

PLAN DU
Quartier **vert**
actif et en santé
NDG SUD-EST





PLAN DU QUARTIER VERT, ACTIF ET EN SANTÉ DE NDG SUD-EST

Ensemble pour un quartier vert

*Un plan réalisé dans le cadre du projet
Quartiers verts, actifs et en santé.*

© 2011 Centre d'écologie urbaine de Montréal
(Société de développement communautaire de Montréal)

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

ISBN 978-2-9810129-7-5
Dépôt légal - Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2011

La réalisation du présent plan a été rendue possible grâce au soutien et à l'appui financier de Québec en Forme, de l'Agence de la santé publique du Canada et de la Fédération canadienne des municipalités (Fonds municipal vert).

Indépendamment de cet appui, les points de vue exprimés sont ceux des auteurs et n'engagent en rien la responsabilité de Québec en Forme, de l'Agence de la santé publique du Canada, ni de la Fédération canadienne des municipalités.

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

REMERCIEMENTS PARTICULIERS

à l'équipe, aux partenaires, au comité scientifique du CEUM et aux citoyens qui ont contribué à la démarche pour leur engagement inspiré et inspirant.



Centre d'écologie urbaine de Montréal

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



Coalition québécoise sur la problématique du poids

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

**Ce document peut également être
consulté à l'adresse
www.ecologieurbaine.net/vert-ndg**

MOT DES PARTENAIRES



MOBILIGO

C'est avec beaucoup d'enthousiasme que Mobiligo avait choisi de déposer une proposition dans le cadre de l'appel de projet Quartier vert, actif et en santé (QVAS), lancé par le Centre d'écologie urbaine de Montréal en décembre 2009. Œuvrant déjà dans la promotion des transports alternatifs à l'automobile en solo, le projet de QVAS s'inscrivait dans le champ d'intérêt de Mobiligo tout en apportant une nouvelle expérience en participation et consultation citoyennes. La portée locale du projet ainsi que l'amélioration de l'espace public au profit des déplacements actifs s'insèrent pleinement dans la vision de développement durable de Mobiligo, d'autant plus que le projet favorise une diminution des émissions de gaz à effet de serre (GES).

Le travail et l'expertise de l'équipe du Centre d'écologie urbaine de Montréal sont bien visibles dans ce Plan de Quartier vert. De nombreuses heures de travail ont été nécessaires pour amasser les données, mobiliser les citoyens, organiser les activités, compiler les informations, sans oublier le temps de rédaction. Soulignons que, c'est la participation des organismes, institutions et citoyens qui a rendu possible cette démarche.

Mobiligo tient donc à remercier citoyens, organismes et institutions du quartier, l'arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce ainsi que tout l'équipe du Centre d'écologie urbaine de Montréal pour cette merveilleuse expérience!

Bonne lecture,

Sarah-Maude Guindon
Chargée de projet
Mobiligo

Claude d'Anjou
Directrice
Mobiligo



ARRONDISSEMENT

DE CÔTE-DES-NEIGES—NOTRE-DAME-DE-GRÂCE

Je tiens à remercier tous les intervenants qui ont uni leurs efforts à la réalisation de ce Plan de Quartier vert pour le secteur sud-est de NDG : le Centre d'écologie urbaine de Montréal, Mobiligo, les citoyens et organismes qui ont participé aux consultations ainsi que les employés de l'arrondissement de Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce spécialisés en urbanisme, en circulation et en sécurité routière.

Notre arrondissement est certes l'un des chefs de file à Montréal quand vient le temps d'implanter des mesures concrètes afin de rendre nos quartiers résidentiels plus conviviaux, plus verts, plus attrayants et plus sécuritaires. Il y a toujours du travail à accomplir afin d'améliorer la qualité de vie des résidents et ce nouveau Plan de quartier vert nous aidera dans notre objectif de bien développer et d'aménager cette portion du sud-est de NDG.

Je suis convaincu que plusieurs des idées du plan serviront également d'inspirations pour d'autres parties de notre grand territoire.

Mes sincères salutations,

Michael Applebaum
Président du comité exécutif de la Ville de Montréal
Maire de l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce



Des milieux de vie plus conviviaux et des rues aménagées en priorité pour favoriser les déplacements sécuritaires des usagers les plus vulnérables que sont les piétons et les cyclistes, notamment les enfants et les personnes âgées, voilà la vision que sous-tend le projet des Quartiers verts, actifs et en santé (QVAS).

Le Plan du QVAS NDG Sud-Est propose un éventail de propositions éprouvées et réalisables qui devraient permettre de transformer ce secteur dans les prochaines années. Il s'agit d'un plan porteur d'une vision à long terme, mais qui propose aussi des actions faisables dès maintenant. Chaque réfection de rue ou de trottoir devrait représenter une occasion d'avancer vers la réalisation du QVAS NDG Sud-Est.

Je tiens à souligner la vision de la participation des citoyens qui sont à la source de cette mobilisation, et l'audace de l'arrondissement de Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce (CDN – NDG) et de Mobiligo pour s'être lancés dans cette aventure et saluer l'esprit de collaboration que nous avons trouvé auprès des organismes locaux. Je vous remercie tous sincèrement pour votre engagement dans cette démarche ayant comme objectif de créer un quartier où tous, jeunes et moins jeunes, peuvent se déplacer à pied ou à vélo en toute sécurité et convivialité.

Passer du discours à l'action, c'est ce que nous souhaitons tous. Rappelons que l'arrondissement de CDN – NDG a été l'un des premiers à Montréal à implanter des mesures d'apaisement de la circulation à la suite des demandes de la population. Le défi de la mise en œuvre repose maintenant sur l'ensemble des acteurs de la communauté à s'approprier cette vision de développement et à saisir toutes les opportunités qui se présenteront pour mettre en œuvre le Plan, une action à la fois.

