

Le développement des villes en Amérique est différent de l'Europe. En Amérique, les villes se sont développées autour de l'industrie et non autour d'un noyau culturel ou de pouvoir comme en Europe.

Il faut faire des inventaires en termes de santé publiques (les « coûts » de l'urbanisation) afin de pouvoir améliorer les choses. Il faut penser comment le transport public peut être modifié pour améliorer la situation.

Q5- Les revendications et moyens de pression. Aux dernières nouvelles, avec l'avènement du projet Turcot, les éléments innovateurs tels que la bande verte et la dalle parc, les rues du quartier seront encore de plus en plus achalandées, un second détour vers Saint-Pierre est prévu. Quels moyens de pression pensez-vous pouvoir dénoncer la situation et faire paraître un quelconque changement de l'état des lieux en matière de DD ?

Dr. Patrick Morency : Il est nécessaire de produire de l'information. Il faut avoir connaissance des problèmes pour pouvoir les dénoncer. Faire des études et trouver les causes aux problèmes et agir sur ces causes. Il faut être présent dans les débats publics. Il faut des actions indépendantes, citoyennes, de l'action en direct. Le fait de nommer les problèmes permet les revendications.

M. Zvi Leve : Quand ça marche, quand les choses changent vraiment, c'est une combinaison d'effort : action directe citoyenne, pression médiatique, happening et on constate que les choses bougent. Il faut choisir les batailles stratégiquement. Le rôle des groupes communautaire est de passer les messages aux citoyens et de les pousser à l'action.

Dr Patrick Morency : Un exemple d'action citoyenne ; la maison d'Aurore pour le Plateau. Les citoyens ont fait leur propre plan de développement citoyen puisque la ville ne bougeait pas. On constate que ça a fonctionné et que le plan était bien plus étoffé que celui qu'aurait proposé la ville.

Dr Maria Elektorowicz : Je suis malheureusement assez pessimiste, je pense que la bataille est perdue. Le quartier n'est pas adapté à la vie de famille et cela serait difficile à changer. La contamination crée beaucoup de problèmes en termes de santé publique.

Questions – réponses avec l'auditoire

Sandra : À quel point on peut espérer qu'on est entendu ?

Patrick : Les revendications à Saint-Pierre sont similaires à celles d'autres quartiers où le développement urbain se développe énormément. On attend la prochaine crise. Beaucoup d'espoir avec la nouvelle gouvernance de la ville. En termes de développement urbain, on attend les consultations.

« L'arrogance des projets autoroutiers est sans limite »

Il y a de nouveaux aménagements positifs en termes de sécurité, qui ont tendance à se généraliser. Et il faut garder l'espoir que cette généralisation peut se faire jusqu'à Saint-Pierre.

Zvi : Le changement politique peut faire pression sur les financements notamment.

François : À partir de quand, le citoyen peut être entendu dans le processus décisionnel ? Est-ce qu'on joue un « bluff » en termes de consultation de la population (on vous consulte sans vraiment considérer votre avis) ou est-ce qu'on a vraiment avoir une voix dans les décisions ?

David : Des démarches sont faites avec les acteurs comme Transport Québec.

Patrick : Attention avec les processus consultatifs, il faut camper sur ces positions. Ne pas être utilisé comme partie consultée et se voir approbateur d'un projet dans le sens où on a participé à la consultation.

Zvi : il faut l'implication des citoyens dès qu'on cible le problème. Une fois qu'on présente un plan à des citoyens, il est déjà trop tard.

Patrick : Il est important de prendre en considération des solutions alternatives au développement d'un projet.

Maria : Il faut proposer des options différentes aux citoyens quand un projet est développé.

Daniel : L'action directe doit peut-être être liée avec des enjeux citoyens ?

(Exemple de situation d'incohérence en termes de circulation dans le quartier Saint-Pierre). On accorde finalement plus d'importance à la facilité de l'automobiliste. Est-ce qu'il ne faudrait pas plutôt s'occuper de ces situations de sécurité de quartier avant de s'attaquer à Turcot ?

Patrick : Il est nécessaire d'avoir la reconnaissance de faits, de données sur les problèmes d'aménagement urbains physiques. Turcot est une autre bataille et les médias ont joué un mauvais rôle dans son développement.

Julie : Écoute des enjeux, et volonté de changement. Il faut nous outiller pour que l'on porte les projets.

Gaétan : De quelle façon, on peut accélérer la fluidité du trafic quand il y a des contraintes urbanistiques majeures ? Comment on peut fluidifier le trafic sur la rue Norman quand le tunnel n'est pas assez large et que les lumières créent des congestions ?

Maria : On peut utiliser la zone industrielle pour justement adapter les infrastructures à la circulation importante. Ma vision est de développer sur plusieurs niveaux et pas sur l'expansion. On peut utiliser la voie ferrée justement comme base d'un tel développement.

Jonathan : La bataille n'est peut-être pas perdue d'avance. Verdissement, qualité de l'eau sont autant d'éléments qu'on peut relever à Montréal. Est-ce qu'on ne devrait pas plutôt fixer des conditions en termes de capacité véhicule par exemple dans le développement d'infrastructure comme les échangeurs ?

Zvi : il faut commencer à documenter afin de présenter les données et poser des conditions dans la construction des projets urbanistiques. Il faut chiffrer ces enjeux-là.

Patrick : Merci de rappeler qu'il y a des succès. La position de la direction de la santé publique est qu'on ne peut pas construire plus d'autoroute. On ne peut pas augmenter la capacité de ces projets. Il faut penser à comment les quartiers bénéficient des projets urbanistiques. Il faut imaginer d'autres type de projets, les adapter.

Maria : Il faut aussi pouvoir déposer des idées, il faut une place où le faire.

Eva : Quels exemples pour le développement de Montréal ? Les villes de l'Europe et de la Scandinavie sont-elles de bons exemples ?

Patrick : Montréal est déjà en retard par rapport à d'autres villes canadiennes. Exemple des tramways dans d'autres villes.

Zvi : Il y a des processus différents. En Scandinavie, le développement urbain est pensé comme un processus beaucoup plus long, une réponse à un problème qui se développe sur le long terme. Ici on fonctionne par projets alors c'est plus difficile d'avoir des choses vraiment réfléchi.

Francisco : Trop grande quantité d'acteurs intéressés dans le développement urbain. Quels sont les points de contact pour faire avancer des scénarios à la multiplicité de ces acteurs ?

Patrick : Chaque acteur à sa part de responsabilité, chacun doit faire ce qui est en son pouvoir pour agir. Chacun de ses acteurs devrait faire quelque chose dans son domaine.

Zvi : Ces acteurs sont malheureusement habitués à travailler en silo et tant que c'est comme ça, il est difficile de travailler en partenariat, c'est quelque chose de très nouveau.

Vicky : Quelles devraient être les actions concrètes que les citoyens devraient faire ?

Patrick : S'impliquer localement pour revendiquer un problème, c'est peut-être la première chose à faire.

Maria : Vous avez déjà un mémoire qui représente les données. Des données qui sont liées aux enjeux et aux problématiques que vous rencontrez.

David : on constate que les Lachinois ne bénéficient pas des infrastructures.

Patrick : Il faut garder en tête qu'il y a des solutions temporaires qui peuvent être appliquées dès demain lorsqu'il s'agit de la sécurité des interactions entre les usagers des rues.

FIN

Profiter du futur échangeur Saint-Pierre pour repenser le quartier Saint-Pierre et ses environs

Recommandations et propositions présentées le 7 juin 2018

Au Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
A l'arrondissement Lachine – Ville de Montréal



Rédaction : Vincent Eggen, 28 mai 2018
Pour le Comité de revitalisation urbaine intégrée du quartier Saint-Pierre

Table des matières

En prémisses.....	3
Remerciements	3
Le Comité de revitalisation urbaine intégrée du quartier Saint-Pierre / le Comité sécurité	3
Contexte.....	5
Mémoire.....	6
Recommandations et propositions issues des charrettes en urbanisme.....	7
Recommandations.....	7
Propositions Equipe 1 - Atelier R (annexe 2).....	8
Propositions Equipe 2 (annexe 3)	8
Recommandations hors-périmètre.....	9
Zones industrielles nord.....	9
Connexion avec Lachine-Est et les arrondissements voisins	10
Conclusion	12
Annexes.....	14

Table des figures

Figure 1 : Différentes actions menées par le CRUISP pour repenser les abords de l'échangeur Saint-Pierre	4
Figure 2 : Localisation géographique du quartier Saint-Pierre	5
Figure 3 : Délimitation du quartier Saint-Pierre	5
Figure 4 : Propositions d'accès à la zone industrielle nord.....	9
Figure 5 : Underline, Miami	11
Figure 6 : Processus d'urbanisme participatif	13

En prémisses

En 1966, l'échangeur Saint-Pierre était construit. En 1961, Jane Jacobs, l'activiste et passionnée d'urbanisme qui plaidait pour un urbanisme à taille humaine et basé sur l'expertise citoyenne, écrivait le livre *Déclin et survie des grandes villes américaines*. 50 ans plus tard, la voiture et les camions ont pris le dessus sur les piétons et les cyclistes.

Nous nous retrouvons à l'aube d'un changement majeur pour le quartier Saint-Pierre : le projet d'un nouvel échangeur. Il est donc temps de faire appel à l'expertise citoyenne et rêver avec eux à un avenir meilleur, à un échangeur qui tienne plus compte des gens qui vivent au-dessous et à ses abords.

Nous entendons souvent parler de la réussite de la « Highline » de New-York qui est depuis copiée dans le monde entier. Des projets d'« Underline » sont également à l'étude maintenant. Quelle magnifique vision proposée en page de titre par le projet au-dessous du métro de Miami : un parc, des voies pour le transport actif et des espaces récréatifs. Osons rêver la même chose pour le futur échangeur Saint-Pierre.

Le présent document qui s'intitule *Profiter du futur échangeur Saint-Pierre pour repenser le quartier et ses environs* a pour mission de compiler et de résumer les études et réflexions qui ont été menées par le Comité de revitalisation urbaine intégrée du quartier Saint-Pierre (CRUISP) depuis l'automne 2017.

Remerciements

Le CRUISP tient à remercier en premier lieu l'arrondissement de Lachine qui a permis de financer ces études dans le cadre de la subvention FIRM.



Le CRUISP souhaite remercier le Comité sécurité dans son ensemble qui a offert son expertise pour la rédaction du mémoire sur les enjeux et les problématiques du développement durable à Saint-Pierre et des recommandations.

Le CRUISP tient également à dire un grand merci aux étudiants en urbanisme qui ont travaillé bénévolement sur des propositions d'aménagement. Pour rappel, il s'agit de Rosie Cormier-Saywell, Daniel Syvret, Baptiste Tesson, Haya Abou Hatab, Robbie Ghossein, Darwin Suffrard, Vincent Lazure. Un merci également à leur professeur François Saint-Germain qui a permis de faire le lien avec le Comité de revitalisation urbaine intégrée du quartier Saint-Pierre (CRUISP).

Le Comité de revitalisation urbaine intégrée du quartier Saint-Pierre / le Comité sécurité

Le CRUISP est un organisme à but non lucratif (OBNL) dont la mission depuis 2004 est de susciter, coordonner et faciliter la mise en œuvre des activités et projets susceptibles

d'avoir pour effet la revitalisation urbaine intégrée du quartier Saint-Pierre. À cet effet, le CRUISP collabore avec plusieurs organismes montréalais, lachinois et pierrois dans le but de mener à bien sa mission d'organisme et de statuer sur les différentes problématiques qui sévissent dans le quartier.

Les objectifs poursuivis dans le cadre des activités du CRUISP sont notamment :

- L'expression et la participation directe des citoyens et citoyennes en tout temps et dans toutes les sphères d'action et de décision ;
- La mise en commun des ressources et des expertises de tous les citoyens et intervenants ;
- Le développement du leadership exercé par les citoyens.

Le Comité sécurité est un des comités thématiques du CRUISP. Il est constitué de citoyens ainsi que d'organismes lachinois. En se basant sur le vécu citoyen, le Comité sécurité a pour mission d'identifier les problèmes de sécurité réels et perçus tout en élaborant des actions concrètes pour y remédier. Il est important de le mentionner, car nous tenons à préciser que l'ensemble des études qui ont été produites n'ont pas été réalisées par des spécialistes, mais bien par et pour les citoyens dans une logique d'urbanisme participatif. Comme l'explique le Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM) : « *l'urbanisme participatif est une démarche de planification urbaine ou de l'aménagement de l'environnement bâti impliquant un partage et parfois un transfert de responsabilité vers les citoyens.* »

En intégrant les observations, les préoccupations et les aspirations des résidents dès le départ, et tout au long du projet, l'ensemble des réponses qui correspondent aux besoins réels de la communauté.»

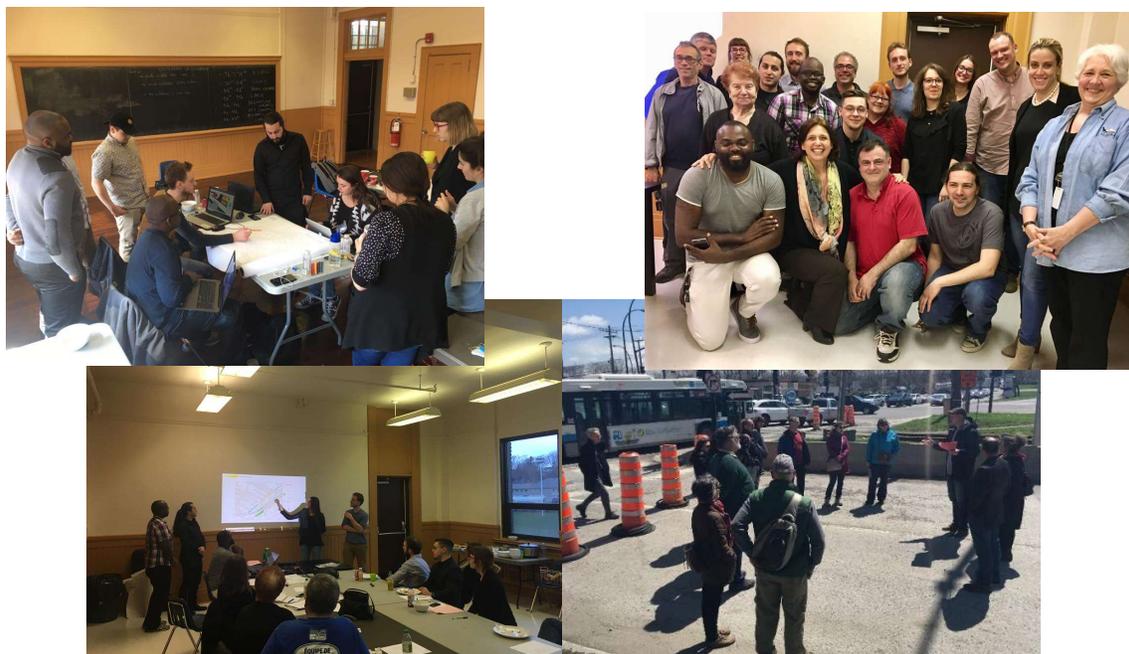


Figure 1 : Différentes actions menées par le CRUISP pour repenser les abords de l'échangeur Saint-Pierre

Contexte

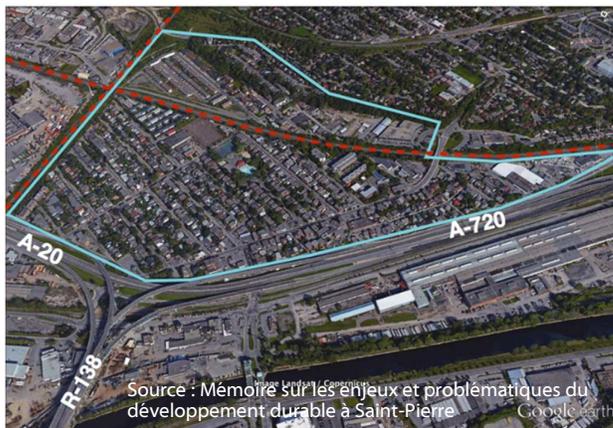
Le quartier Saint-Pierre est un quartier de l'arrondissement de Lachine dans l'ouest de l'île de Montréal. Il est limitrophe au nord de Côte-Saint-Luc, à l'est de Ville Montréal-Ouest, au sud de Lasalle et à l'ouest du secteur Lachine-Est. Lachine-Est représente le plus grand potentiel de développement urbain de Montréal avec ses 63.8 hectares de friches industrielles et ses plus de 8000 nouveaux habitants.

Le quartier Saint-Pierre est également longé au sud par le canal Lachine qui se trouve également être la limite sud entre les arrondissements de Lasalle et Lachine. Ce canal constitue un des hauts lieux de l'activité récréotouristique de Montréal.



Figure 2: Localisation géographique du quartier Saint-Pierre

Un constat peut être émis d'entrée de jeu. Le quartier Saint-Pierre est fortement enclavé par les infrastructures de transport. En effet, l'autoroute A20, via l'échangeur Saint-Pierre, coupe le sud du quartier et la voie ferrée Canadian National (CN) coupe le quartier en deux à l'est. La voie ferrée Canadian Pacific (CP) borde le secteur à l'ouest. Cette situation crée de nombreuses problématiques environnementales, d'accessibilité et de sécurité. Ces infrastructures créent des barrières non seulement physiques mais également psychiques pour les Pierrois.



■ ■ ■ : Voie ferrée — : Quartier Saint-Pierre

Figure 3: Délimitation du quartier Saint-Pierre

Le quartier est également étouffé par la circulation automobile et le camionnage. Il en résulte que la rue Saint-Jacques est devenue un axe trop fréquenté. Les automobiles ne

font que passer. La rue Saint-Jacques se meurt. En effet, les commerces disparaissent les uns après les autres et les piétons ne se sentent pas en sécurité à ses abords. Les piétons et les cyclistes éprouvent également des difficultés à traverser l'avenue Saint-Pierre. Sur laquelle, pour rappel, une octogénaire est malheureusement décédée en août 2017. Certains projets du Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) comme celui des échangeurs Turcot et Saint-Pierre, de la bande verte de la falaise Saint-Jacques verront le jour dans les années à venir et auront une incidence significative sur le devenir du quartier.

A ce sujet, le MTMDET a mené une première consultation en novembre 2017 auprès d'organismes, dont le CRUISP, afin de présenter le portrait de l'échangeur Saint-Pierre et récolter les préoccupations de ces derniers. Il est précisé lors de cette réunion que les structures vieillissantes de l'échangeur nécessitent d'importants travaux réguliers de maintien.

Le MTMDET a organisé également une consultation en mai 2018 auprès des entreprises et commerces voisins de l'échangeur.

Il est donc temps d'imaginer un nouvel échangeur qui devra être pensé dans son ensemble et devra tenir compte de son environnement direct notamment le quartier Saint-Pierre et ses citoyens.

Les projets de développement de Lachine-Est et du nouvel échangeur Saint-Pierre présentent deux opportunités uniques pour repenser, en terme de sécurité et de transports actifs, les entrées du quartier Saint-Pierre ainsi que la rue Saint-Jacques et l'avenue Saint-Pierre. Le CRUISP l'a bien compris et veut profiter de cet instant propice pour édicter un mémoire sur les enjeux et les problématiques du développement durable à Saint-Pierre, ainsi que des recommandations et des propositions d'aménagement. L'objectif étant de faire entendre les préoccupations des Pierrois et trouver des solutions pour améliorer leurs quotidiens.