Le Plan du QVAS vous appartient donc. Nous espérons qu'il vous sera utile. Sachez que nous serons toujours prêts à vous épauler et à faire rayonner vos actions inspirantes!

Luc Rabouin
Directeur

AVANT-PROPOS

Il fait maintenant largement consensus que le passage à des modes de déplacement actifs et collectifs est nécessaire pour réduire les impacts sanitaires et environnementaux du transport et rehausser la sécurité et la qualité de vie dans les quartiers urbains. Toutefois, dans la pratique, l'espace urbain est encore trop souvent analysé et aménagé pour assurer la fluidité de la circulation automobile.

Le Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM) propose les Quartiers verts, actifs et en santé (QVAS), une nouvelle approche pour l'aménagement de l'espace public qui favorise la marche et le vélo, bref, l'aménagement des quartiers à l'échelle du piéton et du cycliste, en portant une attention particulière aux besoins des enfants.

Le Plan du QVAS Notre-Dame-de-Grâce Sud-Est (NDG Sud-Est), élaboré dans le cadre de ce projet, résulte d'un processus participatif de planification mené en partenariat avec Mobiligo, le Centre de gestion des déplacements et l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce et intégrant, à chaque étape, les préoccupations et les aspirations des citoyens, des travailleurs et des visiteurs du quartier. À partir de l'analyse de la situation actuelle, de la vision à long terme établie et des modifications souhaitées par les citoyens, le Plan propose des actions qui permettront de redéfinir, progressivement, les espaces publics – dont les rues – dans la partie sud-est de Notre-Dame-de-Grâce afin qu'ils deviennent plus conviviaux, sécuritaires et attrayants pour tous ceux qui souhaitent y circuler à pied et à vélo.

Il est certain que créer des quartiers qui favorisent la pratique de la marche et du vélo exige la prise en compte de l'organisation du territoire et des systèmes de transport à une échelle plus large afin de soutenir des stratégies permettant un transfert modal durable. Par ailleurs, à l'échelle locale, l'ensemble des composantes de l'environnement bâti qui influencent la mobilité active, soit la densité, la mixité des fonctions et le design urbain, doit être considéré. Cela implique, bien sûr, l'aménagement du domaine public, mais également celui du domaine privé, tout comme l'interface entre les deux. Toutefois, dans le cadre des projets QVAS, puisque l'objet d'intervention est un quartier existant à repenser à l'échelle des piétons, les solutions d'aménagement se concentrent principalement sur le domaine public.



Ce plan s'adresse à un ensemble d'acteurs. Tout d'abord, aux élus et aux fonctionnaires de l'arrondissement, puisque ce sont eux qui ont la responsabilité de traduire ces idées en action et qui ont les outils entre les mains pour le faire. Ensuite, il est destiné à la population de NDG Sud-Est, car c'est elle la première touchée par les changements à apporter à son milieu. Enfin, les organismes communautaires et tous les autres partenaires seront intéressés par les solutions qu'il propose aux problèmes relevés par le milieu, telles que la Ville centre, les agences de transport, etc. Les connaissances en aménagement qu'il fournit seront utiles à tous pour veiller à la création du quartier souhaité. Le Plan a donc été conçu de manière à être compréhensible et profitable à tous ces destinataires.

Le Plan du QVAS NDG Sud-Est se décline en trois cahiers. Le Cahier 1 décrit le projet général des QVAS du CEUM et présente la démarche de planification de NDG Sud-Est. Le Cahier 2 trace un portrait et propose un diagnostic ciblé du quartier en termes de déplacements. Finalement, le cœur du Plan, le Cahier 3, propose un ensemble de solutions d'aménagement qui, mises en place progressivement, contribueront à la création d'un Quartier vert, actif et en santé.



Si l'aménagement permet aux jeunes de se déplacer en toute sécurité, le quartier sera sécuritaire pour la majorité de la population.

TABLE DES MATIÈRES

CAHIER 1 PROJET

LES QUARTIERS VERTS, ACTIFS ET EN SANTÉ DU CENTRE D'ÉCOLOGIE URBAINE DE MONTRÉAL

1.1	La mise en contexte	1
1.2	Le but et les objectifs	1
1.3	Qu'est-ce qu'un Quartier vert, actif et en santé?	2
1.4	La vision du Centre d'écologie urbaine de Montréal.....	3
1.5	Une approche participative qui conjugue tous les savoirs	5
1.6	Une démarche de planification en trois phases.....	6

LE QUARTIER VERT, ACTIF ET EN SANTÉ DE NOTRE-DAME-DE-GRÂCE SUD-EST (NDG SUD-EST)

1.7	Notre-Dame-de-Grâce, une longue histoire de mobilisation citoyenne.....	8
1.8	Des partenaires réunis pour un Quartier vert, actif et en santé dans NDG Sud-Est.....	9
1.9	Le territoire.....	10
1.10	Les activités de la démarche de planification	11

CAHIER 2 PORTRAIT

LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES ET SOCIALES

2.1	Le Quartier vert NDG Sud-Est dans Montréal.....	1
2.2	Des quartiers à reconnecter pour créer un quartier vert	3
2.3	Une population jeune	8
2.4	Des déplacements actifs limités par la place allouée à l'automobile.....	10

LES HABITUDES DE DÉPLACEMENT DES RÉSIDENTS ET DES GENS QUI FRÉQUENTENT LE QUARTIER

2.5	Des habitudes de déplacement similaires à celles des quartiers centraux de Montréal.....	13
2.6	Un quartier de travailleurs.....	15

LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET LES DÉPLACEMENTS

2.7	Un quartier en partie enclavé, deux réalités de déplacements.....	17
2.8	Une desserte en transport collectif développée	22
2.9	Des réseaux de transport routier et ferroviaire très utilisés	24