Mémoire

En septembre 2017, le CRUISP a entamé la rédaction d'un mémoire sur les enjeux et les problématiques du développement durable à Saint-Pierre. Ce mémoire est déposé publiquement au côté du présent document.

Nous vous proposons un bref résumé du mémoire. Le concept de développement durable (DD) est un processus qui répond aux besoins du présent, sans toutefois compromettre la possibilité aux générations à venir de pouvoir répondre aux leurs. L'idée étant de laisser un héritage viable aux générations futures. De ce processus paraissent certaines prérogatives telles que les notions de mobilité durable, d'urbanisme participatif et de revitalisation urbaine intégrée.

Ce document présente les différents enjeux et problématiques relevés lors des rencontres mensuelles du Comité sécurité ainsi que lors des panels sur la mobilité durable organisés par le CRUISP en fin d'année dernière. Une liste a été dressée dans le mémoire pour cibler les points et les secteurs à améliorer à Saint-Pierre.

Le mémoire a pour mission de prévenir l'insécurité des parties vulnérables du milieu (piétons et cyclistes), de présenter les climats économique, social et environnemental

dans lesquels vivent les Pierrois et de justifier l'avènement, voire la nécessité d'un changement prompt et inédit, respectant les politiques de mobilité durable de la Province du Québec, de la Ville de Montréal et de l'arrondissement de Lachine.

A la suite de ce travail très complet de récoltes et d'analyses de données ainsi que de débats d'idées, nous sommes en mesure d'émettre plusieurs recommandations sur des orientations telles que la sécurité, le développement durable et d'autres encore pour contribuer au développement futur du quartier Saint-Pierre. L'ensemble de ces recommandations sont décrites dans le mémoire et sont en annexe 1 du présent document.

Recommandations et propositions issues des charrettes en urbanisme

Nous avons choisi de travailler plus en profondeur certaines recommandations du mémoire dans le but d'amener des idées pour le futur échangeur Saint-Pierre et ses abords, la rue Saint-Jacques et l'avenue Saint-Pierre.

Toujours dans sa logique de se faire assister de personnes qui ont une expertise comme cela avait été le cas lors des panels, le CRUISP a sollicité des étudiants en urbanisme de l'UQAM qui ont été d'accord de s'impliquer bénévolement pour réfléchir de manière plus concrète à certaines recommandations du mémoire.

Recommandations

Pour orienter le travail des étudiants, le CRUISP a demandé à ces derniers de travailler sur les recommandations suivantes :

- Rendre la rue Saint-Jacques en sens unique, vers l'est, entre Ouellette et Saint-Pierre ;
- Faire de l'avenue Ouellette, une avenue en sens unique, vers le sud. Afin de sécuriser la circulation des écoliers et des personnes âgées dans le secteur ;
- Redonner à la rue Saint-Jacques son cachet de rue commerciale par des aménagements urbains ;
- Aménager une voie réservée pour cyclistes et autobus sur la rue Saint-Jacques, en direction ouest, le long du tronçon cité ci-haut ;
- Revitaliser le dessous de l'échangeur, de manière à le rendre plus accueillant, par des aménagements récréatifs et profitables aux environnements humain et écologique ;
- Sécuriser la rue Saint-Pierre et le croisement entre la rue Saint-Pierre et la rue Notre-Dame.

Il a également été demandé aux étudiants de travailler à partir d'une reconstruction de l'échangeur à l'identique comme il en avait été discuté lors du Comité sécurité. Alors même que le MTMDET a communiqué qu'il n'avait pas encore de projet, le CRUISP a jugé plus judicieux de travailler sur la variante la plus réaliste. Toutefois, nous tenons à préciser que l'enterrement de l'autoroute resterait la meilleure des options sur le long terme.

Le CRUISP a aussi demandé aux étudiants de travailler sous l'angle de l'urbanisme tactique. L'urbanisme tactique, qu'est-ce ? Le bureau d'urbanisme montréalais l'Atelier urbain a édicté en 2016 un guide sur l'urbanisme tactique dans lequel il explique que : *« L'urbanisme tactique vise l'expérimentation de l'aménagement : la ville est utilisée comme un laboratoire urbain. Il repose sur trois principes : l'échelle micro, le faible coût et le court terme. La barrière à l'entrée qu'impose la planification de travaux permanents est éliminée, ce qui ouvre la porte à des initiatives avant-gardistes. De façon concrète, il s'agit donc d'aménager de façon temporaire un espace public, souvent la rue devenue un espace monofonctionnel de transit automobile, afin de le transformer en espace public animé, attrayant et diversifié. Il s'inscrit également dans une perspective à moyen et long terme, interrogeant l'évolution d'un espace désuet tout en permettant de tester la revitalisation de certains secteurs. »*¹ .

Le CRUISP a demandé aux étudiants de lui proposer des coupes des réaménagements de la rue Saint-Jacques et de l'avenue Saint-Pierre ainsi que des exemples d'aménagement qui pourraient être transposés à Saint-Pierre.

Au vu du nombre d'étudiants, nous avons eu la chance de pouvoir constituer deux équipes. Cela offre une plus grande diversité de propositions. Les équipes sont constituées ainsi :

- Equipe 1 - Atelier R : Rosie Cormier-Saywell, Daniel Syvret, Baptiste Tesson
- Equipe 2 : Haya Abou Hatab, Robbie Ghossein, Darwin Suffrard, Vincent Lazure

Dans une optique perpétuelle d'urbanisme participatif, les étudiants ont présenté leurs propositions lors d'un Comité sécurité. Les membres du Comité sécurité ont pu réagir aux propositions et ont également beaucoup apprécié les suggestions des deux équipes.

Les propositions des deux équipes sont certes différentes mais elles s'attèlent toutes à redéfinir l'espace voirie, à restructurer les flux de circulation, à proposer du mobilier urbain innovant et à aménager des espaces attractifs.

Nous vous renvoyons aux annexes du présent document pour découvrir ces différentes propositions.

Propositions Equipe 1 - Atelier R (annexe 2)

Propositions Equipe 2 (annexe 3)

Il s'agit de propositions audacieuses que le CRUISP soutient. Comme il a été évoqué dans le mémoire, il est temps de justifier l'avènement, voire la nécessité d'un changement prompt et inédit pour le quartier Saint-Pierre. Les recommandations ainsi que les propositions faites par les étudiants vont dans ce sens.

Il est temps de rêver à une nouvelle rue Saint-Jacques qui permettra au quartier Saint-Pierre de se redynamiser et se revitaliser.

¹ Guide technique, l'urbanisme tactique du concept à la mise en œuvre, été 2016, l'Atelier urbain, <http://www.latelierurbain.com>

Recommandations hors-périmètre

Le mandat du CRUISP est de travailler sur le quartier Saint-Pierre, raison pour laquelle, le mémoire, les recommandations et les propositions se concentrent uniquement sur Saint-Pierre.

Il nous semble toutefois essentiel d'émettre deux recommandations supplémentaires pour que les propositions que nous faisons puissent également s'intégrer hors du périmètre de Saint-Pierre.

Zones industrielles nord

Camionnage

La proposition de rendre la rue Saint-Jacques en sens unique vers l'est aura des répercussions sur le transport par camion des entreprises localisées dans les zones industrielles au nord de Lachine.

Dans le but de proposer une alternative à ces entreprises, nous recommandons de créer un accès permettant de relier l'autoroute A20 à la zone industrielle (figure 4). Cet accès permettrait d'une part de traverser les voies ferrées et offrirait également une facilité pour les camions se dirigeant vers l'est sur l'autoroute A20. Actuellement s'ils souhaitent se diriger vers l'est, ils doivent au préalable s'engager sur l'autoroute A20 en direction ouest puis effectuer un changement de direction difficile à la hauteur de la 55^e avenue.



Figure 4 : Propositions d'accès à la zone industrielle nord

Transport public et mobilité douce

Nous recommandons d'assurer un maximum de passages pour le transport collectif et la mobilité douce en direction des zones industrielles au nord de Lachine.

En effet, ce secteur constitue un bassin d'emploi important pour les résidents de Saint-Pierre et Lachine.

Il est essentiel de permettre aux travailleurs ne bénéficiant pas d'automobiles de rejoindre de façon sécuritaire leurs lieux de travail. Actuellement le passage au niveau du tunnel sur la rue Norman ou alors les lignes de transport en commun ne favorisent pas un accès aisé à l'emploi pour ces personnes.

Il serait par conséquent nécessaire :

- D'assurer un passage pour la mobilité douce dans chaque nouvel accès créé ;
- De prévoir un accès pour la mobilité douce depuis la gare de Lachine pour permettre de relier les entreprises au nord de cette dernière.

Des mesures devront également être prises pour permettre aux camions de rejoindre l'ouest en adaptant notamment les gabarits de circulation et le plan de zonage dans la Ville Montréal-Ouest.

Connexion avec Lachine-Est et les arrondissements voisins

Un axe de transport collectif structurant

Nous l'avons mentionné dans le mémoire, il est essentiel de développer encore et encore le transport collectif pour désenclaver le quartier d'une part et réussir un report modal de l'automobile vers les transports publics.

Comme nous l'avons précisé plus tôt, le secteur de Lachine-Est pourrait accueillir 4000 nouvelles adresses soit environ 8000 personnes en comptant deux personnes par ménage. Il s'agit du plus grand potentiel d'urbanisation de l'Île de Montréal. Si nous nous basons sur les statistiques actuelles de l'arrondissement Lachine, il y aurait également 4250 nouvelles automobiles dans le secteur. Le CRUISP recommande de profiter du réaménagement de l'échangeur Saint-Pierre pour intégrer un axe de transport collectif structurant qui offre une vraie alternative au transport automobile. Il se joint à ce sujet aux études qui ont été réalisées par le Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME) et la Corporation de développement économique communautaire (CDEC) de LaSalle-Lachine en collaboration avec le bureau Möbius4_design architectural.

Le GRAME a déposé en juin 2017 un mémoire et des recommandations auprès de l'Office de Consultation Publique de Montréal (OCPM) dans le cadre de la Consultation publique sur le Plan de développement urbain, économique et social (PDUÉS). Ce document s'intitule *Fluidité, identité et verdissement : mettre un peu de lumière dans l'ombre de Turcot*. Le GRAME y recommande notamment de réserver et planifier un axe de transport collectif structurant vers l'ouest.²

La CDEC LaSalle-Lachine et le bureau Möbius4 ont quant à eux réalisé un document en avril 2017 à l'attention de l'arrondissement de Lachine sur le futur possible du développement de Lachine-Est. Dans ce document s'intitulant *Lachine-Est, Vision d'une communauté, grandes lignes du plan directeur*, il y est dit qu'il est nécessaire de : « Offrir un transport en commun varié, fréquent et stable : bonifier l'offre locale et anticiper la demande future en ajoutant des liens nord-sud et est-ouest avec les grands réseaux, une ligne est-ouest pouvant s'intensifier (type bus sur voies réservées, SRB, tramway). »³.

² Mémoire Fluidité, identité et verdissement : mettre un peu de lumière dans l'ombre de Turcot, pp.5- 6, juin 2017, GRAME, www.grame.org

³ Lachine-Est, Vision d'une communauté, grandes lignes du plan directeur, p. 23 et 109, avril 2017, CDEC LaSalle-Lachine, www.cdec-lasallelachine.ca

Il y est également proposé de : « *Poursuivre les études pour un transport collectif sur rail et selon les résultats de faisabilité, intégrer ce projet au phasage du développement du quartier.* »³.

Le CRUISP recommande également que cet axe de transport collectif structurant tienne compte du quartier Saint-Pierre et permette de le désenclaver en prévoyant un arrêt aux abords de l'échangeur.

Mobilité douce

Le CRUISP recommande de profiter du nouvel échangeur Saint-Pierre afin d'intégrer une liaison pour la mobilité douce en direction de Lachine-Est. A l'image de ce qui est projeté à Miami, une « Underline » sous le futur échangeur Saint-Pierre offrirait une solution de choix pour les cyclistes et les piétons souhaitant rejoindre l'est.



Figure 5: Underline, Miami

Dans le plan directeur de la CDEC LaSalle-Lachine et Möbius 4, il est recommandé également de : « *Assurer un travail de requalification du lien de mobilité douce entre Saint-Pierre et Lachine. Ce travail devrait se faire en chronologie avec la conception de l'échangeur Saint-Pierre.* »³.

Nous recommandons également d'améliorer la connexion vers l'est de la piste cyclable aux abords du Canal Lachine.

Nous sommes d'avis que pour qu'un territoire devienne imperméable, il est nécessaire de démultiplier les liens et les connexions. L'échangeur Saint-Pierre ne doit pas uniquement tisser des liens entre les territoires pour la circulation automobile, il devrait également tisser des liens pour les parties plus vulnérables telles que les piétons et les cyclistes.

Conclusion

En prémisses, nous avons fait une allusion à Jane Jacobs. Au mois de mai, le CRUISP a organisé en partenariat avec le Centre d'écologie urbaine de Montréal une promenade de Jane. Cette promenade est l'occasion pour les citoyens de découvrir et/ou redécouvrir le quartier Saint-Pierre. Les sujets de discussion y sont notamment l'histoire, la nature et l'urbanisme. Lors de cette promenade, le CRUISP a proposé entre autres de s'immerger dans l'environnement de l'échangeur en s'y promenant. Une participante a dit « *d'ordinaire je circule aux abords de l'échangeur Saint-Pierre en voiture, c'est la première fois que je marche dans le secteur et je constate à quel point c'est chaotique pour un piéton de se déplacer* ». Cette phrase a résonné dans la tête des organisateurs du CRUISP car elle reflète exactement ce que le Comité sécurité a voulu révéler lors de la rédaction du mémoire et des recommandations. Il est essentiel de sensibiliser les gens et les institutions à cette réalité.

En novembre 2017, le CRUISP a été très heureux d'apprendre que le MTMDET souhaite récolter les préoccupations du milieu et a comme objectifs pour le futur échangeur de :

- Améliorer la fluidité de la circulation dans le secteur de l'échangeur ;
- Favoriser la mobilité durable ;
- Permettre la requalification des secteurs adjacents ;
- Favoriser l'intégration urbaine.

Les différentes études réalisées depuis l'automne dernier par le CRUISP répondent en tout point aux objectifs fixés par le MTMDET, nous souhaiterions par conséquent que ces études trouvent une place de choix dans les réflexions sur le futur échangeur Saint-Pierre. Que ce dernier soit un échangeur à taille humaine, respectant les besoins des citoyens vivant à ses abords.

Le CRUISP espère également avoir réussi à sensibiliser la Ville ainsi que l'arrondissement sur les difficultés que peuvent connaître les piétons et les cyclistes sur les traversées de l'avenue Saint-Pierre et sur la rue Saint-Jacques. Il souhaite également que les recommandations et les propositions émises incitent la Ville et l'arrondissement à réfléchir à une avenue Saint-Pierre plus sécuritaire et aménagée pour assurer des liens de part et d'autre de l'échangeur. Et réfléchir enfin à une rue Saint-Jacques plus conviviale, plus facile à traverser, plus attractive. Une rue qui donne envie aux Pierrois et aux visiteurs d'y flâner et non plus de la traverser le plus rapidement possible.

L'ensemble des recommandations et des propositions émises dans ce document reposent sur les principes du développement durable énoncés dans le mémoire. Le CRUISP souhaite que le futur échangeur Saint-Pierre ait des retombées bénéfiques aussi

bien sociales, environnementales et économiques sur le quartier Saint-Pierre. Il s'agit d'agir maintenant pour laisser un héritage positif aux futures générations.

Pour les prochaines étapes à venir, le CRUISP souhaiterait que le MTMDET continue les consultations citoyennes au stade du projet de l'échangeur Saint-Pierre. Cela pourrait se faire sous l'angle de l'urbanisme participatif afin que les citoyens puissent être parties prenantes des choix d'aménagement sous l'échangeur. Des options d'aménagement pourraient être testées pour voir lesquelles fonctionneraient le mieux et lesquelles seraient le plus appréciées par les citoyens. Ces différentes actions permettraient d'offrir certainement un échangeur à taille plus humaine.



Figure 6: Processus d'urbanisme participatif

Annexes

Annexe 1 Recommandations mémoire

Annexe 2 Propositions Equipe 1 - Atelier R

Annexe 3 Propositions Equipe 2

Annexe 1 Recommandations mémoire

7. RECOMMANDATIONS D'ENSEMBLE

7.1 Orientation 1 : Sécurité

Cette orientation englobe la sécurité de tous les usagers de la route à Saint-Pierre. Cependant, dans un contexte de DD, l'emphase est mise sur le transport actif.

7.1.1 Le transport actif

Le transport actif est un mode de déplacement actif qui comprend les piétons et les cyclistes. La prise en compte de cette démarche est prioritaire du fait de la vulnérabilité de ces usagers parmi tous les modes de transport. Les recommandations dans cette partie suivent les 2 premiers postulats proposés par le CEUM dont les fiches sont citées en référence. Il s'agit de :

- **La sécurisation des intersections et des traversées.** Cette sécurisation pointe du doigt les différents enjeux liés à la sécurité de la traversée de la rue par les piétons, et les facteurs de risque d'accidents. En effet, le volume de circulation sur une route est directement proportionnel aux facteurs de risque d'accident. Tel que mentionné dans le rapport, uniquement sur la rue Saint-Jacques, on a une capacité d'automobile de 12 000 véhicules/jour. Selon l'Agence de Santé et des services sociaux de Montréal, les jeunes ont 39 fois plus de risque de se blesser en traversant aux intersections où le volume de circulation est très élevé par rapport à un milieu où celui-ci est faible.

Les recommandations à cet instar seront de :

- o **Diminuer l'exposition des piétons et cyclistes aux arrêts dans les rues Saint-Jacques et Saint-Pierre** en réduisant la longueur de la traversée (à l'intersection Saint-Pierre et Notre-Dame), en rendant fonctionnel les feux de signalisation pour piétons et cyclistes et en traçant plus de marquage au sol de priorité aux transports actifs (à l'intersection Saint-Jacques et Boyer direction N-S). Une autre manière de s'assurer de cette réduction est en incluant une phase pour piétons à mobilité réduite.
- o **Améliorer la visibilité entre les usagers de la route.** Dans le contexte pierrois, c'est en aménageant des avancées de trottoir et des lampadaires à bas échelle pour piétons, de manière à augmenter le sentiment de sécurité dans le quartier.

- Réduire la vitesse des véhicules motorisés en installant des mobiliers urbains comme des dos-d'âne. Une autre manière de le faire est de faire un tracé en zigzag à l'approche de certaines intersections.
- Réduire le gabarit routier. La réduction du gabarit routier permet non seulement aux automobilistes de ralentir pour pouvoir s'ajuster, mais aussi de diminuer la distance de traversée des usagers vulnérables.



Figure 7-1: Marquage en zigzag

Suivant une étude menée en Virginie sur ce type de marquage, les automobilistes ralentissaient instantanément à la vue de ce tracé. Le réflexe pour les automobilistes est de ralentir à l'approche de ces intersections¹⁷. De cette étude :

- **61%** des personnes en véhicule à moteur prétendent être en accord ou fortement en accord au fait que ce tracé augmente leur attention et leur précaution.
- **48%** des automobilistes recommandent et souhaitent continuer l'utilisation de ce type de marquage

¹⁷ [EN LIGNE], <http://vtrc.virginiadot.org/PubDetails.aspx?PubNo=11-R9>, consulté le 15 novembre 2017

- **54%** des usagers en transport actif sont favorables ou fortement favorables à cette nouvelle approche de l'espace routier.
- **71%** des cyclistes et piétons affirment que cela a une influence positive sur le comportement des automobilistes en ce qui a trait au passage de la route.

L'entretien et la continuité de ce type d'ouvrage sont facilités par l'utilisation d'une peinture durable qui devrait perdurer durant toutes les saisons possibles.

- **La cohabitation entre le réseau autoroutier, des rues et avenues.** Cette recommandation met l'accent sur les enjeux d'aménagement d'un échangeur dans le milieu, les causes d'insécurité des habitants du quartier. Le transit du trafic migratoire des automobilistes à l'intérieur du quartier est généré prioritairement par les automobilistes provenant de l'autoroute 20, de la route 138 et de l'échangeur actuel.

Cette partie du rapport appelle à la cohérence entre les routes nationales et les municipales. Au regard des emprises autoroutière et routière dans Saint-Pierre, il faut s'assurer que la transition entre ces deux réseaux se fasse de façon sécuritaire et de manière à diminuer l'impact sur la santé des populations avoisinantes.

Cette recommandation est efficace si l'on se permet de :

- Réduire le volume de circulation sur certaines offres de solution de remplacement, comme celle de l'échangeur Saint-Pierre. L'idée n'est pas d'augmenter la capacité des réseaux autoroutiers, mais de les rendre conviviaux et viables pour tous.
- Réduire la vitesse de circulation en réduisant les voies de circulation. **Une idée proposée serait de rendre la rue Saint-Jacques en sens unique, vers l'est dans le quartier.**
- Le réaménagement de la rue Saint-Jacques en y insérant des voies cyclables dans les deux sens et certains espaces de stationnement. Cette revitalisation permettra de relever la fonction commerciale de la rue Saint-Jacques qui a toujours été la sienne et contribuera au développement du territoire. Pour l'attrait visuel, le verdissement de la rue et les programmes d'encouragement à l'embellissement des façades commerciales seront appropriés.

7.2 Orientation 2 : Développement Durable

À l'orientation précédente, le critère de décision qu'est l'accessibilité transparait. En ce qui a trait à cette autre orientation, la revitalisation de l'espace est ressortie.

En effet, il s'agit de l'héritage que l'on souhaite léguer aux générations futures. L'ouvrage ou les infrastructures qui seront installés à Saint-Pierre devrai(en)t être durable(s) et aider à l'augmentation du sentiment d'appartenance des pierrois à leur milieu de vie.

Cette partie sert d'entrée en matière pour le prochain livrable, qui accentuera essentiellement la revitalisation de l'espace de l'échangeur Saint-Pierre et celui de la rue Saint-Jacques.

Les bonifications pour une telle mise en application sont les suivantes :

- L'augmentation de l'attrait du quartier ;
- Faire de Saint-Pierre un motif de déplacement en lui-même ;
- Faire des aménagements du quartier des exemples de structures durables et utiles pour la génération actuelle et celle à venir.

Quelques exemples d'aménagements pour l'ouvrage de génie civil qui est celui de l'échangeur Saint-Pierre :



Toronto Underpass Park

Des espaces ludiques pourraient être aménagés sous le viaduc pour donner davantage d'autres fonctionnalités au viaduc et diminuer l'effet visuel qu'a l'emprise de l'ouvrage.



Source : (vimeo), Victoria- Australia



Buffalo Bayou Promenade (Houston, Texas, États-Unis) (SWA Group, [s.d.]

7.3 Autres recommandations

Il s'agit dans cette partie de faire ressortir l'ensemble des recommandations tirées des corps professionnels lors des trois panels organisés par la RUI. Les procès-verbaux de ces panels se trouvent en annexe de ce rapport. Les faits saillants qui en découlent sont les suivants :

- La révision du risque que représente la proximité de la voie ferrée dans le quartier. Le risque sur la santé des citoyens, on parle aussi de réfléchir en amont aux conséquences s'il arrive un incident majeur suite à un déraillement de train.
- La reconstruction de l'échangeur Saint-Pierre en priorisant les usagers vulnérables (piétons et cyclistes) lors de la conception dudit ouvrage de génie civil.
- La décontamination des sols contaminés. Il s'agit principalement de l'espace de l'autre côté du tunnel Saint-Pierre. La plupart des terrains se trouvant dans de le territoire d'Émile-Pominville et des rues riveraines sont contaminées, à cause de leur proximité aux anciens sites industriels et de la contamination *via* les eaux de ruissellement.

Les études des sols contaminés devraient être refaites en raison du nombre sans cesse croissant d'habitants qui résident dans le quartier. **Nous recommandons une étude complète des sols dans cette région.**

- La rue Saint-Jacques est la colonne vertébrale du quartier Saint-Pierre. Elle mérite un aménagement sécuritaire et adéquat qui lui permettrait de retrouver sa fonction initiale, celle de rue commerciale. Saint-Jacques se doit d'être reconstruit enfin de retrouver son dynamisme économique d'avant, notamment qui se caractérise par les commerces de proximité. **Notre recommandation est d'aménager des espaces de stationnement pour auto et vélo de manière à encourager les personnes traversant le quartier à s'arrêter.**

7.4 Recommandations des variantes conception et aménagement

Les recommandations des variantes conception et aménagement sont celles qui font suite au présent mémoire, dont les maquettes et la modélisation 3d seront effectuées par des étudiants bénévoles en urbanisme.

Ces recommandations sont les suivantes :

- Rendre la rue Saint-Jacques en sens unique, vers l'est, entre Ouellette et Saint-Pierre ;

- Faire de l'avenue Ouellette, une avenue en sens unique, vers le sud. Afin de sécuriser la circulation des écoliers et des personnes âgées dans le secteur ;
- Redonner à la rue Saint-Jacques son cachet de rue commerciale de par des aménagements urbains ;
- Aménager une voie réservée pour cyclistes et autobus sur la rue Saint-Jacques, en direction ouest, le long du tronçon cité ci-haut ;
- Revitaliser le dessous de l'échangeur, de manière à le rendre plus accueillant, par des aménagements récréatifs, et profitables aux environnements humain et écologique ;
- Sécuriser l'avenue Saint-Pierre et le croisement entre l'avenue Saint-Pierre et la rue Notre-Dame.

Annexe 2 Propositions Equipe 1 - Atelier R



Revitalisation Saint-Pierre

Charrette en urbanisme | Argumentaire

Echangeur Saint-Pierre & rue Saint-Jacques



Rosie Cormier - Saywell
Daniel Syvret
Baptiste Tesson



TABLE DES MATIÈRES

Mise en contexte	p.3
Stratégie 1 Redéfinir l'espace voirie	p.4
Stratégie 2 Restructurer les flux de circulation	p.6
Stratégie 3 Proposer du mobilier urbain innovant	p.7
Stratégie 4 Aménager des espaces attractifs	p.8
Conclusion Urbanisme participatif	p.9
Bibliographie	p.10

MISE EN CONTEXTE

La charrette en urbanisme proposée par le CRUISP a pour objectif d'élaborer des propositions d'aménagement au niveau de l'échangeur Saint-Pierre et de la rue Saint-Jacques. Ces suggestions seront ensuite soumises à la ville de Montréal pour son projet de restructuration de l'axe autoroutier et son plan de camionage mais elles seront également destinées au Ministère des transports pour ce qui a trait au futur projet de l'échangeur. La problématique de la mobilité est au cœur de la réflexion et différents enjeux émanent : mobilité active, sécurité, accessibilité, développement durable, urbanisme tactique, etc.

Le groupe **atelier**° a pour mission d'élaborer plusieurs stratégies d'aménagement qui sont présentées dans ce rapport. Un deuxième document vient compléter ce dernier avec des illustrations de divers projets déjà réalisés ailleurs dans le monde. L'objectif est de proposer au CRUISP des **idées et concepts innovants** permettant d'offrir une nouvelle praticabilité du quartier Saint-Pierre.

Il convient également de préciser que le CRUISP propose de mettre **la rue Saint-Jacques en sens unique**. Seuls les automobilistes seraient affectés par cette proposition puisque la circulation des transports en commun reste la même. Les stratégies émises dans ce rapport complètent cette mesure préalablement imposée dans ce projet charrette.

STRATEGIE 1 | REDÉFINIR L'ESPACE VOIRIE

L'enjeu principal est de [redonner au citoyen une vraie place dans son environnement urbain](#) ; la réflexion s'articule donc autour des moyens de [redéfinir l'espace voirie](#). La solution avancée repose sur la mise à niveau de l'ensemble de la voirie permettant ainsi de créer une zone d'usages mixtes.

Aussi bien destiné aux automobilistes qu'aux cyclistes et piétons, ce nouvel espace est confronté à des enjeux de sécurité d'autant plus importants que ceux relatifs au modèle traditionnel. Entre réappropriation et praticabilité de l'espace, la lisibilité du territoire est à redéfinir.

Suite au diagnostic réalisé, la dimension linéaire de la rue Saint-Jacques est peu compatible avec la vision proposée. Il s'agit alors de [créer un espace de circulation intuitif](#) asymétrique ([Illustrations | page 6](#)) ne permettant plus à l'automobiliste de s'installer dans une routine de circulation. L'idée est alors de casser la linéarité de l'espace pour mieux contrôler la vitesse des flux de circulation. Entre l'aménagement d'ilots de contournement ou un choix stratégique de revêtement de sol, plusieurs solutions sont avancées ([Illustrations | pages 7-8](#)).

L'objectif est de créer un espace de partage et de respect de l'autre dans sa pratique de la mobilité. Cette proposition d'aménagement est en partie inspirée du concept de naked-street ou de rue nue, qui amène l'idée que la conduite de l'automobiliste est beaucoup plus influencée par son environnement urbain que par la signalisation routière. La proximité des usagers dans leur mobilité et praticabilité de l'espace les sensibilise davantage.

Le design offert sur la rue Saint-Jacques est pensé dans une vision globale :

- La rue Saint-Jacques ne dispose plus que de 2 voies de circulation : une voie uniquement destinée aux autobus vers l'Ouest et une voie destinée à l'ensemble des automobilistes vers l'Est. La voie supprimée est destinée à aménager des ilots de contournement et à offrir une chaussée plus large pour la pratique de la mobilité active notamment ([Illustrations | 5-6](#)).
- L'élargissement des chaussées est en parti destiné aux cyclistes. Ils peuvent également se réapproprier la voie de bus étant donné que leur fréquence de desserte est relativement faible. Des espaces de stationnements vélo sont à aménager sur la rue Saint-Jacques tout comme des abris bus facilement identifiables.
- Les stationnements rue Saint-Jacques sont relocalisés et clairement identifiés sur les rues Ouelette, Duranceau, Boyer, Saint-Pierre, Jolicoeur et Richardson. Cette proposition s'inscrit dans la volonté de libérer la rue principale de l'emprise de l'automobile. Quelques cases pourraient cependant être aménagées sur la chaussée mais uniquement destinées aux services d'urgences et/ou de livraison.

STRATEGIE 1 | REDÉFINIR L'ESPACE VOIRIE

- Les ilots de contournements sont aménagés stratégiquement au niveau des intersections de rue pour contraindre les automobilistes à adapter leur vitesse sur la rue Saint-Jacques mais également lorsqu'ils tournent.
- L'asphalte est désormais banni de la rue au profit d'un revêtement au sol plus clair et/ou coloré. Plusieurs solutions sont envisageables et résident dans le choix des matériaux. Cela permet de réduire les ilots de chaleur tout en respectant l'objectif principal ([Illustrations | 8-9](#)).

La restructuration de la voirie offre plus d'asymétrie sur la rue Saint-Jacques originellement très linéaire. De plus, une [sensibilisation de l'automobiliste](#) à la pratique de cette espace est instituée inconsciemment ; en cassant la linéarité de cet axe, on réduit son champ de vision ce qui entraîne une adaptation de sa vitesse de circulation. L'absence de point de fuite combinée à l'interaction de diverses pratiques de mobilité et à l'aménagement de mobilier urbain dans un même environnement va perturber l'automobiliste ; un sentiment de malaise et d'oppression va alors apparaître. Ce sentiment se traduit par une véritable prise en compte de l'autre et l'automobiliste va alors comprendre qu'il doit [partager équitablement et respectueusement ce même espace](#).

STRATEGIE 2 | POPROSER DU MOBILIER URBAIN INNOVANT

La restructuration de la voirie permet de libérer plus d'espace profitable à la mobilité active et au développement d'un urbanisme tactique. **Une réduction et un contrôle du flux de circulation** répond à des enjeux socio-économiques permettant une **meilleure praticabilité de l'espace**. Au-delà d'offrir un espace adapté à des pratiques de mobilité active fortes, cela représente un véritable enjeu de redynamisation de la rue Saint-Jacques.

Il s'agit de repenser le mobilier urbain et de proposer des concepts innovants ; sa fonction n'est pas simplement esthétique mais doit également être pratique. Le dossier des illustrations propose divers modèles qui pourraient être adaptés au projet. Pour cela, **le design doit être pensé dans une vision plus globale alliant intégration et interactivité**. Suivant le concept d'urbanisme tactique, les usagers doivent pouvoir se réapproprier leur territoire et interagir avec. Le mobilier urbain proposé doit ainsi **offrir plusieurs fonctions tout en repensant sa fonction d'origine de façon innovante**.

Au-delà de pouvoir se réapproprier son espace, l'utilisateur doit pouvoir s'y identifier ; le choix des matériaux et des couleurs est stratégique. Pour répondre à ces enjeux d'identité et d'intégration locale, le choix des pierres pourrait être similaire à celles utilisées le long du canal Lachine et les couleurs des revêtements au sol pourraient faire référence à celles utilisées dans le tunnel piéton situé dans le prolongement de la rue des Erables.

Les propositions émises doivent également répondre à des **enjeux de temporalité**. L'urbanisme tactique développé doit être aussi bien utilisable de jour comme de nuit. Une **ambiance** particulière doit se dégager de sorte à maintenir l'attractivité de l'espace à tout moment de la journée. Cela pourrait se traduire par un éclairage de l'espace, des projections, des jeux de lumière ou encore un revêtement au sol fluorescent. Il est important également de penser l'aménagement de cet espace aussi bien d'été comme en hiver puisque l'espace ne se pratique pas de la même manière (**Illustrations | 13**).

Pour revenir à notre objectif premier qui est de développer la mobilité active au cœur du quartier, il convient de designer des espaces de stationnement pour vélo. La conception de ces modules doit être entreprise de la même façon que celle du mobilier urbain où la plurifonctionnalité est maître mot (**Illustrations | 14**). Parallèlement à cela, il est important d'identifier clairement les arrêts de bus et d'aménager des abris favorables à son utilisation. **Une accessibilité universelle au transport en commun est indispensable pour tout territoire soucieux de sa population**.

STRATEGIE 3 | RESTRUCTURER LES FLUX DE CIRCULATION

Les enjeux d'accessibilité et de lisibilité au niveau de l'échangeur Saint-Pierre sont fondamentaux. Défini comme étant une entrée principale du quartier, le paysage urbain se traduit par des axes de circulation importants qui marquent une frontière physique et visuelle nuisible à l'attractivité du site. S'il est parfaitement souhaitable d'aménager les espaces situés en dessous des ponts, il convient tout d'abord de **repenser la circulation autour de ce point d'entrée**. En effet, il s'agit de répondre à la fois à des enjeux de sécurité mais aussi d'attractivité ; aménager un parc situé au croisement d'axes de circulation ne serait pas pertinent d'un point de vue urbanistique.

Le quartier Saint-Pierre ne doit pas se définir comme un moyen de contournement de l'autoroute et des mesures doivent être prises pour réorienter adéquatement l'automobiliste. La première mesure prise se situe au niveau du croisement de Saint-Jacques et Saint-Pierre ; les automobilistes arrivant du Sud par Saint-Pierre ne pourront plus tourner à gauche pour rejoindre Saint-Jacques et seront, en amont, redirigés sur la rue Richmond (**Illustrations | 19**). Cela permet de réduire le flux de circulation au cœur du quartier et ainsi de récupérer une voie de circulation à destination des cyclistes. Une double **piste cyclable clairement identifiée** va désormais permettre de relier le quartier Saint-Pierre au canal Lachine.

La seconde stratégie adoptée réside dans la relocalisation des bretelles autoroutières, plus en retrait de part et d'autre de l'échangeur, le long de la rue Notre-Dame-Ouest. Il s'agit dans un premier temps de **déconcentrer le flux de circulation** mais également d'entraîner un ralentissement du flux de circulation en amont grâce à l'aménagement de carrefours (**Illustrations | 18**). Cette proposition répond aussi bien à des enjeux de sécurité, de lisibilité que d'attractivité en vue de l'aménagement d'un parc.

Parallèlement à cela, l'axe de circulation contournant le Tim Hortons doit être remis en fonction à destination des usagers arrivant du Sud par Lasalle et souhaitant se diriger sur la rue Notre-Dame Ouest en direction de Montréal. Cette proposition vise à **fluidifier davantage le trafic** et à **offrir un aménagement plus adapté aux manœuvres des camions**.

STRATEGIE 4 | AMÉNAGER DES ESPACES ATTRACTIFS

Point d'entrée mais aussi point de centralité du quartier, la requalification des abords de l'échangeur Saint-Pierre offre une véritable opportunité de redynamiser le quartier et d'attirer de nouveaux usagers. La restructuration des flux de circulation permet de libérer un vaste espace propice à l'aménagement d'un parc.

L'identité d'un quartier réside en grande partie dans son histoire et proposer un aménagement qui renoue avec son passé permettrait de [créer un véritable engouement et une acceptabilité sociale](#) plus forte du projet. La réutilisation de l'ancienne voie ferrée combinée à un verdissement intense de ces espaces en friche s'avère être un excellent moyen de répondre à ces enjeux. Cela pourrait se traduire par la requalification de vieux wagons de train le long de la voie ferrée ; chacun se verrait attribué une nouvelle fonction comme des modules de jeux, de jardins collectifs, terrasses ou autres ([Illustrations | 22](#)). Disposés de part et d'autre de l'avenue Saint-Pierre, ils permettraient d'[identifier le point d'entrée du quartier](#).

Parallèlement à cela, les piliers de ponts doivent être revalorisés et de nombreux aménagements déjà réalisés ailleurs dans le monde offrent une vaste palette de possibilités. Cela se traduit aussi bien par des représentations graphiques, des murs végétalisés, des espaces de balançoires, des modules d'escalade et autres. De plus, la topographie du terrain permet également d'offrir des espaces sportifs comme terrains de basket / soccer ou skate-park pouvant se transformer en patinoire l'hiver. Dans le prolongement des aménagements au sol, des miroirs pourraient être installés sur les dessous du pont pour refléter le décor proposé. Cela permettrait de prolonger l'ambiance qui s'en dégage ([Illustrations | 23-26](#)).

Pour rejoindre la stratégie 2 développée auparavant, les aménagements proposés doivent s'inscrire dans le temps aussi bien de jour comme de nuit et d'été comme d'hiver. Les solutions sont similaires mais l'enjeu est d'autant plus important que ce parc se situe directement à l'entrée du quartier.