LES PÔLES DE FRÉQUENTATION : LES RUES D'AMBIANCE, LES LIEUX FRÉQUENTÉS

2.10	La rue Sherbrooke, la colonne vertébrale de Montréal	32
2.11	Le secteur Upper-Lachine, un milieu enclavé.....	34
2.12	Le nord du Quartier vert, un secteur institutionnel diversifié.....	36
2.13	La station Vendôme, un pôle intermodal en transition.....	38

SYNTHÈSE DU PORTRAIT

2.14	Diagnostic du portrait et des citoyens.....	41
-------------	---	----

CAHIER 3 PROPOSITIONS

Un Plan de quartier vert, actif et en santé appelé à évoluer.....	1
--	---

Comment lire le Cahier 3 : Propositions pour un Quartier vert, actif et en santé?	2
--	---

RECOMMANDATIONS AUX ÉCHELLES MUNICIPALE ET MÉTROPOLITAINE POUR FAVORISER LA CRÉATION DE QUARTIERS VERTS

3.1	Une réduction de la place de l'automobile en ville.....	4
3.2	Une densité résidentielle et une mixité des usages suffisantes	5

VISION, PRIORITÉS ET STRATÉGIES D'INTERVENTION POUR FAVORISER LES TRANSPORTS ACTIFS

3.3	Vision de quartier vert	8
3.4	Lieux d'intervention prioritaires	9
3.5	Stratégies d'intervention	10

INTERVENTIONS POUR DES RUES ET DES MILIEUX DE VIE SÉCURITAIRES ET CONVIVIAUX

3.6	Interventions générales pour l'ensemble du quartier vert.....	14
3.7	Interventions spécifiques pour le secteur nord du quartier	27
3.8	Interventions spécifiques pour le secteur sud du quartier	37
3.9	Interventions spécifiques pour les rues nord-sud du quartier	40

ANNEXES

1	Méthodologie et détails des activités du processus de planification participatif
2	Cartes thématiques

Quartier vert
actif et en santé
NDG SUD-EST

CAHIER 1 PROJET

Ensemble pour un quartier vert, actif et en santé





PROJET QUARTIERS VERTS, ACTIFS ET EN SANTÉ

LES QUARTIERS VERTS, ACTIFS ET EN SANTÉ DU CENTRE D'ÉCOLOGIE URBAINE DE MONTRÉAL

1.1	La mise en contexte.....	1
1.2	Le but et les objectifs.....	1
1.3	Qu'est-ce qu'un Quartier vert, actif et en santé ?.....	2
1.4	La vision du Centre d'écologie urbaine de Montréal.....	3
1.5	Une approche participative qui conjugue tous les savoirs.....	5
1.6	Une démarche de planification en trois phases.....	6

LE QUARTIER VERT, ACTIF ET EN SANTÉ DE NOTRE-DAME-DE-GRÂCE SUD-EST (NDG SUD-EST)

1.7	Notre-Dame-de-Grâce, une longue histoire de mobilisation citoyenne.....	8
1.8	Des partenaires réunis pour réaliser un Quartier vert, actif et en santé dans NDG Sud-Est.....	9
1.9	Le territoire.....	10
1.10	Les activités de la démarche de planification.....	11

1.1 LA MISE EN CONTEXTE

Le contexte sociopolitique montréalais est des plus favorables à la création de quartiers plus conviviaux et sécuritaires qui favorisent les déplacements actifs et les interactions sociales. Les nombreux plans, programmes et politiques adoptés par les divers services de la Ville de Montréal et par les arrondissements démontrent la volonté des décideurs de s'engager dans la voie du transport et de l'aménagement durables (Plan de développement durable de la collectivité montréalaise, politiques familiales, plans locaux de déplacement, etc.).

La Ville de Montréal s'est engagée, entre autres, dans son Plan de transport adopté en juin 2008, à créer des quartiers verts afin de « redonner aux résidents des quartiers montréalais la qualité de vie qui leur revient¹ ». Selon le souhait de la Ville, ces quartiers comporteront « un ensemble de mesures et d'aménagements visant à apaiser la circulation [et à] améliorer la sécurité² » dans les quartiers résidentiels. Le Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM) a démarré, en décembre 2008, le projet Quartiers verts, actifs et en santé (QVAS) dans l'optique de tester de nouvelles approches de conception de l'espace public – dont la rue – pouvant inspirer le modèle de quartier vert à créer à Montréal.

Ce projet est mené en partenariat avec la Coalition québécoise sur la problématique du poids (Coalition Poids), avec l'appui financier de Québec en Forme, de l'Agence de la santé publique du Canada et de la Fédération canadienne des municipalités (fonds municipal vert).

1.2 LE BUT ET LES OBJECTIFS

LE BUT

Repenser la rue et les espaces publics pour favoriser les déplacements actifs (marche, vélo et autres) de tous, en portant une attention particulière aux jeunes.

LES OBJECTIFS

Sensibiliser

aux problèmes liés aux aménagements inadéquats

Informar

des solutions potentielles à privilégier

Démontrer

la faisabilité de la planification participative et de l'aménagement de quartiers favorables au transport actif

Encourager

la volonté politique nécessaire au changement

Amorcer

un changement des pratiques professionnelles

Pour passer à l'action

Le projet comporte trois volets d'activité :

- 1 Recherche, documentation et promotion des meilleures pratiques locales et internationales en transport et en aménagement.
- 2 Analyse et propositions de politiques publiques liées au transport et à l'aménagement.
- 3 Planification participative d'un Quartier vert, actif et en santé dans quatre quartiers de Montréal, dont NDG Sud-Est, dans le cadre de démarches-pilotes.



Le transport actif est l'action de se déplacer à l'aide d'un moyen qui implique l'énergie motrice humaine.



^{1,2} Ville de Montréal. *Réinventer Montréal*, Plan de transport 2008, Montréal. Chantier 16 : p. 23.

1.3 QU'EST-CE QU'UN QUARTIER VERT, ACTIF ET EN SANTÉ ?

Un Quartier vert, actif et en santé (QVAS) est un quartier dont l'aménagement priorise les transports actifs, offre plus de place à la nature et dont les lieux publics favorisent les interactions sociales afin d'améliorer la qualité de vie de ses résidents.

USAGERS À PRIORISER DANS UN QVAS



Plusieurs éléments de l'environnement bâti d'un quartier ont un impact sur le choix du mode de transport des résidents. Non seulement la présence d'infrastructures continues et sécuritaires pour les piétons et les cyclistes est importante, mais c'est la concentration des facteurs de « marchabilité » et de « cyclabilité » qui est déterminante.

La « marchabilité » et la « cyclabilité » réfèrent à l'ensemble des éléments de l'environnement bâti qui favorisent les déplacements à pied et à vélo aux fins utilitaires et de loisir :

- La concentration des lieux de destination
- La mixité des usages au sol
- Les infrastructures piétonnières et cyclables de qualité
- La sécurité urbaine
- La sécurité routière
- Un paysage urbain à l'échelle humaine



L'environnement bâti est ce qui a été construit par l'intervention humaine :

- L'organisation spatiale et l'utilisation du sol
- Le système de transport et de mobilité
- L'aménagement des lieux

REPENSER L'AMÉNAGEMENT DANS DES QUARTIERS EXISTANTS

Un des plus grands défis en aménagement est certainement de transformer un quartier existant pour qu'il soit convenable et favorable aux transports actifs. Toutes les occasions de réaménagement doivent être saisies afin d'accroître la mixité des usages, optimiser l'utilisation du territoire et améliorer la qualité ou le design des infrastructures et des espaces publics.

OBJECTIFS DES QUARTIERS VERTS SELON LA VILLE DE MONTRÉAL

Selon la Ville de Montréal, l'aménagement de Quartiers verts permettra de :

- « Améliorer la sécurité routière, particulièrement des piétons et des cyclistes ;
- Rendre les lieux publics et les rues universellement accessibles ;
- Mieux répartir l'espace public au profit des modes de déplacement durables, actifs et collectifs ;
- Embellir et verdir les aménagements urbains dans une vision écologique ;
- Améliorer l'aménagement des rues comme lieu privilégié de rencontre.

La désignation de Quartier vert implique l'atteinte de l'ensemble des objectifs.⁵»

³ Handy, S. L., Boarnet, M. G., Ewing, R., Killingsworth, R. E. *How the Built Environment Affects Physical Activity: Views from Urban Planning*, American Journal of Preventive Medicine, volume 23, numéro 2, supplément 1, p. 64-73, 2002.

⁴ Paquin, S., Pelletier, A., Direction de santé publique - Montréal. *Transport actif, potentiel piétonnier et aménagement urbain (formation)*, 11 septembre 2008.

⁵ Ville de Montréal, Guide d'aménagement durable des rues de Montréal, chapitre 12 (Quartier vert), SITE, p. 7, avril 2010.

1.4 LA VISION DU CENTRE D'ÉCOLOGIE URBAINE DE MONTRÉAL

Pour orienter le développement des quartiers vers des solutions urbaines plus viables, le CEUM s'appuie sur une vision holistique déclinée en six éléments. Cette vision reflète la mission et les valeurs du CEUM, soit la promotion du développement urbain durable et de la démocratie participative. Elle comprend évidemment des composantes ayant trait non seulement à l'aménagement physique, mais aussi au processus de planification et aux conditions de mise en œuvre d'un quartier vert.

Les espaces publics – y compris les rues – sont aménagés pour tous.



Letchworth, Angleterre

- Les rues et les espaces publics sont des espaces collectifs partagés et mis en valeur.
- La mobilité des personnes – plutôt que la fluidité automobile – est priorisée.
- L'espace de la rue est réparti au profit des modes de déplacement durables.
- Les places publiques sont accessibles, animées et adaptées aux besoins de l'ensemble de la population.
- La circulation est apaisée grâce à des aménagements physiques.

Exemples d'application



- Rue Duluth Est (Montréal)
- Avenue Broadway (New York, États-Unis)
- Woonerfs ou rues conviviales (Rijswijk, Pays-Bas)

Les déplacements actifs et collectifs sont efficaces et favorisés par des aménagements adéquats.



New York, États-Unis

- Les corridors piétonniers, les trottoirs et les passages pour piétons sont sécuritaires, conviviaux et accessibles à tous.
- La présence d'infrastructures sécuritaires, la signalisation et le mobilier urbain facilitent l'usage du vélo comme mode de transport.
- Les parcours destinés aux piétons et aux cyclistes sont nombreux, continus et minimisent les détours.
- Le transport collectif est efficace, accessible et adapté aux besoins de tous les usagers.
- Le passage d'un mode de déplacement à un autre est facilité aux pôles intermodaux.

Exemples d'application



- Piste cyclable du boulevard De Maisonneuve (Montréal)
- Réseau de voies cyclables à l'heure de pointe (Chicago, États-Unis)
- Pôle intermodal de la place Cornavin (Genève, Suisse)

Les aménagements écologiques et le verdissement sont intégrés aux espaces publics.



New York, États-Unis

- L'aménagement d'îlots de fraîcheur dans les espaces publics favorise la santé, le contact avec la nature et la biodiversité.
- Les mesures de verdissement sont intégrées aux aménagements urbains de manière novatrice et contribuent à l'absorption des eaux de pluie.
- L'utilisation de matériaux écologiques est encouragée afin de réduire les surfaces minérales et imperméables.
- Les parcs sont reliés par des promenades vertes, ce qui favorise les parcours piétonniers et cyclables entre eux.
- Les sites d'agriculture urbaine dans l'espace public sont nombreux et favorisent l'interaction sociale.