Des espaces de stationnement incitatifs seraient par ailleurs aménagés le long de la rue Richmond offrant ainsi un accès direct au parc. De plus, cet espace serait directement relié au parc Roger-Richer qui se verrait lui aussi entièrement réaménagé. L'espace de stationnement laisserait place à un agrandissement du parc qui serait bordé d'un muret de pierre le long de la rue Richmond pour une question de sécurité. Le parc à chien ferait toujours parti intégrante du parc. Plus de végétation serait proposé et se combinerait avec l'aménagement d'un point d'eau afin d'apporter une ambiance sonore plus agréable ([Illustrations | 27](#)). Dans la volonté d'oublier la présence de l'autoroute dans [la création d'une expérience sensorielle](#) plus intense, des murs végétaux seraient installés en arrière-plan sur les parois du pont. Le design proposé serait en accord avec l'ensemble des propositions faites et permettrait d'offrir un autre point d'entrée attractif au quartier Saint-Pierre.

CONCLUSION | URBANISME PARTICIPATIF

Dans le cadre du projet charrette proposé par le CRUISP, plusieurs stratégies d'aménagement ont été élaborées pour la rue Saint-Jacques et l'avenue Saint-Pierre. L'objectif principal est de développer la pratique de la mobilité active et de pouvoir en contrepartie répondre à des enjeux de sécurité. L'homme a été placé au cœur de la réflexion et pour aller plus loin, l'équipe atelierR° souhaite s'engager pleinement vers le [concept d'urbanisme participatif](#) pour assurer la pérennité de l'ensemble du projet. Ce concept vise à intégrer l'ensemble des acteurs dans la réflexion et la réalisation du projet en vue de favoriser son acceptabilité sociale. C'est un enjeu très important à prendre en considération et plusieurs opportunités intéressantes se dessinent.

Un premier [partenariat](#) pourrait être créé avec l'école mobilisant ainsi les enfants, enseignants et représentants du CRUISP pour mettre en place un atelier de peinture pour certaines sections de chaussée. Parallèlement à cela des événements ponctuels sur l'agriculture en milieu urbain pourraient être offerts par le marché en vue d'aménager des jardins collectifs au sein du quartier. Le CRUISP pourrait également mettre en place des ateliers table-ronde pour, dans un premier temps, designer certains modules de mobilier urbain puis dans un second temps les réaliser. Des appels à projet pourraient être lancés pour les représentations graphiques des piliers de ponts et les résidents pourraient prendre part aux votes ou bien même choisir le thème de l'appel à projet.

Au-delà des propositions émises, l'objectif est de permettre au CRUISP de visualiser concrètement ce qui pourrait être réalisé à Saint-Pierre ([Illustrations | 29](#)). Les idées doivent être transposées à l'échelle de notre site et une adaptation à l'environnement local est nécessaire. Par ailleurs, pour favoriser [l'acceptation du projet par ses usagers](#), une campagne de communication doit être entreprise en amont. Face à la restructuration des axes de circulation, le projet doit être mis en œuvre progressivement le temps de la phase d'acceptation. Le rejet du projet par ses usagers serait nuisible et contre productif à sa réalisation. C'est pour cette raison que la mise en place d'un modèle d'urbanisme participatif s'avère être la solution pour [mener ce projet de façon concerté, stratégique et durable](#).

BIBLIOGRAPHIE

Hervé Marchal, Jean-Marc Stebe, « A quelles expériences sensorielles la ville nous invite-t-elle ? », Les grandes questions de la ville et de l'urbain 2014 (chapitre 7), p. 203-250.

Marie-Hélène Bacqué, Mario Gauthier, « Participation, urbanisme et études urbaines », Participations 01/2011 (n° 1), p. 36-66.

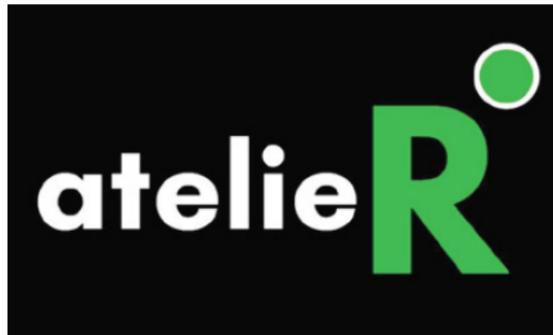
Pierre-Jacques Olnier, « Les « nouvelles » pratiques d'aménagement des rues des villes britanniques. Les Home Zones : la variante anglaise des expériences de voirie partagée », Flux 04/2006 (n° 66-67), p. 39-49.



Revitalisation Saint-Pierre

Charrette en urbanisme | Argumentaire

Echangeur Saint-Pierre & rue Saint-Jacques



Rosie Cormier - Saywell

Daniel Syvret

Baptiste Tesson

(514) 634.2376

(514) 226.7661

(418) 376.2867

r.cormiersaywell@gmail.com

daniel.sivret.petruzzello@outlook.com

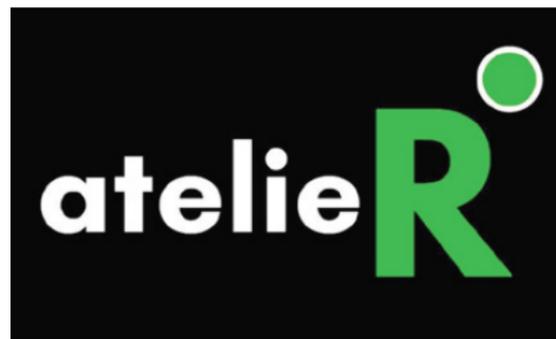
baptiste.tesson20@gmail.com



Revitalisation Saint-Pierre

Charrette en urbanisme | Illustrations

Echangeur Saint-Pierre & rue Saint-Jacques



Rosie Cormier - Saywell
Daniel Syvret
Baptiste Tesson



TABLE DES MATIÈRES

Stratégie 1 Redéfinir l'espace voirie	p.3
Stratégie 2 Restructurer les flux de circulation	p.9
Stratégie 3 Proposer du mobilier urbain innovant	p.13
Stratégie 4 Aménager des espaces attractifs	p.17
Conclusion Urbanisme participatif	p.24

STRATEGIE 1 | REDÉFINIR L'ESPACE VOIRIE

L'enjeu principal est de redonner au citoyen une vraie place dans son environnement urbain ; la réflexion s'articule autour des moyens de [redéfinir l'espace voirie](#).

La solution avancée repose sur la création d'un espace de circulation intuitif. Cette proposition d'aménagement est en partie inspirée du concept de naked-street qui amène l'idée que la conduite de l'automobiliste est beaucoup plus influencée par son environnement urbain que par la signalisation routière.

La création d'un espace de partage multi-usages traduit une sensibilisation de l'automobiliste et au respect de l'autre dans sa pratique de la mobilité. Une prise de conscience émane quant au partage d'un même territoire.

STRATEGIE 1 | REDÉFINIR L'ESPACE VOIRIE

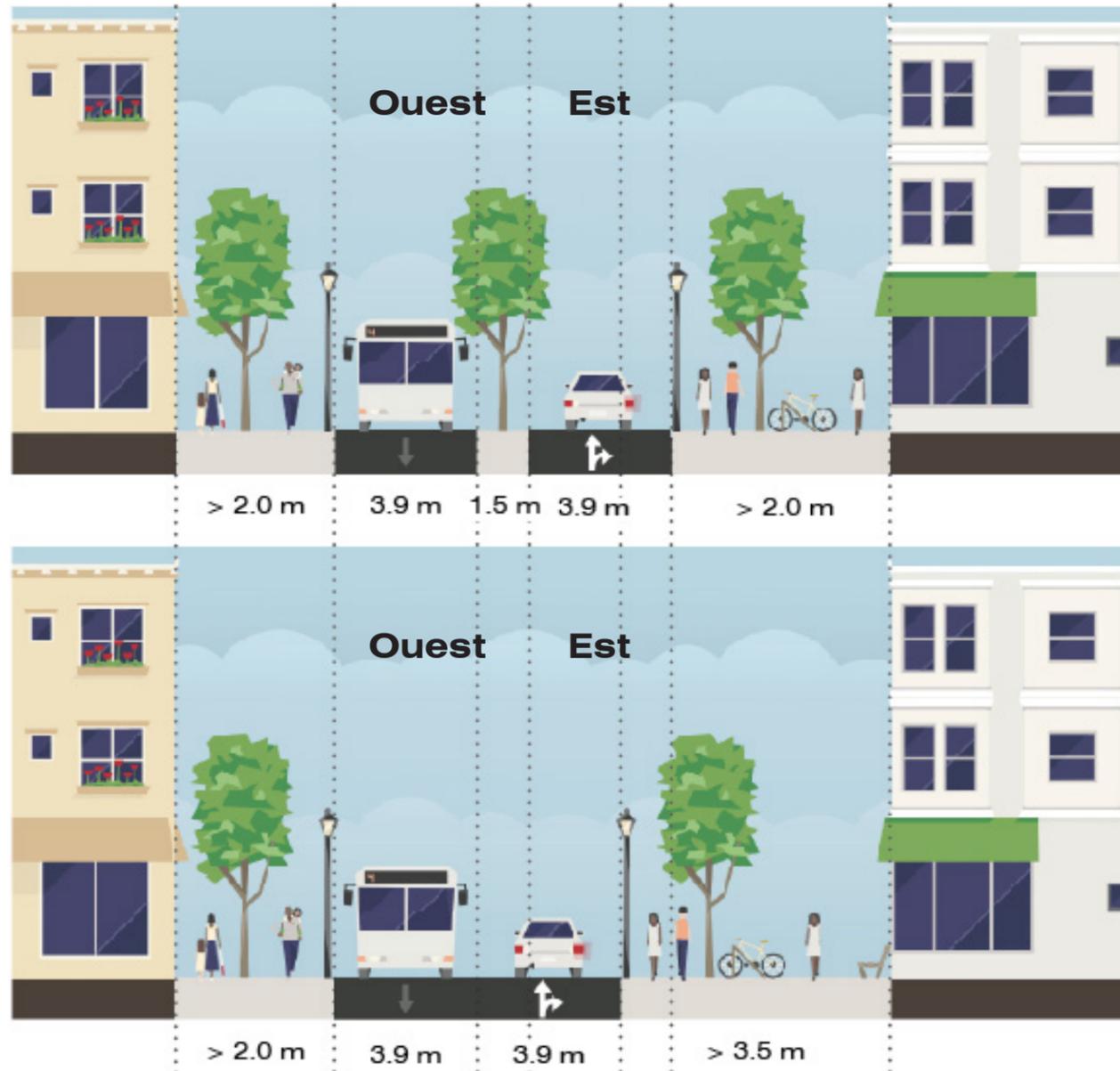
> Rue Saint-Jaques



STRATEGIE 1 | REDÉFINIR L'ESPACE VOIRIE

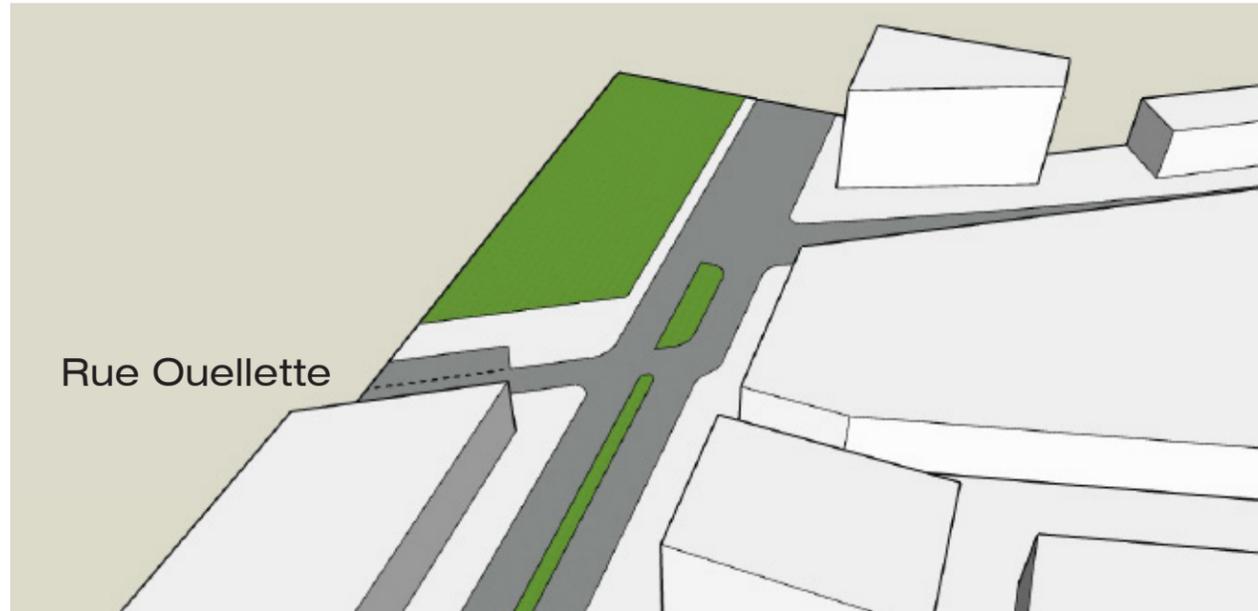
> Rue Saint-Jaques | Coupe longitudinale

Les deux modèles s'alternent d'une section de rue à l'autre.