Exemples d'application



- Ruelles champêtres (Montréal)
- Fosses de rétention des eaux de pluie (Portland, États-Unis)
- Murs végétalisés du pont Max-Juvénal (Aix-en-Provence, France)



Visitez le Recueil des idées inspirantes pour des Quartiers verts, actifs et en santé à l'adresse : www.ecologieurbaine.net/idees_inspirantes



Dans le cadre des projets QVAS, les champs d'intervention pour lesquels des solutions d'aménagement sont proposées renvoient essentiellement aux deux premiers éléments de la vision.

Le caractère identitaire du quartier est valorisé afin de renforcer le sentiment d'appartenance.



New York, États-Unis

- L'histoire, les valeurs et la culture locales sont prises en compte dans les processus de planification et réalisation du quartier vert.
- Les particularités sociales, historiques et architecturales sont reflétées dans l'aménagement urbain.
- Les citoyens verdissent, transforment et entretiennent collectivement les espaces à proximité de leur domicile.
- Les résidents, les créateurs et les entrepreneurs du quartier participent à la conception des espaces publics.

Exemples d'application



- Projet d'art mural des Habitations Jeanne-Mance (Montréal)
- Intersection repair (Portland, États-Unis)
- City Lounge (St. Gallen, Suisse)

La communauté est activement engagée dans le devenir de son quartier.



Mercier-Est, Montréal

- Des processus démocratiques et participatifs permettent aux citoyens de développer leur quartier à leur image.
- Les structures et les modes de communication permettent aux citoyens d'être informés et de participer aux décisions sur l'avenir de leur quartier.
- Une attention particulière est portée à l'inclusion des groupes et des personnes qui n'ont pas l'habitude de faire entendre leur voix sur la place publique.
- Les élus possèdent un fort leadership politique et sont disposés à prendre des risques pour permettre la concrétisation de la vision élaborée.

Exemples d'application



- Budget participatif 2006-2008 du Plateau-Mont-Royal (Montréal)
- Processus d'élaboration du Code de la rue (Belgique)
- Quartier Vauban (Fribourg-en-Brisgau, Allemagne)

Les actions réalisées s'inscrivent dans une vision globale et concertée de « vivabilité ».



Copenhague, Danemark

- La qualité de vie et la santé de la collectivité orientent le choix des actions à réaliser.
- Le quartier est transformé en ayant à l'esprit une perspective globale de ville où il est agréable de vivre, de marcher et de rouler à bicyclette.
- Toutes les occasions sont saisies pour améliorer l'offre de services et de commerces de proximité, et pour maintenir une densité du bâti appropriée.
- Des mesures sont prises pour favoriser la mixité sociale et prévenir la « gentrification ».
- Des mécanismes transparents de reddition de comptes et des bilans périodiques de la mise en œuvre sont prévus.

Exemples d'application



- Politique vélo de Copenhague (Danemark)
- Plan de déplacement de Paris (France)
- Plan directeur d'urbanisme de Curitiba (Brésil)

1.5 UNE APPROCHE PARTICIPATIVE QUI CONJUGUE TOUS LES SAVOIRS

Le CEUM a la conviction qu'une collaboration plus étroite entre les citoyens, les organisations de la société civile, les experts et les décideurs municipaux est l'approche à privilégier afin d'accélérer le nécessaire virage vers l'aménagement durable des milieux de vie.

Chaque projet-pilote QVAS requiert l'engagement d'un organisme porteur, de l'arrondissement et d'un comité d'acteurs représentatifs du milieu provenant des milieux scolaire, communautaire, de la santé et des services sociaux.

Une des particularités du projet est la mise en commun des expertises. Cela permet, tout au long de la démarche, de favoriser l'échange d'information entre les différents milieux et d'établir une vision commune basée sur des savoirs citoyens et des savoirs spécialisés. Cette particularité permet également d'effectuer des choix éclairés en ce qui concerne les activités de participation et les pistes d'action à mettre de l'avant, qui sont en accord avec la culture et les pratiques locales.

L'inclusion des citoyens dans le processus de décision, non seulement par la consultation, mais par la participation active, permet de prioriser les besoins et les lieux d'intervention, de bonifier l'analyse et les propositions et, ainsi, de favoriser l'acceptabilité sociale du projet.

Par exemple, l'apport des citoyens permet d'identifier précisément certaines lacunes et certains aménagements potentiels d'un quartier. Il peut aussi apporter un regard intéressant sur l'adéquation entre les interventions réalisées dans le passé et les besoins locaux réels.

Par ailleurs, ces échanges permettent aux citoyens de faire des apprentissages dans les domaines de la politique municipale et de l'aménagement urbain et d'être davantage outillés dans l'exercice de leur citoyenneté.

Plusieurs professionnels sont associés à la démarche : l'équipe de travail et les membres du comité scientifique du projet QVAS du CEUM, des professionnels des arrondissements et de la Ville centre, des spécialistes qui habitent le territoire du projet, etc. Leurs expertises sont diverses et complémentaires : aménagement urbain, génie civil, circulation, planification des réseaux routiers ou des réseaux de transport en commun, architecture de paysage, etc.

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



LES CITOYENS
*experts des problèmes
vécus et des besoins*



LES PROFESSIONNELS
*experts de l'aménagement
et des solutions techniques*

1.6 UNE DÉMARCHE DE PLANIFICATION EN TROIS PHASES

PHASE 1

COMPRENDRE

son quartier et ce qui limite les déplacements actifs



→ Portrait de quartier

Mai à septembre 2010

La première phase sert essentiellement à dresser l'état de la situation en matière de transport actif dans le quartier afin de cibler les aménagements potentiels et les contraintes liées aux déplacements. Différentes méthodes de collecte de données mènent à la réalisation d'un portrait de quartier : recherche documentaire, enquêtes de terrain et activités de consultation.

PHASE 2

EXPLORER

les solutions d'aménagement pour le quartier



- Vision de quartier vert
- Priorités d'intervention
- Solutions d'aménagement

Septembre à décembre 2010

L'objectif de cette deuxième phase est d'établir une vision commune, de définir des priorités d'intervention, puis d'élaborer des solutions d'aménagement qui respectent l'identité et les pratiques locales. Un rendez-vous citoyen et des ateliers de travail avec des professionnels sont des exemples de moyens utilisés dans cette phase.

PHASE 3

BÂTIR

ensemble l'avenir de son quartier



- Bonification des scénarios
- Plan de QVAS

Décembre 2010 à novembre 2011

Durant cette troisième phase, les scénarios d'aménagement sont d'abord soumis aux différents partenaires afin que ces derniers les révisent et les bonifient, puis ils sont intégrés au plan. Les propositions, qui s'adressent majoritairement à l'administration locale, interpellent également la Ville centre, les sociétés de transport, les autres paliers de gouvernement ainsi que les institutions, les commerçants et les particuliers. Le lancement du Plan du QVAS conclut la démarche des projets-pilotes et la production d'un plan particulier d'urbanisme s'en suivra.

LE GRAND DÉFI : passer de la planification à l'action

Le CEUM vise la transposition des plans des QVAS en actions et en changements des pratiques professionnelles. Il accompagne les communautés dans le suivi et la mise en œuvre des plans et soutient la mise sur pied d'un comité de suivi rassemblant des acteurs clés du milieu.

DES RÉFLEXIONS SUR LA TABLE

- Comment prévenir le phénomène de gentrification pour maintenir le caractère identitaire des quartiers ?
- Est-ce que Quartier vert et mixité sociale peuvent aller de pair ?
- Comment assurer le financement et la mise en œuvre des plans ?
- Qui doit en assurer le leadership ?
- Quels outils doit-on concevoir ?
- Comment soutenir la mobilisation citoyenne à long terme ?



LES ENFANTS D'UNE CLASSE DE 3^e ET 4^e ANNÉE DE L'ÉCOLE ÉTOILE FILANTE DESSINENT LEUR QUARTIER IDÉAL.

1.7 NOTRE-DAME-DE-GRÂCE, UNE LONGUE HISTOIRE DE MOBILISATION CITOYENNE

Le quartier de Notre-Dame-de-Grâce (NDG) est animé par un fort dynamisme communautaire et les citoyens sont engagés dans diverses sphères d'action. Que ce soit au sein d'organismes communautaires, de comités ou de groupes préoccupés par divers enjeux, les citoyens se mobilisent pour faire avancer les causes qui leur tiennent à cœur.

Les organismes qui s'investissent dans la communauté sont présents en grand nombre dans NDG et même si leurs cibles et leurs objectifs sont différents, ils se rejoignent dans un but commun : faire de ce quartier un milieu de vie de qualité. Ces organismes comptent généralement plusieurs années d'existence, ce qui leur a permis de tisser des liens solides entre eux et de développer des collaborations. Parmi les plus anciens et les plus ancrés dans le quartier se trouve le Conseil communautaire NDG qui, depuis de nombreuses années, anime la Table de quartier. Cette dernière existe depuis environ 70 ans. Le Conseil communautaire organise également la Table ronde NDG, qui a lieu généralement quatre fois par année et qui regroupe environ une trentaine d'organismes. Une innovation sur le plan communautaire a été la mise sur pied, il y a plus de 30 ans, d'une assemblée publique régulière, appelée Assemblée publique 2020, qui a lieu en moyenne huit fois par année. Ces assemblées permettent aux groupes locaux, aux institutions publiques et aux résidents de discuter d'un enjeu majeur ou d'une problématique particulière et, lorsque c'est pertinent, de se concerter pour agir de manière coordonnée. Ces assemblées sont aussi l'occasion de partager de l'information sur les initiatives communautaires dans le quartier.

D'autres tables de concertation d'organismes et d'institutions existent au sein du quartier : Table de logement de NDG, Table d'emploi CDN/NDG, Table de sécurité alimentaire, Table de concertation jeunesse NDG, Comité d'action 6-12 NDG, Table des partenaires 0-5 ans, Table des aînés NDG et Table verte.

Les organismes sont engagés depuis longtemps dans la mobilisation. Au fil du temps, des activités de mobilisation ont eu lieu sur les thèmes du logement (ex. : lors du réaménagement du site Benny Farm et de la construction de 200 unités d'habitation communautaire) sur des questions de santé publique (ex. : NDG Coalition for Health Care) et sur la sécurité alimentaire (ex. : Dépôt alimentaire NDG). D'autre part, des organismes s'occupent des jeunes en organisant des activités qui les rejoignent (À deux mains, Prévention NDG, Carrefour Jeunesse-Emploi NDG), jouent un rôle auprès des aînés (NDG Senior Citizens Council), auprès des immigrants (Bienvenue à NDG, SACLI) et sur le plan environnemental (Action communiterre, Éco-quartier). Enfin, la présence des centres communautaires publics offre aux jeunes et aux familles divers services et activités répondant à leurs besoins.