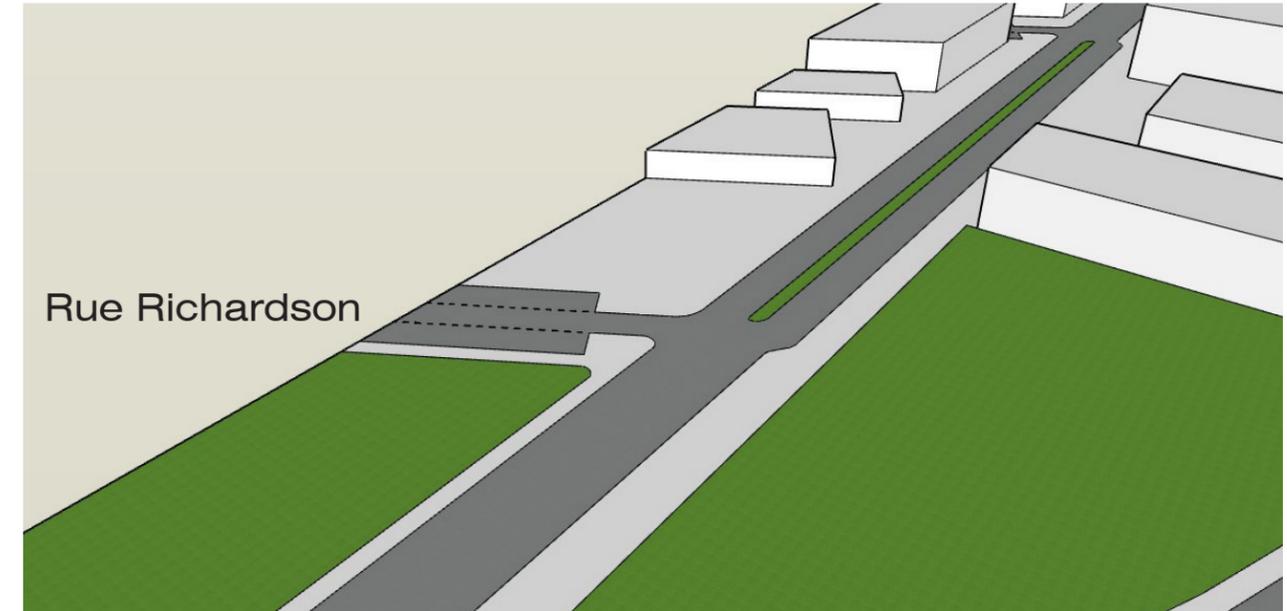


STRATEGIE 1 | REDÉFINIR L'ESPACE VOIRIE

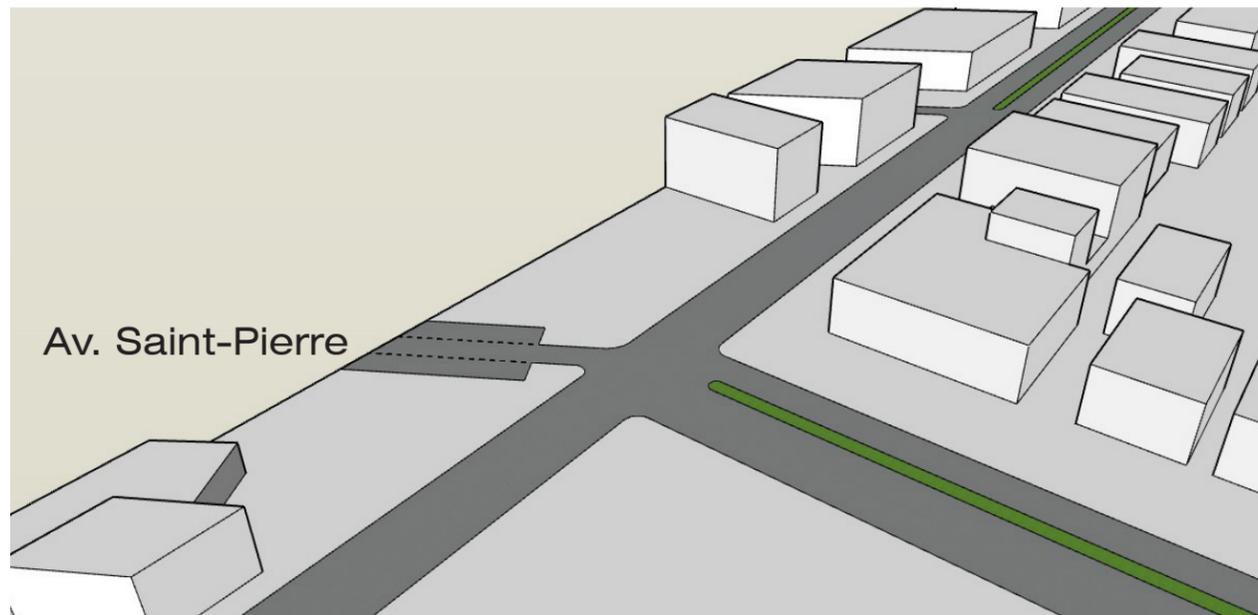
> Croisement Saint-Jaques & Ouellette



> Croisement Saint-Jaques & Richardson



> Croisement Saint-Jaques & Saint-Pierre

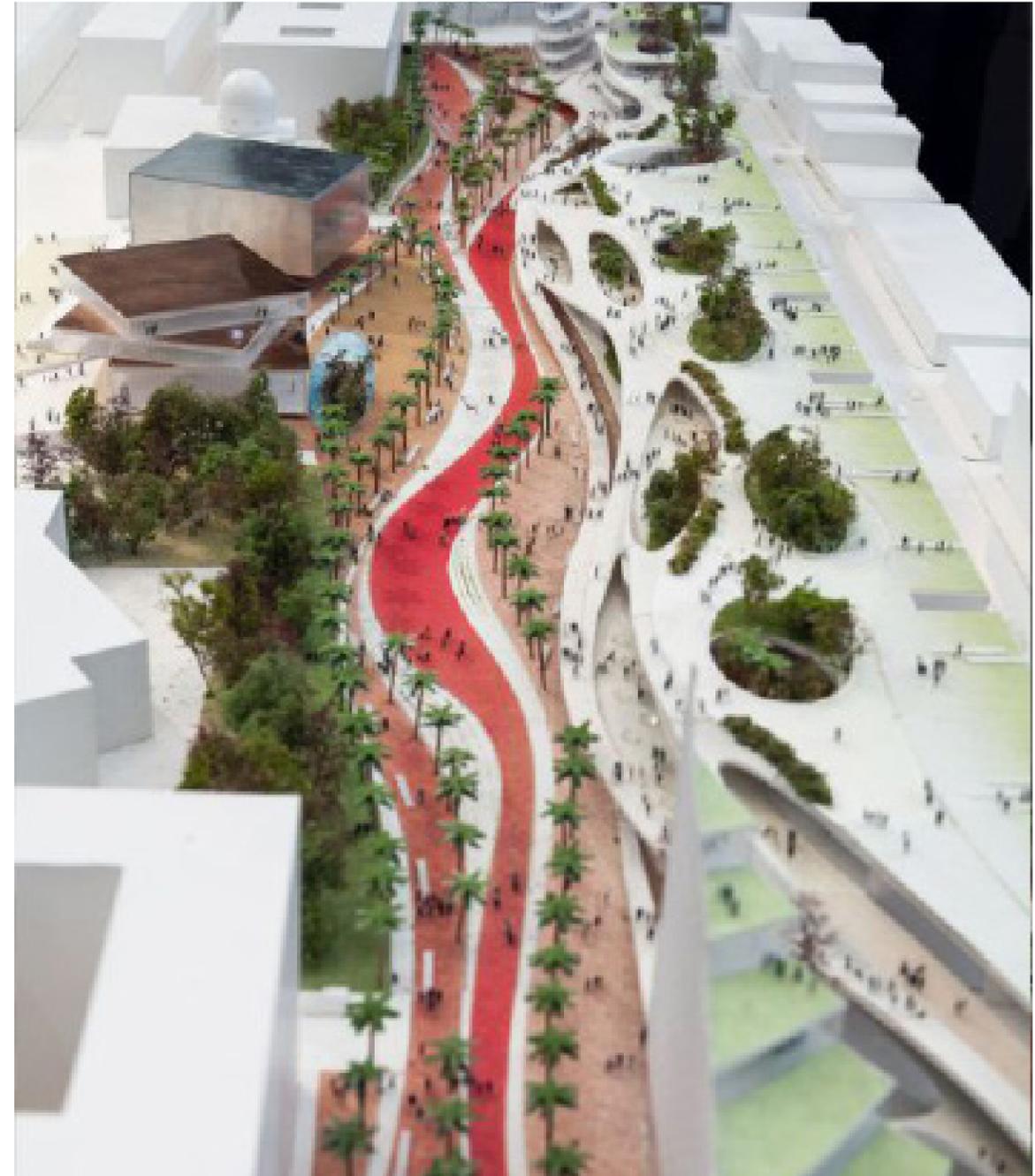


STRATEGIE 1 | REDÉFINIR L'ESPACE VOIRIE

> Leicester Golden Mile | Londres, Angleterre

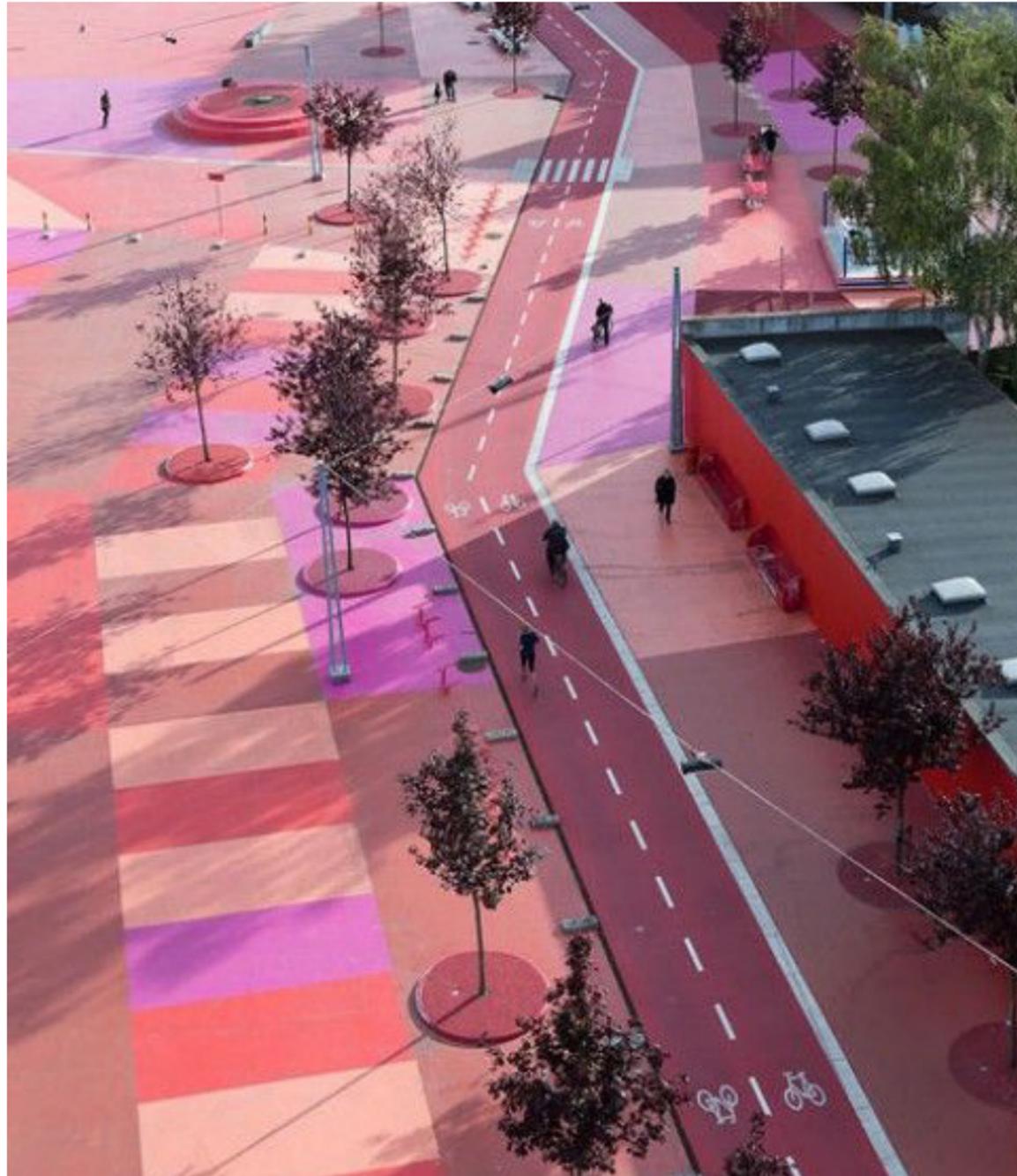


> Master plan | San Berillo, Italie



STRATEGIE 1 | REDÉFINIR L'ESPACE VOIRIE

> Superkilen Park | Copenhague, Danemark



> Non identifié



STRATEGIE 1 | REDÉFINIR L'ESPACE VOIRIE

> Color Jam | Chicago, USA



> Villeray place publique | Montréal, Canada



> Place Hermine Dasovsky | Vienne, Autriche



STRATEGIE 2 | POPROSER DU MOBILIER URBAIN INNOVANT

La restructuration de la voirie permet de libérer plus d'espace profitable à la mobilité active et au développement d'un urbanisme tactique.

Il s'agit de **repenser le mobilier urbain** et de proposer des concepts innovants; sa fonction n'est pas simplement esthétique mais doit également être pratique. Le design doit être pensé dans une vision plus globale alliant intégration et interactivité. Le mobilier urbain proposé doit ainsi offrir plusieurs fonctions tout en repensant sa fonction d'origine de façon innovante.

STRATEGIE 2 | POPROSER DU MOBILIER URBAIN INNOVANT

> LandWave | Boston, USA



> Collectif Parenthèse - Jeu de Paume | Montpellier, France



> Parked Bench | Londres, Angleterre



> Collectif Parenthèse - Jeu de Paume | Montpellier, France



STRATEGIE 2 | POPROSER DU MOBILIER URBAIN INNOVANT

> Collectif Parenthèse - Jeu de Paume | Montpellier, France



> Pink Balls | Montral, Canada



> Collectif Le Mange Trottoir | Montréal, Canada



> The Umbrella Festival | Agueda, Portugal



STRATEGIE 2 | POPROSER DU MOBILIER URBAIN INNOVANT

> **Swing Time | Boston, USA**



> **Gertrudenkirchhof | Hambourg, Allemagne**



> **Bentway | Toronto, Canada**



STRATEGIE 2 | POPROSER DU MOBILIER URBAIN INNOVANT

> **Bike Parking Canopy** - NL Architects | Pays-Bas



> **Bike Arc** | Palo Alto, USA



> **Pit In - Store MUU** | Japan



STRATEGIE 3 | RESTRUCTURER LES FLUX DE CIRCULATION

Il convient de [repenser la circulation](#) autour de l'échangeur Saint-Pierre, point d'entrée du quartier. Il s'agit aussi bien de répondre à des enjeux de sécurité que d'attractivité.

Le quartier Saint-Pierre ne doit pas se définir comme un moyen de contournement de l'autoroute et des mesures doivent être prises pour réorienter adéquatement l'automobiliste.

Les propositions suivantes visent à fluidifier davantage le trafic et à offrir un aménagement plus adapté aux différentes pratiques de la mobilité.

STRATEGIE 3 | RESTRUCTURER LES FLUX DE CIRCULATION

> Croisement Saint-Pierre et Saint-Jaques | Coupe D



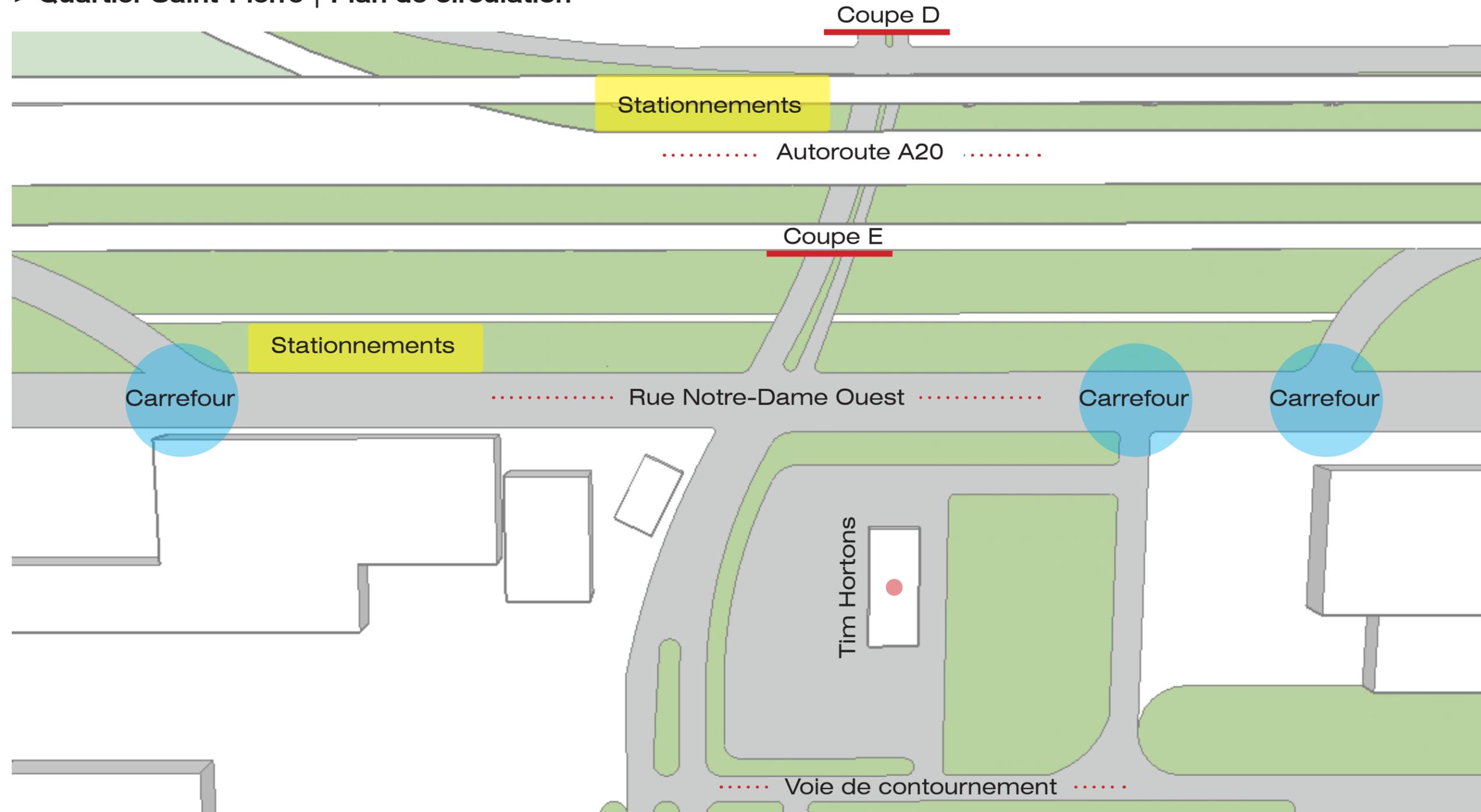
STRATEGIE 3 | RESTRUCTURER LES FLUX DE CIRCULATION

> Croisement Saint-Pierre et Notre-Dame Ouest | Coupe E



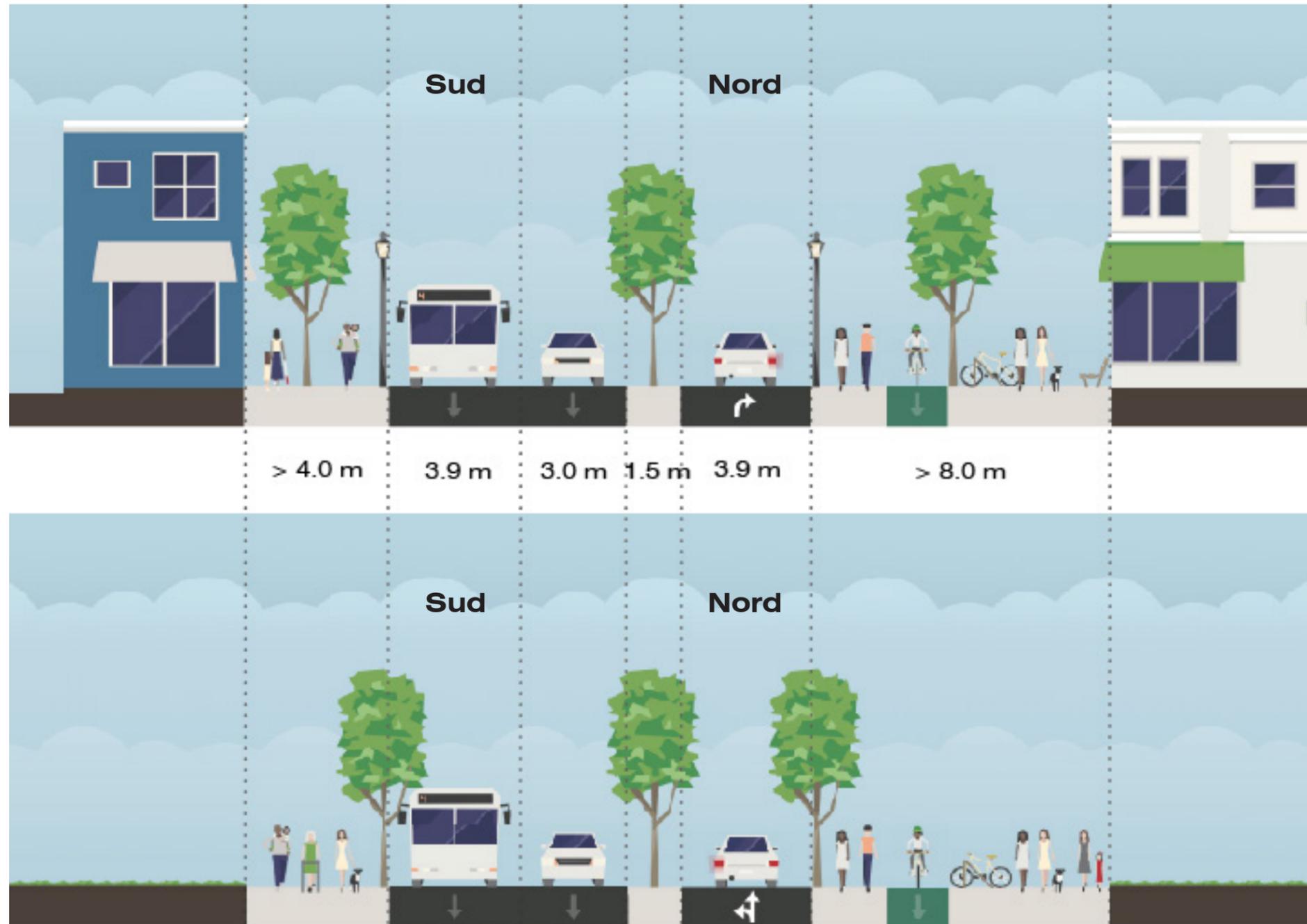
STRATEGIE 3 | RESTRUCTURER LES FLUX DE CIRCULATION

> Quartier Saint-Pierre | Plan de circulation



STRATEGIE 3 | RESTRUCTURER LES FLUX DE CIRCULATION

> Avenue Saint-Pierre | Coupe D - E

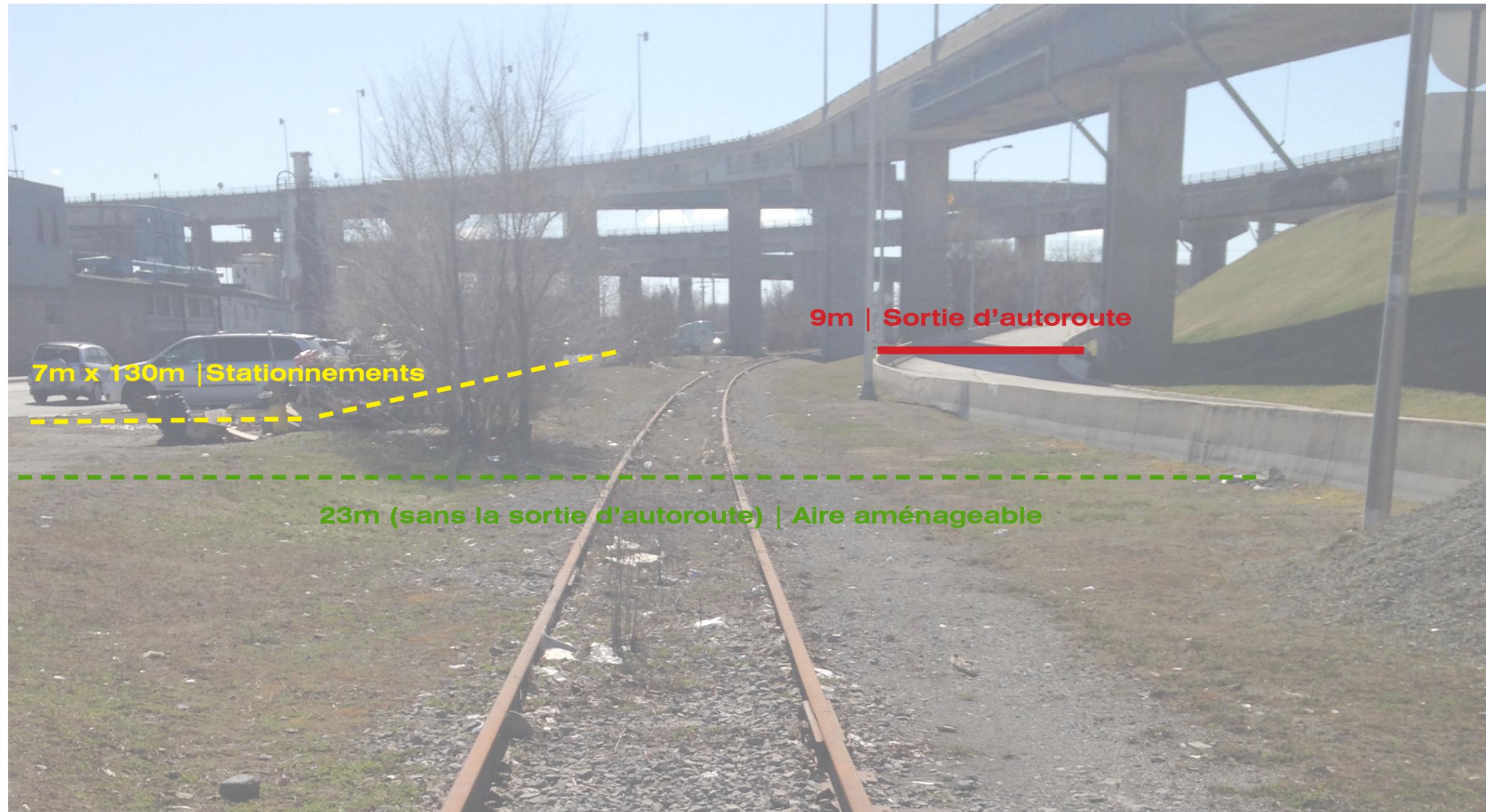


STRATEGIE 4 | AMÉNAGER DES ESPACES ATTRACTIFS

La restructuration des divers flux de circulation permet de libérer de belles opportunités d'aménagement quant à la création de parcs. La palette de possibilité est grande et se traduit aussi bien par des activités socio-culturelles, artistiques que sportives. La revalorisation de l'ancienne voie ferrée combinée à une requalification des piliers de ponts et à verdissement intense de ces espaces sont des moyens efficaces et durables de répondre à des enjeux d'attractivité. L'expérience sensorielle est à promouvoir pour **créer une identité forte** à ces places.

STRATEGIE 4 | AMÉNAGER DES ESPACES ATTRACTIFS

> Voie ferrée - Sortie d'autoroute



STRATEGIE 4 | AMÉNAGER DES ESPACES ATTRACTIFS

> Wagon Jeux | Marseille, France



> Union Street Urban Orchard | Londres, Angleterre



> Wagon Jeux | Marseille, France



> Jardin sur la piste | Stockholm, Suède



STRATEGIE 4 | AMÉNAGER DES ESPACES ATTRACTIFS

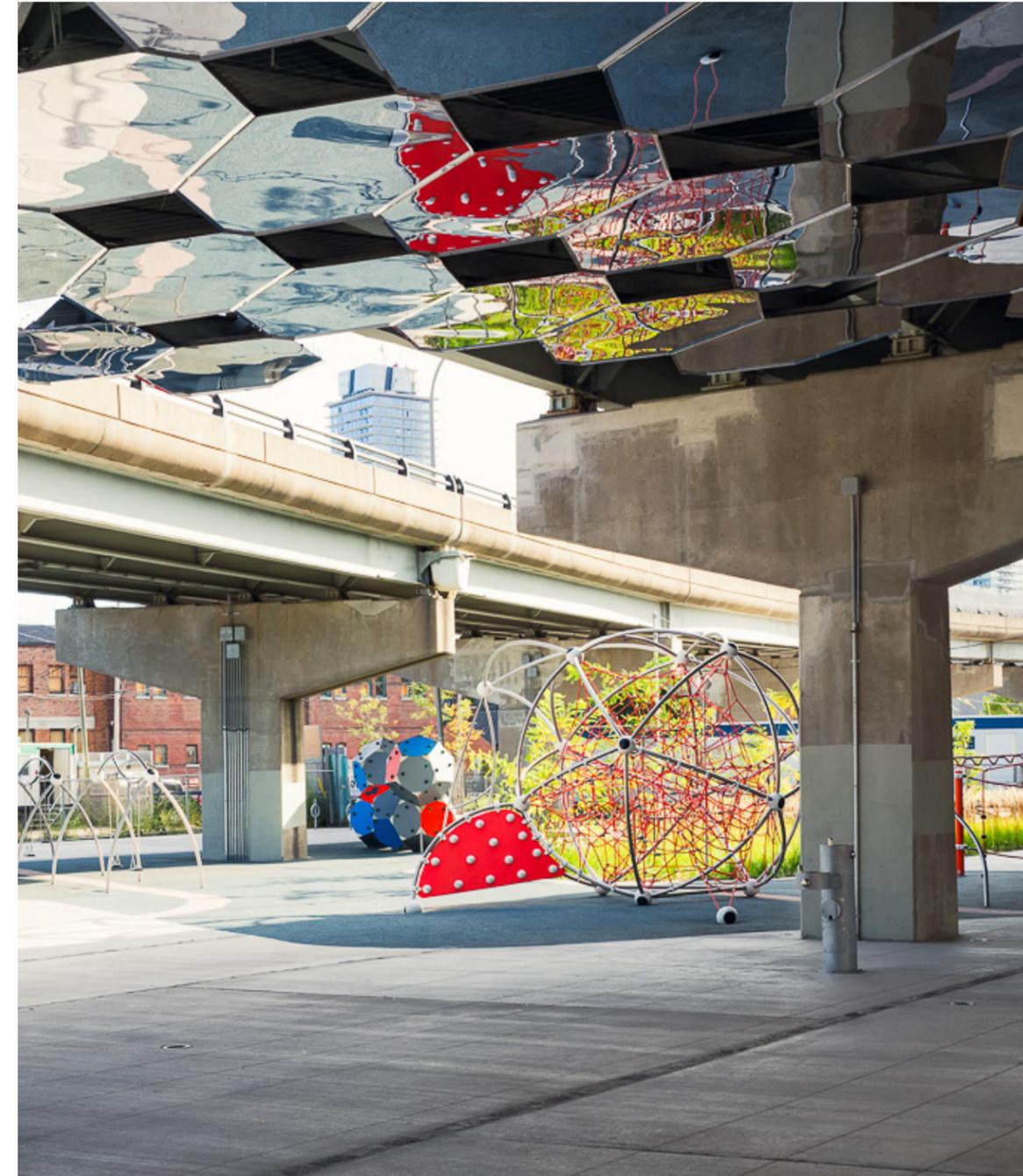
> Underpass Park | Toronto, Canada



> Underpass Park | Toronto, Canada



> Underpass Park | Toronto, Canada



STRATEGIE 4 | AMÉNAGER DES ESPACES ATTRACTIFS

> Burnley Bouldering Wall | Melbourne, Australie



> The Rope Forest | Copenhagen, Danemark



> Under the Bridge Park | Detroit, USA



STRATEGIE 4 | AMÉNAGER DES ESPACES ATTRACTIFS

> Ghost Train Park | Lima, Pérou



> Ghost Train Park | Lima, Pérou



> I-5 Colonnade | Seattle, USA



STRATEGIE 4 | AMÉNAGER DES ESPACES ATTRACTIFS

> **Via Verde | Mexico, Mexique**



> **Ballroom Luminoso | San Antonio, USA**



> **Sensing YOU | San Jose, USA**



> **Aspire Lighting Project | Sydney, Australie**



STRATEGIE 4 | AMÉNAGER DES ESPACES ATTRACTIFS

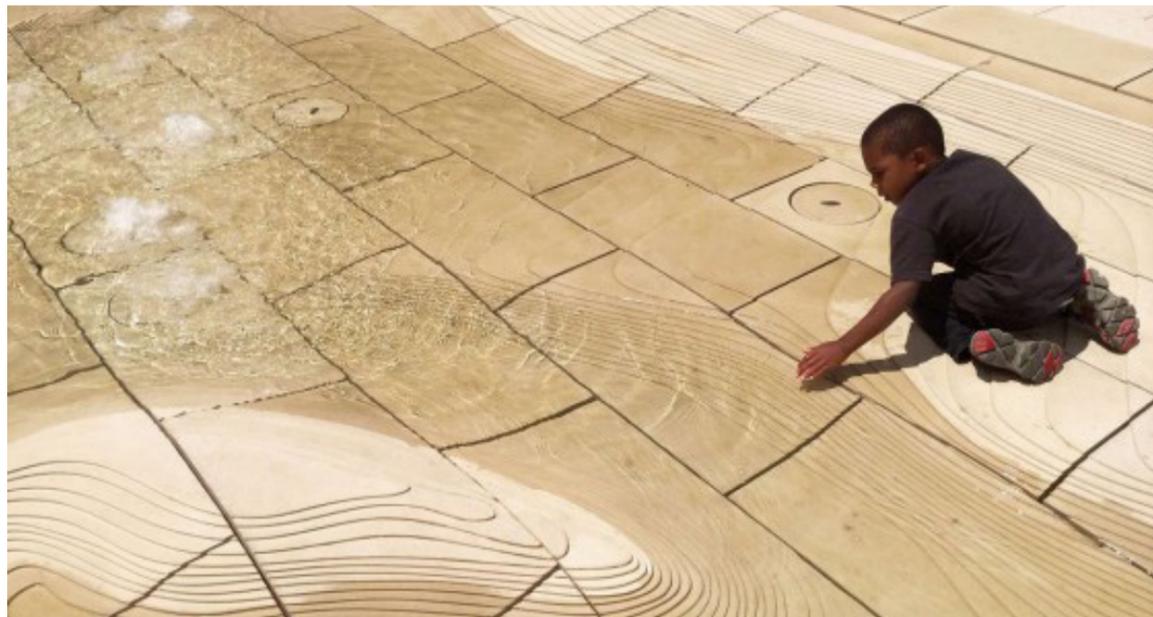
> **Via Verde | Mexico, Mexique**



> **Ballroom Luminoso | San Antonio, USA**



> **Sensing YOU | San Jose, USA**



> **Aspire Lighting Project | Sydney, Australie**



CONCLUSION | URBANISME PARTICIPATIF

L'homme a été placé au cœur de la réflexion et pour aller plus loin, l'équipe atelierR° souhaite s'engager pleinement vers le [concept d'urbanisme participatif](#) pour assurer la pérennité de l'ensemble du projet. Ce concept vise à intégrer l'ensemble des acteurs dans la réflexion et la réalisation du projet en vue de favoriser son acceptabilité sociale. C'est un enjeu très important à prendre en considération et la mise en place d'un modèle d'urbanisme participatif s'avère être la solution pour mener ce projet de façon concerté, stratégique et durable.

CONCLUSION | URBANISME PARTICIPATIF

> Moonwalk | Pasadena, USA



> Collectif etc | Bordeaux, France



> Collectif Le Mange Trottoir | Montréal, Canada



> Collectif etc | Miramas, France





Revitalisation Saint-Pierre

Charrette en urbanisme | Illustrations

Echangeur Saint-Pierre & rue Saint-Jacques



Rosie Cormier - Saywell

Daniel Syvret

Baptiste Tesson

(514) 634.2376

(514) 226.7661

(418) 376.2867

r.cormiersaywell@gmail.com

daniel.sivret.petruzzello@outlook.com

baptiste.tesson20@gmail.com



Annexe 3 Propositions Equipe 2

Requalification des artères Saint-Jacques et Saint-Pierre et des abords de l'échangeur Saint-Pierre du quartier Saint-Pierre de l'arrondissement de Lachine de la ville de Montréal

Proposition d'aménagement présenté à Revitalisation Saint-Pierre

Par Haya Hatab, Robbie Ghossein, Darwin Suffrard et Vincent Lazure - 

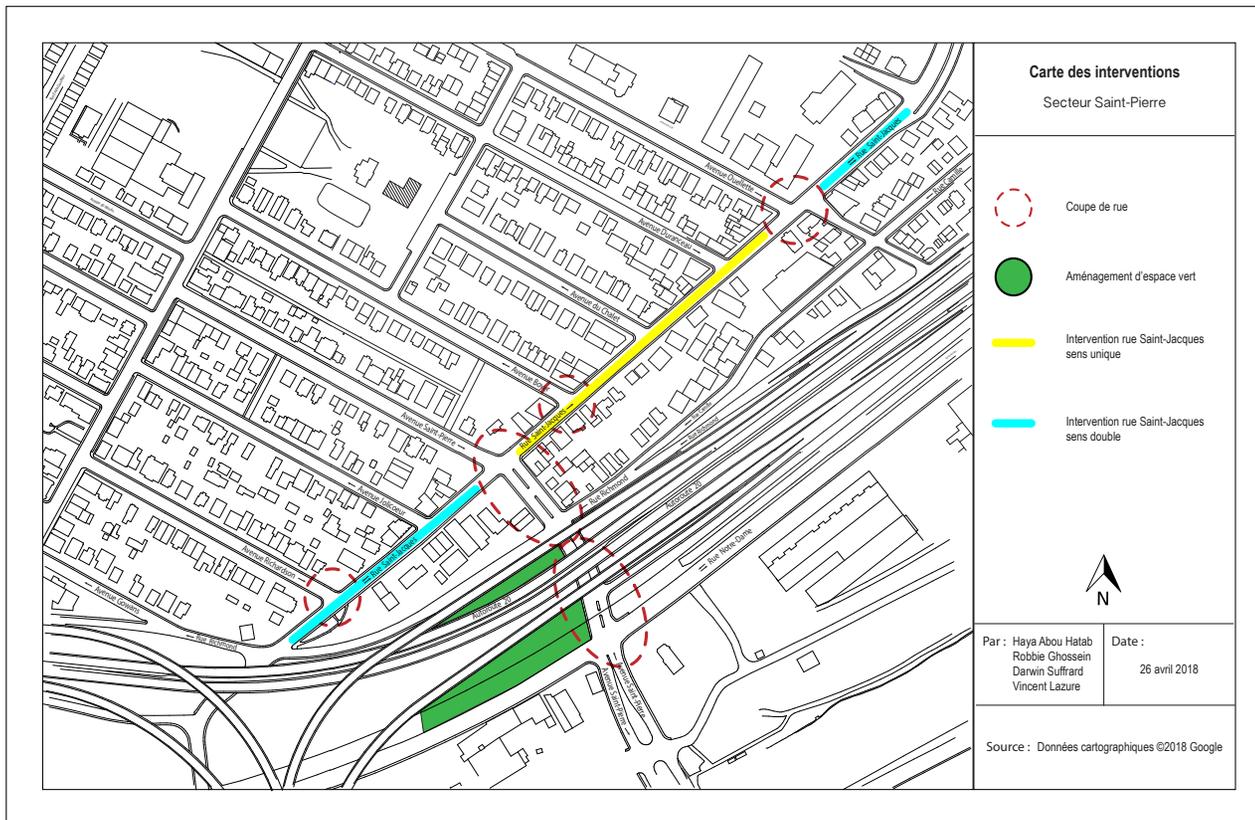
étudiants au baccalauréat en urbanisme à l'Université du Québec à Montréal - École des sciences de la gestion



Revitalisation
Saint-Pierre



Carte des balises du mémoire



Description

Les propositions suivantes sont basées sur le mémoire émis par le comité de revitalisation Saint-Pierre. Des balises préliminaires ont été imposées aux propositions suggérées afin de les encadrer.

D'abord, la rue St-Jacques, entre l'avenue St-Pierre et l'avenue Ouellette, serait en sens unique vers l'est. Une voie réservée pour autobus sur ce même segment de la rue St-Jacques en direction ouest pourrait aller dans l'autre sens. Ainsi, le réaménagement de la rue St-Jacques doit être pensé en incluant tous les modes de transport, tels que le vélo et la marche. Cinq intersections ont été ciblées pour étudier ces interventions.

Ensuite, quelques problématiques ont été soulevées sur la rue St-Jacques; le camionnage, l'étroitesse des trottoirs, la circulation automobile trop grande et rapide, la difficulté pour les piétons de traverser la rue, le manque de verdissement causant des îlots de chaleur et la faible offre commerciale.

Nous proposons plusieurs solutions pour traiter ces problèmes évoqués par le comité de sécurité, via le réaménagement de l'artère Saint-Jacques.

Intersection rue Saint-Jacques et avenue Ouellette



Aménagements

- Circulation à sens unique seulement pour les voitures vers l'est
- Largeur réduite de la voie automobile
- Voie réservée pour autobus et vélos vers l'ouest
- Piste cyclable en site propre vers l'est
- Trottoirs élargis - permettant des aménagements
- Verdissement des deux côtés
- Vitesse réduite permettant une circulation sécuritaire
- Insertion de mobilier urbain
- Création de corridors verts
- Signalisation claire
- Marquage au sol
- Lumière suffisante

Projeté



Crée sur Streetmix.

Intersection rue Saint-Jacques et rue Boyer



Projeté



Aménagements

- Circulation à sens unique seulement pour les voitures vers l'est
- Largeur réduite de la voie automobile
- Voie réservée pour autobus et vélos vers l'ouest
- Piste cyclable en site propre vers l'est
- Trottoirs élargis - permettant des aménagements
- Verdissement des deux côtés
- Vitesse réduite permettant une circulation sécuritaire
- Insertion de mobilier urbain
- Création de corridors verts
- Signalisation claire
- Marquage au sol
- Lumière suffisante



Intersection rue Saint-Jacques et avenue Saint-Pierre

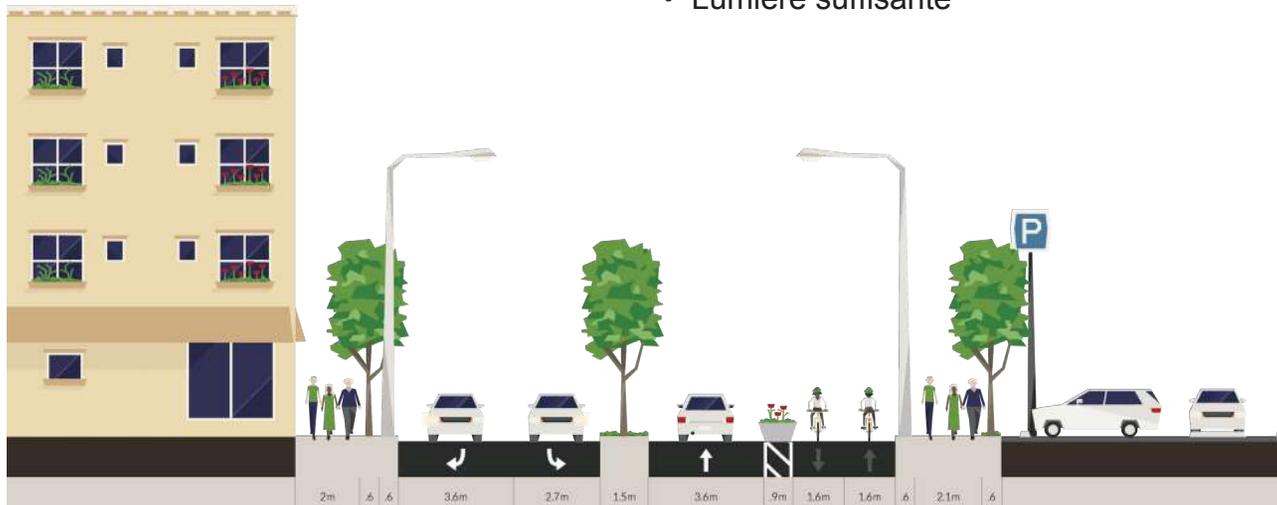
3



Projeté

Aménagements

- Circulation à deux sens permise vers le nord
- Largeur réduite de la voie automobile
- Remplacement d'une voie par une piste cyclable vers le sud
- Piste cyclable en site propre vers le sud
- Trottoirs élargis - permettant des aménagements
- Verdissement des deux côtés et sur le terre-plein
- Stationnement de la Belle province caché
- Insertion de mobilier urbain
- Création de corridors verts
- Signalisation claire
- Marquage au sol
- Lumière suffisante
- Marquage au sol
- Lumière suffisante



Crée sur Streetmix.