Du côté citoyen, plusieurs exemples témoignent de la vitalité de la mobilisation. Lors du réaménagement de Benny Farm, des citoyens se sont mobilisés afin de promouvoir la nature publique et abordable de cet ensemble de logements sociaux. Plusieurs citoyens ont également participé à la Commission sur la circulation de l'arrondissement, présidée par l'ancien conseiller Warren Allmand. Les recommandations issues de la Commission ont été déposées à l'arrondissement en novembre 2008. Il y a quelques années, des résidents de l'Îlot Monkland ont formé un comité visant la promotion de l'apaisement de la circulation dans leur quartier. Des résidents des avenues de Marlowe et Wilson ont également demandé à l'arrondissement de prendre des mesures pour sécuriser leurs ruelles et pour diminuer la vitesse de circulation dans leur rue.

En 2009, un comité de sécurité formé de représentants de l'école Notre-Dame-de-Grâce, de l'école Étoile filante, du CPE Au petit nuage et du Centre communautaire NDG a fait des demandes à l'arrondissement afin d'améliorer la sécurité autour des écoles,

du CPE et du Centre communautaire. Au début de l'été 2010, un autre comité citoyen s'est formé afin de se pencher sur certaines orientations du Plan directeur *Culture, sports et loisirs en réflexion*.

Il faut également mentionner la mobilisation pour la venue du Campus Glen du Centre universitaire de santé McGill (CUSM) dans le quartier. Depuis 2008, plusieurs organismes du quartier travaillent en collaboration avec le CUSM sur plusieurs dossiers, dont la gestion du transport. Un comité de bon voisinage a été mis sur pied pour toute la durée des travaux de construction du CUSM. Ce comité est formé de représentants de différents organismes, partenaires et citoyens.

En résumé, le quartier Notre-Dame-de-Grâce est bien organisé, et le réseau communautaire, bien tissé, ce qui est propice à une mobilisation rapide pour faire valoir les intérêts collectifs et le bien commun.



Membres de l'Association des locataires NDG lors d'une manifestation, en mars 2010, pour la réduction des délais d'attente à la Régie du logement du Québec.

1.8 DES PARTENAIRES RÉUNIS POUR RÉALISER UN QVAS DANS NDG SUD-EST

Le Plan du QVAS NDG Sud-Est est le résultat de la mobilisation des acteurs du milieu et d'un partenariat entre trois principaux organismes.

C'est à la suite de l'initiative de citoyens engagés de Notre-Dame-de-Grâce et de l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce que Mobiligo, centre de gestion des déplacements, a été sollicité en janvier 2010, afin qu'il soumette une proposition de projet-pilote. En concertation avec des acteurs du milieu et en fonction de problèmes déjà observés sur le terrain, un périmètre a été établi dans le sud-est de NDG pour le projet. La candidature a été retenue par le CEUM en raison de la mobilisation des organismes, des institutions et des citoyens, de la connaissance et de l'expertise de Mobiligo en matière de transports actifs et de déplacements urbains et de l'appui technique, politique et financier de l'arrondissement.



Michael Applebaum, Claude D'Anjou, Peter McQueen, Sarah-Maude Guindon, Luc Rabouin, les partenaires du projet.

RÔLES DES PARTENAIRES

Mobiligo

Assurer le suivi et la promotion du projet en collaboration avec le comité local, soutenir la mobilisation des citoyens et des acteurs locaux, collaborer à la planification et à l'animation des activités et participer au suivi de la mise en œuvre du Plan.

Arrondissement de Côte-des-Neiges– Notre-Dame-de-Grâce

Transmettre les données pertinentes à l'analyse du territoire, assurer un soutien technique aux responsables qui conçoivent les divers scénarios et évaluer les recommandations contenues dans le troisième cahier contenant les propositions. L'arrondissement a également offert un soutien financier à Mobiligo dans l'exercice de son rôle d'organisme porteur.

Centre d'écologie urbaine de Montréal

Accompagner la communauté locale dans la réalisation du processus participatif de planification du QVAS tant en matière d'aménagement urbain durable que de participation citoyenne. Contribuer au projet par l'entremise de l'expertise en aménagement urbain et en organisation communautaire de son équipe de projet ainsi qu'en créant des outils de communication et en assurant la diffusion dans les médias.



Comité local

Un comité local composé d'acteurs du milieu a été mis sur pied afin de soutenir Mobiligo dans la promotion du projet, la mobilisation citoyenne, l'organisation des activités citoyennes et le suivi de la mise en œuvre du Plan du QVAS :

- Alliance de recherche université-communauté (ARUC McGill), Mégaprojets au service des communautés
- Centre communautaire Notre-Dame-de-Grâce
- Conseil communautaire Notre-Dame-de-Grâce
- Deux citoyens

Ont aussi collaboré au projet :

- Action Communiterre
- Association des résidents de St-Raymond
- Centre communautaire de Saint-Raymond
- Centre de la petite enfance Au petit nuage
- Conseiller municipal
- Coop la Maison verte
- CSSS Cavendish
- Écoles Notre-Dame-de-Grâce et Étoile filante
- Éco-Quartier de Notre-Dame-de-Grâce
- Prévention Notre-Dame-de-Grâce



1.9 LE TERRITOIRE



Les partenaires du projet ne se sont pas basés sur un quartier d'appartenance en retenant ce périmètre, qui chevauche plutôt deux milieux d'appartenance : Saint-Raymond au sud et une partie de Notre-Dame-de-Grâce au nord. Une des grandes préoccupations qui a influencé ce choix concerne les déplacements des enfants dans le quartier. Il n'y a plus d'écoles primaires au sud de la rue Sherbrooke depuis plusieurs années, donc les enfants doivent se déplacer vers le nord pour se rendre à l'une des six écoles primaires desservant le secteur. Les enfants de Saint-Raymond doivent faire plusieurs détours pour se rendre à l'école, ce qui réduit leur capacité de s'y rendre à pied ou à vélo.

Puisque ce ne sont pas tous les enfants qui ont accès au service d'autobus mis en place par la Commission scolaire (le choix est fait en fonction de l'âge et de la distance à parcourir), plusieurs parents choisissent de reconduire leurs enfants en voiture pour qu'ils soient plus en sécurité.