Intersection rue Saint-Jacques et rue Notre-Dame

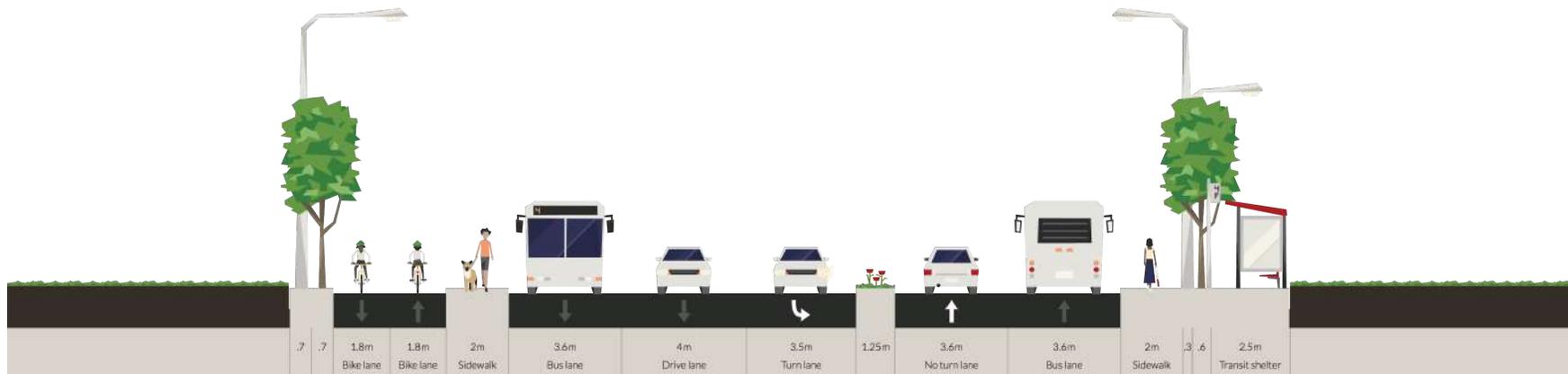


Projeté



Aménagements:

- Circulation à deux sens permise
- Remplacement d'une voie par une piste cyclable
- Piste cyclable en site propre vers le sud
- Trottoirs élargis - permettant des aménagements d'un côté
- Trottoirs plus petits d'un côté - permettant de séparer les piétons
- Verdissage des deux côtés et du terre-plein
- Création de nouveaux passages piétons du côté est
- Insertion de mobilier urbain
- Signalisation claire
- Marquage au sol
- Lumière suffisante
- Création d'un parc urbain à l'ouest



Crée sur Streetmix.

Intersection rue Saint-Jacques et rue Richardson

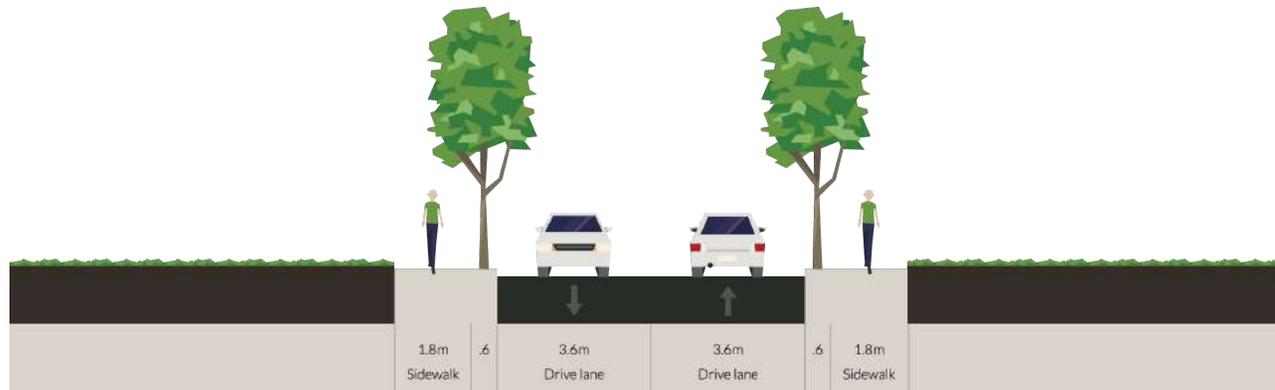


5

Aménagements

- Voie plus étroite permettant moins d'aménagement
- Circulation permise à deux sens - jusqu'à l'avenue Saint-Pierre
- Largeur légèrement réduite de la voie automobile
- Verdissement des deux côtés
- Vitesse réduite permettant une circulation sécuritaire
- Lumière suffisante

Projeté

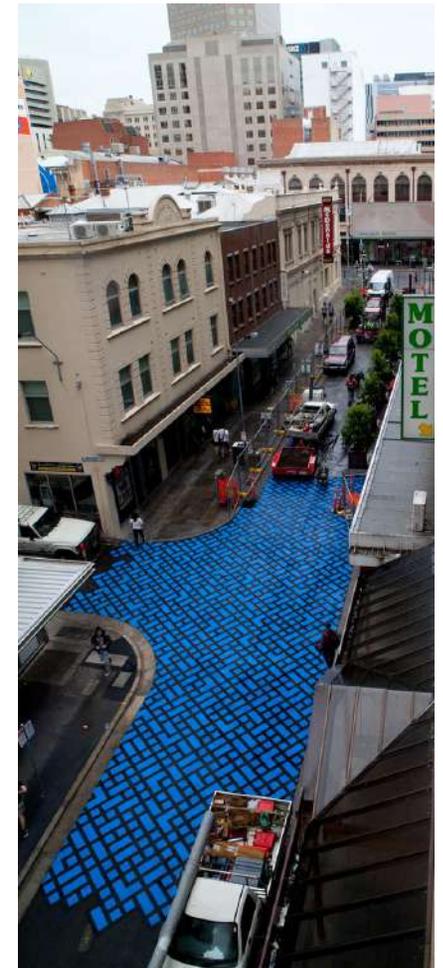


Crée sur Streetmix.

Interventions pour les transports collectifs et actifs

La voie réservée pour autobus serait identifiée, en plus de par la signalisation, par un marquage au sol bleu, en utilisant des lignes diagonales. Cette couleur, identitaire pour Saint-Pierre, serait visible sous la neige blanche. Des lignes diagonales pour les marquages au sol des traverses piétonnes permettraient de faire une continuité avec le design. Ces dernières pourraient continuer les lignes légèrement diagonales jusqu'aux intersections pour les piétons.

Il y aurait une implantation d'une piste cyclable en direction est sur la rue Saint-Jacques, entre les avenues Saint-Pierre et Ouellette. Cette piste cyclable à sens unique sera séparée par un îlot de verdure pour marquer la séparation entre les voitures et les vélos. Elle viendrait se connecter à la piste cyclable existante sur l'avenue St-Pierre et permettrait un lien cyclable avec le canal Lachine. La voie réservée aux autobus serait partagée avec les vélos pour ceux circulant en direction ouest. De petits aménagements simples pourraient contribuer au confort et à la sécurité des cyclistes.



Images 1, 2, 3, 4

Interventions à l'intersection Saint-Pierre et Notre-Dame

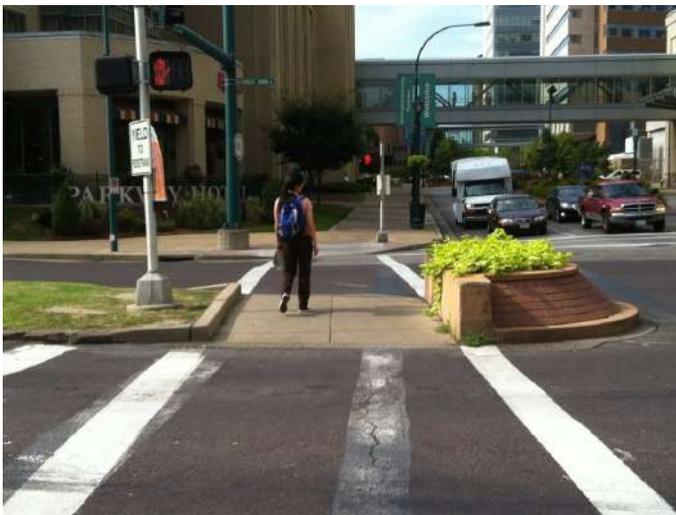
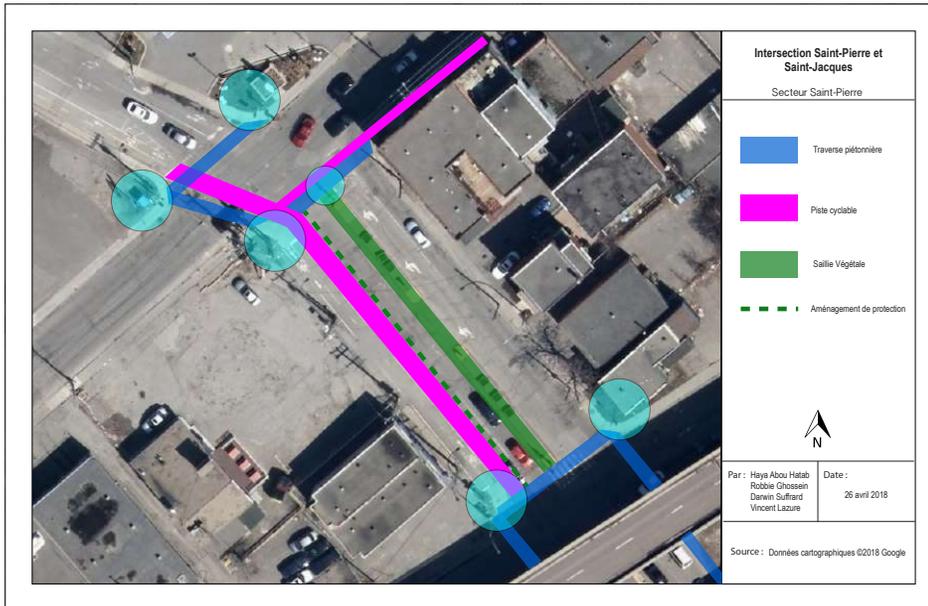


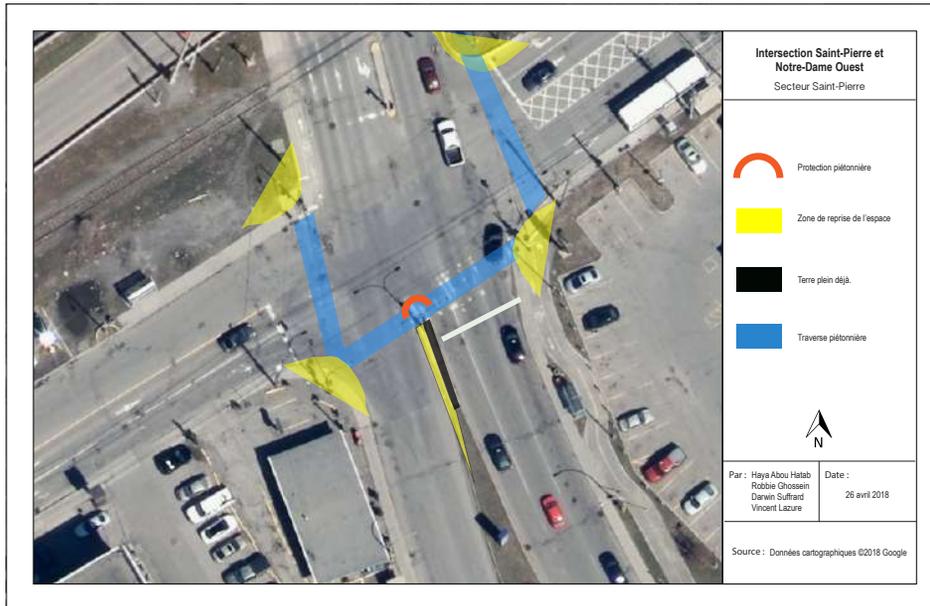
Image 5

L'intersection de l'avenue Saint-Pierre et de la rue Saint-Jacques est sujette à une circulation automobile forte. En effet, les camions et automobiles l'utilisent pour transiter vers d'autres quartiers et arrondissements. Cette forte circulation peut créer des accidents entre les automobilistes, les piétons et les cyclistes. La sécurité devient l'une des priorités des propositions.

D'abord, une piste en site propre remplacerait celle qui est présentement partagée avec les piétons sur le trottoir. Comme il a été expliqué précédemment, la rue Saint-Jacques deviendrait un sens unique en direction de l'est, il y aurait alors une baisse de la circulation automobile à l'intersection. Il ne serait plus justifié qu'il y ait deux voies de circulation sur l'avenue Saint-Pierre en direction de la rue Richmond. La deuxième voie deviendrait une piste cyclable avec une séparation amovible, par pots de fleurs ou par balises, entre la voie et la nouvelle piste cyclables. Elle s'étendrait jusqu'à la sortie du viaduc où elle pourrait bifurquer à la droite où un terrain vague se situe.

Ensuite, il est important que l'intersection soit sécuritaire pour les piétons. Les passages piétonniers à cet endroit seraient aussi peints en bleu, afin qu'ils soient plus visibles par les automobilistes. Les trottoirs seraient prolongés à chaque coin des intersections pour créer un plus grand espace d'attente pour les piétons et ainsi maximiser leur sécurité. Le projet propose également quelques améliorations de l'intersection pour qu'elle soit embellie. Il est important de créer une image positive à l'entrée de la municipalité. C'est pourquoi le terre-plein serait agrandi entre les voies pour pouvoir y planter une série d'arbres. Cela aura pour effet d'embellir et de créer une nouvelle identité chez les résidents. Pour finir, il y aura un agrandissement des trottoirs pour que les piétons puissent bien circuler et aussi installer d'autres saillies végétales.

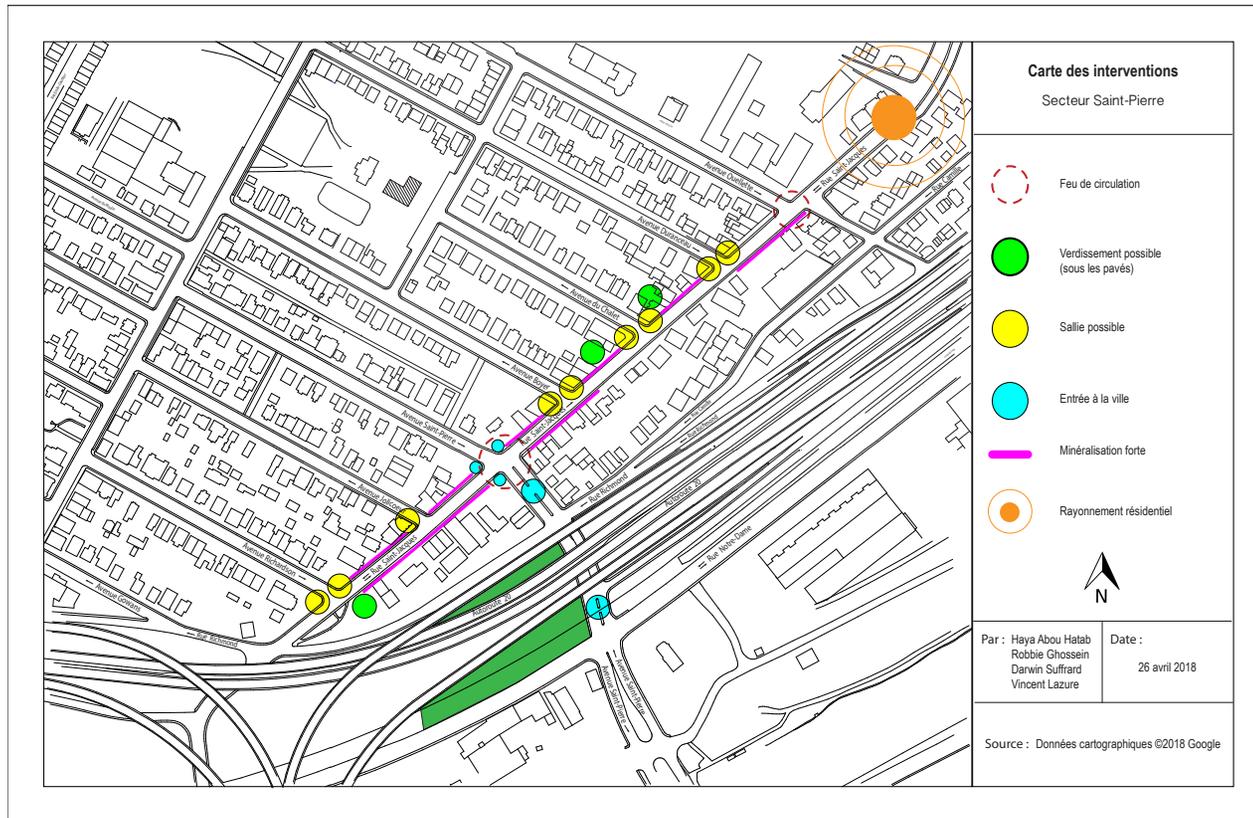
Interventions à l'intersection Saint-Pierre et Notre-Dame



La sécurité est aussi une priorité pour l'intersection à la rue Notre-Dame Ouest et l'avenue Saint-Pierre. Encore une fois, les passages piétonniers devront être sécurisés avec une signalisation et un marquage bleu et être bien à la vue des automobilistes. Également, les trottoirs seront agrandis au niveau des coins de l'intersection pour bien les sécuriser. D'ailleurs, des saillies végétales pourraient y être aménagées pour ainsi augmenter l'esthétisme. Le terre-plein de l'avenue Saint-Pierre au sud de l'avenue Notre-Dame Ouest serait agrandi. Une fois que cet espace serait créé, il serait possible de créer une zone tampon pour les piétons pour permettre aux personnes à mobilité réduite de se protéger entre les deux voies de circulations de l'avenue Saint-Pierre. De cette manière, si une personne n'avait pas eu le temps de traverser, sa sécurité ne serait pas compromise. Une sorte de bouclier en béton serait aménagé pour assurer cette sécurité. D'ailleurs, il serait important que le temps accordé pour traverser soit augmenté, passant de 17 à 30 secondes. Une traverse en deux temps pourrait aussi être implantée.

Les lignes d'arrêts pour les automobiles seraient reculées considérablement pour éviter qu'un automobiliste ralenti en retard et empiète sur les passages piétonniers. Une autre des problématiques qui a été identifiée se lie au fait que les gens ont tendance à traverser le côté de l'avenue Saint-Pierre, où il n'y a pas de trottoirs ou de signalisation. Les gens l'empruntent tout simplement pour sauver du temps. Cela est un risque important et c'est pourquoi une action doit être prise. Le projet rajouterait donc un trottoir de ce côté avec un passage piétonnier au niveau de l'intersection avec les rues Notre-Dame et Richmond ainsi que de nouveaux feux de circulation.

Carte des interventions ponctuelles



Description

La carte suivante désigne les endroits propices à des interventions ponctuelles sur le territoire à l'étude.

Entre les rues Richardson et Ouellette se trouve présentement un quartier mixte accueillant des commerces, des institutions et des parcs. Ceci se traduit en une rue qui accueille différents usagers du quartier tout au long de la journée et donne un caractère public aux aménagements.

En rose sont identifiées les sections fortement minéralisées de l'artère Saint-Jacques. Ceux-ci sont particulièrement dépourvus de verdissement et d'aménagement.

En jaune sont identifiées les intersections où des saillies de trottoir larges pourraient être aménagées. Celles-ci sont caractérisées par le fait qu'elles commencent à des rues à sens unique larges et permettant du stationnement des deux côtés. Donc, réduire la largeur de la rue à ces intersections, n'aurait pas de conséquences négatives.

L'entrée au quartier sous le viaduc mériterait les interventions indiquées en bleu.

L'espace sous le viaduc serait transformé en parc urbain, identifié en vert.

Interventions linéaires - rose

Actuel

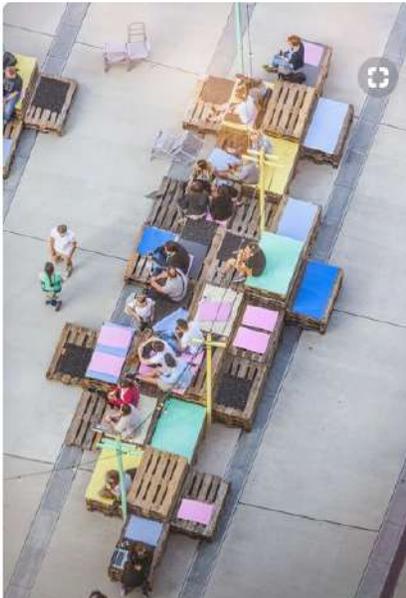


Source: Google Street View. (2018).

Tel que démontré par les coupes de rues, les trottoirs devraient être élargis à leur largeur maximale. Cela permettrait aux piétons d'avoir le maximum d'espace sur la rue, tout en permettant une largeur de 3,6 mètres pour la voie réservée aux autobus et la voie de circulation automobile et une piste cyclable. La largeur des trottoirs pourrait varier de 2 à 4 mètres, en fonction de la marge avant des bâtiments sur la rue St-Jacques. Également, ceci offrirait l'espace nécessaire afin d'installer des aménagements de façon linéaire sur la rue. Des bancs linéaires apporteraient du confort pour les usagers et embellirait la rue.

Par le fait même, un verdissement de ces sections servirait à réduire les îlots de chaleurs, améliorer la qualité de l'air et l'esthétisme du quartier. Ceci pourrait être fait en verdissant les bancs et en réutilisant l'espace autour des arbres plantés. Une séparation entre les piétons et les voitures, comme des arbres ou de la verdure au sol, permettrait aussi de les sécuriser davantage.

Projeté



Images 6, 7, 8, 9



Interventions linéaires - rose



Image 10, 11, 12, 13

Une requalification de l'artère Saint-Jacques promet de la dynamiser. En créant un intérêt et une raison pour que les gens soient tentés à aller sur la rue, cela permettrait de donner une deuxième vie aux commerces et aux entreprises du secteur, tout en faisant profiter les citoyens de l'espace public qui leur appartient. Or, lorsque la rue et les commerces sont optimisés, d'autres entreprises seraient sûrement tentées à venir s'installer dans le secteur, ce qui profite autant au quartier qu'aux citoyens.

Il faudrait permettre des terrasses, minces et efficaces, au long des rues devenues plus larges. En assurant un design et du mobilier confortable, cela rendrait les commerces plus attirants pour la population.

Un intérêt plus particulier devrait être accordé à l'utilisation de la lumière sur la rue, car elle permet de facilement créer un environnement intéressant, autant de jour que de soir. En jouant avec les effets de la lumière, plusieurs ambiances différentes pourraient être créées.

D'autres façons de rendre la rue intéressante seraient d'accueillir une programmation culturelle. Ceci serait accompli en exposant de l'art et des structures au long de la rue. Il est important d'annoncer ces événements à la population. Ceci permettrait aussi de mettre en valeur l'éducation et la culture de la ville et des citoyens. Ultime-ment, des événements peuvent aussi être facilement insérés à ce contexte. Puisque la circulation automobile est grandement réduite, des festivals d'art, de gastronomie, de musique seraient plus faciles à accueillir.

Interventions sur les saillies - jaune

Actuel



Source: Google Street View. (2018).

Des saillies de trottoir seraient aménagées à chaque intersection propice. D'une part, celles-ci permettraient de sécuriser le piéton traversant la rue. Une saillie vient rétrécir la rue perpendiculaire à la rue St-Jacques au croisement de celle-ci pour réduire la distance de traverse des piétons et pour sécuriser l'attente du piéton au coin de la rue. De plus, tel qu'il est mentionné, des traverses de rue seraient aménagées à chaque intersection, identifiée par un marquage au sol.

D'autre part, les saillies permettraient d'installer plusieurs aménagements pour les usagers. À la différence des interventions linéaires, les saillies pourraient accueillir des activités nécessitant plus de largeurs. Ces activités devraient être orientées vers les besoins des résidents de Saint-Pierre et viseraient à améliorer leur expérience dans l'espace public. Des jeux de société à grandeur humaine, des espaces de lecture, des jardins urbains ainsi que des espaces de repos pour piétons et pour cycliste accompliraient cet objectif.

Projeté



Images 14, 15, 16, 17

Interventions sur les saillies - jaune

La programmation culturelle proposée précédemment le long de la rue Saint-Jacques pourrait être étendue dans les saillies. Celles-ci devraient accueillir des projections d'art urbain, de photographies et même de film. Un éclairage propice complimenterait cet usage. L'objectif serait d'optimiser l'utilisation de l'espace autant de jour que de soir en faisant varier les raisons de se rendre dans le secteur ainsi que les usagers. Bien qu'il n'y ait pas d'espaces pour accueillir un grand nombre de personnes, la multiplication des aménagements permettrait tout de même une offre intéressante.

Dans l'optique d'assurer une utilisation continue de l'espace, il faudrait aussi inclure les différents contextes saisonniers aux aménagements. Les saillies, comme la rue, les activités et la programmation culturelle devraient accueillir des interventions hivernales aussi. Des activités de sculptures dans la neige et des plages d'hiver servant d'espaces de repos seraient pertinentes sur les saillies. L'utilisation de lumières pour créer des ambiances serait d'autant plus jolie et intéressante sur la neige. Les installations artistiques d'hiver sont également très représentante de la culture Montréalaise.

Toutes ces interventions serviraient certainement à créer un lien et un sentiment d'appartenance entre la population de Saint-Pierre et leur quartier.



Images 18, 19, 20, 21, 22, 23,

Interventions à l'entrée du quartier - bleu



L'entrée à la ville est importante pour affirmer l'identité du quartier Saint-Pierre pour ses habitants et pour les visiteurs. Présentement, l'entrée à l'intersection de la Saint-Jacques et l'avenue Saint-Pierre n'a pas d'identification propre. Elle est encore une fois très minéralisée, sans attrait particulier.

Actuel



Source: Google Street View. (2018).

Interventions à l'entrée du quartier - bleu

Projeté



Images 24, 25, 26



Une signalisation marquante pour l'entrée à la ville servirait de point de départ afin de créer une identité au secteur. Celle-ci pourrait être placée de part et d'autre de la rue Saint-Jacques, où il y a le Ultramar. Une compétition de design pourrait être lancée afin d'avoir des options originales pour ces signes. L'option présentée ici offrirait un jeu d'ombre et de lumière au sol par les trous dans la structure.

Comme ailleurs dans le secteur, un verdissement est nécessaire afin de réduire les îlots de chaleur et améliorer la qualité de l'environnement. Le terre-plein serait réaménagé avec un souci pour l'architecture du paysage.

À travers le verdissement de l'intersection et du secteur en général, l'utilisation de la fleur Bonnet bleue, compléterait l'usage du bleu dans le design urbain. Ceux-ci rappelleraient le patrimoine historique du quartier.

“Saint-Pierre tire son nom de la côte, ou coteau, Saint Pierre qui longeait en terrasse, un ancien lac dit Saint-Pierre, aujourd'hui assécher. Au 19e siècle, Saint-Pierre fut aussi connu sous le nom de Blue Bonnet (allusion aux bérets des soldats écossais) qui était celui d'une auberge servant de relai aux diligences qui reliaient Montréal à Lachine, et qui appartenait à un Écossais. La piste de course établie dans le voisinage prit le nom de Blue Bonnet qu'elle a conservé même après son déménagement près du boulevard Décarry.” (La Lucarne utilisée par la ville de Montréal, 2011).

Interventions sous le viaduc - vert



Entre l'autoroute du souvenir et la rue Notre-Dame, il y a un terrain qui n'est pas utilisé et qui pourrait être réaménagé. L'espace qui s'y trouve serait utilisé pour un parc urbain.

Il serait possible d'enlever certains éléments et ainsi de laisser beaucoup plus de place à des aménagements. Par exemple, l'ancienne voie ferrée qui n'est plus utilisée pourrait être enlevée. Il y a également l'extension de la sortie d'autoroute qui sert de relais entre le boulevard Saint-Joseph et l'avenue Saint-Pierre. La rue Notre-Dame fait exactement le même lien entre les deux, il est donc possible de retirer cette voie pour diriger la circulation sur Notre-Dame. Une fois l'espace reprise de ces infrastructures, il serait possible de végétaliser le terrain présentement vague. Il y a aussi un stationnement qui est réservé aux industries au sud de Notre-Dame qui pourrait être réaménagé. Le réseau piétonnier à l'intérieur du parc serait simple, il y aurait un chemin qui débiterait sur l'avenue Saint-Pierre et se dirigerait vers le centre du parc pour ainsi faire une boucle et viendrait longer le boulevard Saint-Joseph. Comme il s'agit d'un endroit entouré par la circulation automobile, il serait important qu'une clôture y soit installée tout autour du parc pour une question de sécurité.

Actuel



Source: Google Earth. (2018).

Interventions sous le viaduc - vert



Images 27, 28

L'objectif principal du parc est de créer une vie animée dans cette partie de l'arrondissement. Plusieurs activités pourraient être faites pour ainsi améliorer la qualité de vie des résidents. Il serait possible de déplacer le « Skate park » qui se situe présentement dans le parc Kirkland et ainsi permettre à celui-ci de construire d'autres aménagements sur son emplacement actuel. Un terrain de volley-ball y serait installé, il s'agit d'un aménagement facile d'entretien qui gagne beaucoup en popularité. Un mur d'escalade à basse hauteur pourrait aussi être construit sur l'un des piliers de l'autoroute. Les enfants et les jeux pourraient alors s'amuser sans pour autant avoir besoin d'un harnais et d'installations de sécurité. Sur la colline de gazon qui sert de support à l'autoroute, on pourrait aménager des petits amphithéâtres qui serviraient de halte pour que les gens puissent s'asseoir et prendre une petite pause de leur travail dans le secteur industriel. Des balançoires seraient également accrochées à la structure pour attirer les familles dans le parc.

Interventions sous le viaduc - vert



Le viaduc de l'autoroute 20 et ses poutres de soutien présent dans la municipalité de Saint-Pierre représentent bien les infrastructures des années 60. Construite entièrement de béton gris, elle ne permet pas de représenter une belle image d'une municipalité. Dans l'optique dont la structure ne sera pas changée dans un avenir rapproché, le projet présenté vient tenter de redécorer cette infrastructure pour ainsi redorer son aspect et améliorer la qualité de vie des résidents. L'aménagement qui est proposé est constitué de deux thématiques différentes en fonction de leur situation géographique. Tout d'abord, le côté du viaduc qui donne sur la rue Richemont sera garni d'aménagement végétal pour augmenter le canope du secteur. Le projet pensait utiliser les piliers de soutiens pour y installer une sorte de jardin vertical comme c'est le cas à la ville de Mexico. Pour ce qui est du viaduc, il sera installé des panneaux de bois où l'on laissera pousser des plantes grimpantes. L'objet derrière cet aménagement est d'enlever au maximum l'image d'un mur gris qui donne en face des habitations sur la rue Camille et Richemont. Cela pourrait également servir de mur de son puisque la circulation automobile y est forte à cet endroit. Ensuite le côté qui donne sur l'avenue Notre-Dame présentera un style qui est beaucoup plus urbain, question de bien conserver l'aspect du quartier industriel où il se situe. Les structures seraient donc peintes d'œuvres d'art urbaines. Ils peuvent donc représenter l'histoire de l'arrondissement où bien des œuvres de toutes sortes pour contribuer au nouveau parc urbain qui sera créé à l'aide de ce projet.



Images 29, 30

Interventions sous le viaduc - vert

Tout comme les aménagements sur la rue Saint-Jacques, ce nouveau parc urbain sous le viaduc devrait accueillir des activités d'hiver afin d'assurer l'utilisation de l'espace en tout temps. En plus, ceci assurerait que l'investissement dans le réaménagement de cet espace est d'autant plus justifié et profitable pour la population.

La plupart des terrains dédiés aux activités d'été seraient facilement convertibles. Par exemple, le terrain de volley-ball pourrait devenir un terrain de curling, le terrain de skate parc pourrait accueillir des glissades et les terrains de yoga et d'exercices pourrait devenir une patinoire.

En somme, des activités à l'échelle humaine misant sur la qualité de vie des résidents résulteraient de la consolidation de l'espace sous le viaduc.

Ceci dit, il est primordial, avant de faire quelconque aménagement, de sécuriser les endroits où les gens pourraient facilement avoir accès à la voie autoroutière puisque beaucoup de buttes lient le viaduc à l'espace en dessous et pourraient être dangereux.



Images 31, 32, 33

Ville de Montréal. (s.d.). Histoire de Lachine. Récupéré de : http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8117,92213588&_dad=portal&_schema=PORTAL

Image 1 : Seth Wexler, Micheal. (s.d.). *Protoyte de poignée amovible de Copenhagenize*. [Photographie.]. Récupérée de <https://novae.ca/2018/04/villes-cyclables-expertise-scandinave-gagne-le-quebec/>

Image 2 : Siegel, Lorenz. (s.d.). *Une voie cyclable à Copenhage*. [Photographie.]. Récupérée de <https://novae.ca/2018/04/villes-cyclables-expertise-scandinave-gagne-le-quebec/>

Image 5 : National Association of City Transportation Office. (s.d.). [Photographie.]. Récupérée de <https://nacto.org/publication/urban-street-design-guide/intersection-design-elements/crosswalks-and-crossings/pedestrian-safety-islands/>

Image 6 : Prinztrager. (2018). *Summer at U 2015*. [Photographie.]. Récupérée de <http://www.prinztraeger.de/arbeiten/sommer-am-u-2015/>

Image 7 : Pendlewood. (2009). *Contemporary urban street furniture*. [Photographie.]. Récupérée de <https://www.flickr.com/photos/44436879@N08/6174188737/>

Image 8 : Architonic. (s.d.). *Sinus Tree Guard by mmicité*. [Photographie.]. Récupérée de <https://www.architonic.com/en/product/mmcite-sinus-tree-guard/1149425>

Image 9 : Architonic. (s.d.). *Botanic Twist by TF Urban*. [Photographie.]. Récupérée de https://www.architonic.com/en/product/tf-urban-botanic-twist/1421749?utm_content=linkpost,20TL,TF-URBAN,MATVS-R,3104345&utm_source=facebook.com&utm_medium=social&utm_campaign=Falcon

Image 10 : Sagan Piechota Architecture . (s.d.). *Reveille*. [Photographie.]. Récupérée de <http://www.sp-architecture.com/reveille/>

Image 11 : Berliner Forum für Geschichte und Gegenwart e.V. (2011). *Platz der 9*. [Photographie.]. Récupérée de <http://worldlandscapearchitect.com/platz-der-9-november-1989-berlin-germany-sinai/#.WvoLJyMrlb0>

Image 12 : Campbell, Jim. (2010). *Scattered Light*. [Photographie.]. <https://www.pinterest.ca/pin/304767099778432341/>

Image 13 : Almeida, Patricia. (2014). *Canopies of Colorful Umbrellas and Beach Ball Cover Streets in Agueda, Portugal*. [Photographie.]. Récupérée de <https://laughingsquid.com/canopies-of-colorful-umbrellas-and-beach-balls-cover-streets-in-aguada-portugal-in-a-month-long-art-installation/>

Image 14 : Jess Scully . (s.d.). *Buidling Blocks*. [Photographie.]. Récupérée de <http://www.trendingcity.org/building-blocks-sydney/>

Image 15 : Source inconnue. Récupérée de <https://www.pinterest.ca/pin/445082375657205233/>

Image 16 : Cliotraat Studio. (2011). *Slackline Installations*. [Photographie.]. Récupérée de <http://iliaestudio.com/2012/01/instalacion-en-un-parque-italiano/>

Image 17 : Source inconnue. Récupérée de <https://i.pinimg.com/originals/b4/cf/4c/b4cf4c2b8daf530af942f23eadf6ad60.jpg>

Image 18 : Aménagement par West 8. Événements de Art Basel Miami. (s.d.). [Photographie.]. Récupérée de <http://myartguides.com/fairs/art-basel-in-miami-beach-2017-film/>

Image 19 : Gallery hip. (s.d.). *Spruce Street Harbor Park*. [Photographie.]. Récupérée de <https://dirt.asla.org/2015/03/09/pop-up-parks-are-getting-bigger/>

Image 20 : Dilan Toymaker. (s.d.). [Photographie.]. Récupérée de <https://inhabitat.com/edmonton-freezeaway-now-open-for-locals-to-glide-on-communal-ice-path/edmonton-freezeaway-in-use/>

Image 21 : Brittain, James. (2015). *Prismatic by RAW*. [Photographie.]. Récupérée de <http://glocal.mx/arquitectura/efimera/2097-prismatica-raw>

Image 22 : Gouvernement du Canada. (2018). *Winterlude*. [Photographie.]. Récupérée de <https://www.canada.ca/en/canadian-heritage/campaigns/winterlude.html?id=156119>

Image 23 : Claude Cormier et associés. (s.d.). *Sugar Beach*. [Photographie.]. Récupérée de <http://www.claudecormier.com/projet/sugar-beach/>

Image 24 : TradeMark. (s.d.). *Chandler Viridian*. [Photographie.]. <https://www.trademarkvisual.com/sign-gallery/#/chandler-viridian/>

Image 25 : Wikipedia. (s.d.). *Lupinus*. [Photographie.]. Récupérée de <https://en.wikipedia.org/wiki/Lupinus>

Image 26 : Source inconnue. Récupérée de <https://www.pinterest.ca/pin/545709679823601121/>

Image 27 : Source inconnue. Récupérée de <https://www.pinterest.ca/pin/235735361722944271/>

Image 28 : Claude Cormier et associés. (s.d.). *Sugar Beach*. [Photographie.]. Récupérée de <http://www.claudecormier.com/projet/sugar-beach/>

Image 29 : Collectif Etc. (s.d.). *Autobarríos SanCris*. [Photographie.]. Récupérée de <http://www.collectifetc.com/realisation/autobarríos-sancris/>

Image 30 : Studio 1202. (2016). *Columnas de viadutos do mexico sao transformado en jardins verticais*. [Photographie.]. Récupérée de <http://studio1202.com.br/news/colunas-de-viadutos-do-mexico-jardim-vertical>

Image 31 : Popcity. (2014). *Fluffy Nuzzles Keep Ince Staers Warm*. [Photographie.]. Récupérée de <https://popucity.net/fluffy-nuzzles-keep-ice-skaters-warm/>

Image 32 : Source inconnue. Récupérée de <https://www.pinterest.ca/pin/433119689138457946/>

Image 33 : Source inconnue. Récupérée de <https://www.pinterest.ca/pin/574209021214603065/>