OBSTACLES AUX TRANSPORTS ACTIFS :

- La voie ferrée du Canadien Pacifique sépare le quartier Saint-Raymond (au sud) du reste de Notre-Dame-de-Grâce (au nord).
- L'avenue Girouard et le chemin Upper-Lachine sont les deux seules voies routières traversant la voie ferrée, ce qui y concentre la circulation.
- Le tunnel Melrose est un troisième passage piétonnier entre le sud et le nord du quartier. Il présente plusieurs problèmes de sécurité et d'accessibilité.

- Le quartier est traversé du nord au sud par l'autoroute Décarie et est ceinturé par l'autoroute Ville-Marie et l'échangeur Turcot au sud. Cette proximité des autoroutes génère des nuisances, dont la pollution de l'air, le bruit et des débordements de circulation dans les rues locales.
- Plusieurs voies du secteur, telles que la rue Saint-Jacques, l'avenue Girouard et le chemin Upper-Lachine, changent radicalement de gabarit. Certains tronçons ont un caractère autoroutier défavorable à la pratique de la marche et du vélo.
- Les aménagements et l'environnement du nord et du sud du territoire sont de qualités contrastées.
- L'accès à pied et à vélo aux stations de métro Villa-Maria et Vendôme, à proximité du territoire du QVAS, est peu sécuritaire en raison de la présence d'axes routiers importants.

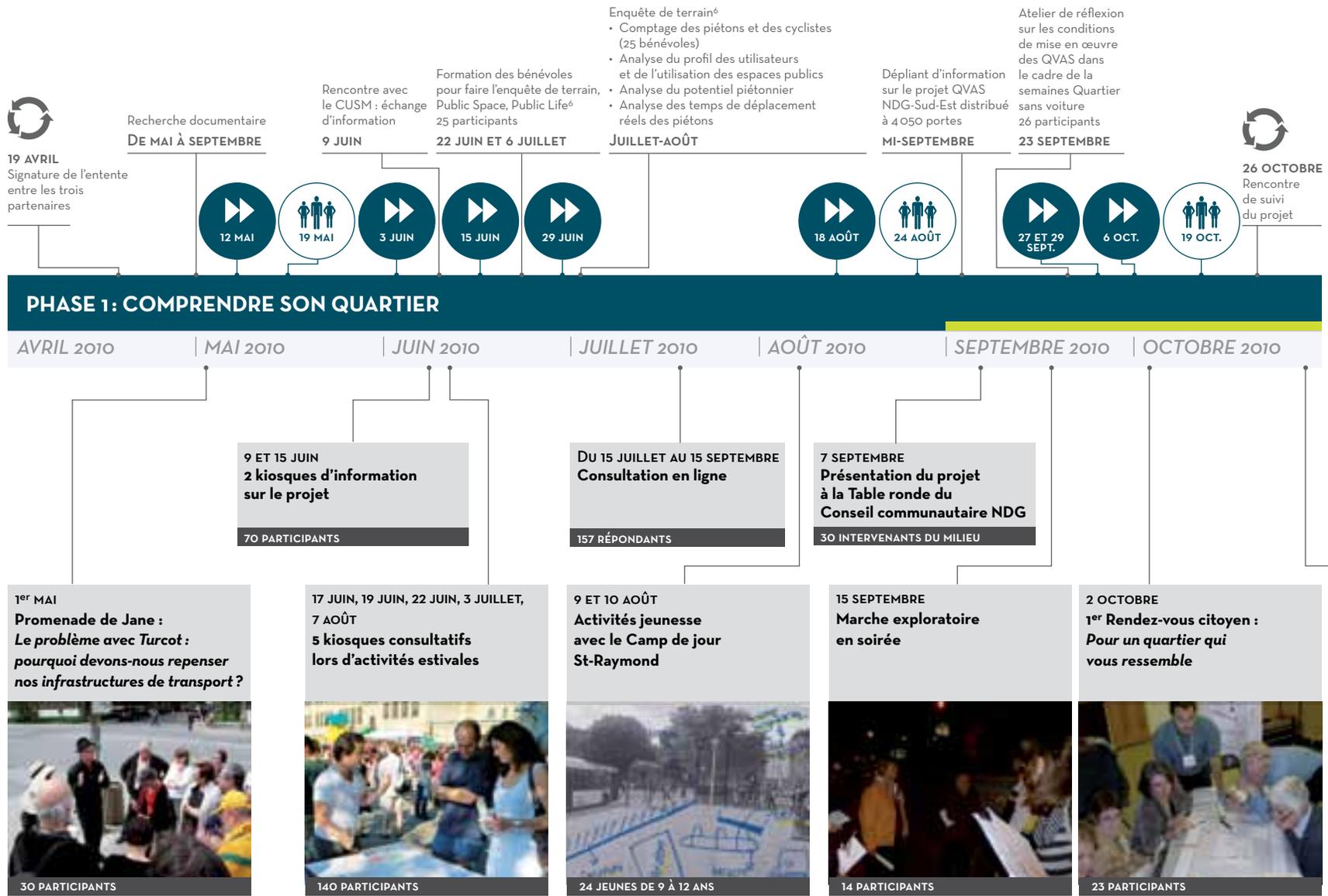
PRINCIPAUX AXES D'INTERVENTION CIBLÉS PAR LE MILIEU :

- Connexion entre le nord et le sud du quartier
- Liens entre les lieux de fréquentation
- Intégration du secteur au réseau cyclable montréalais
- Accessibilité aux stations de métro Villa-Maria et Vendôme

POURQUOI UN SI PETIT TERRITOIRE ?

Un territoire d'un peu moins de 1 km² permet de trouver des solutions d'aménagement à l'échelle du milieu de vie.

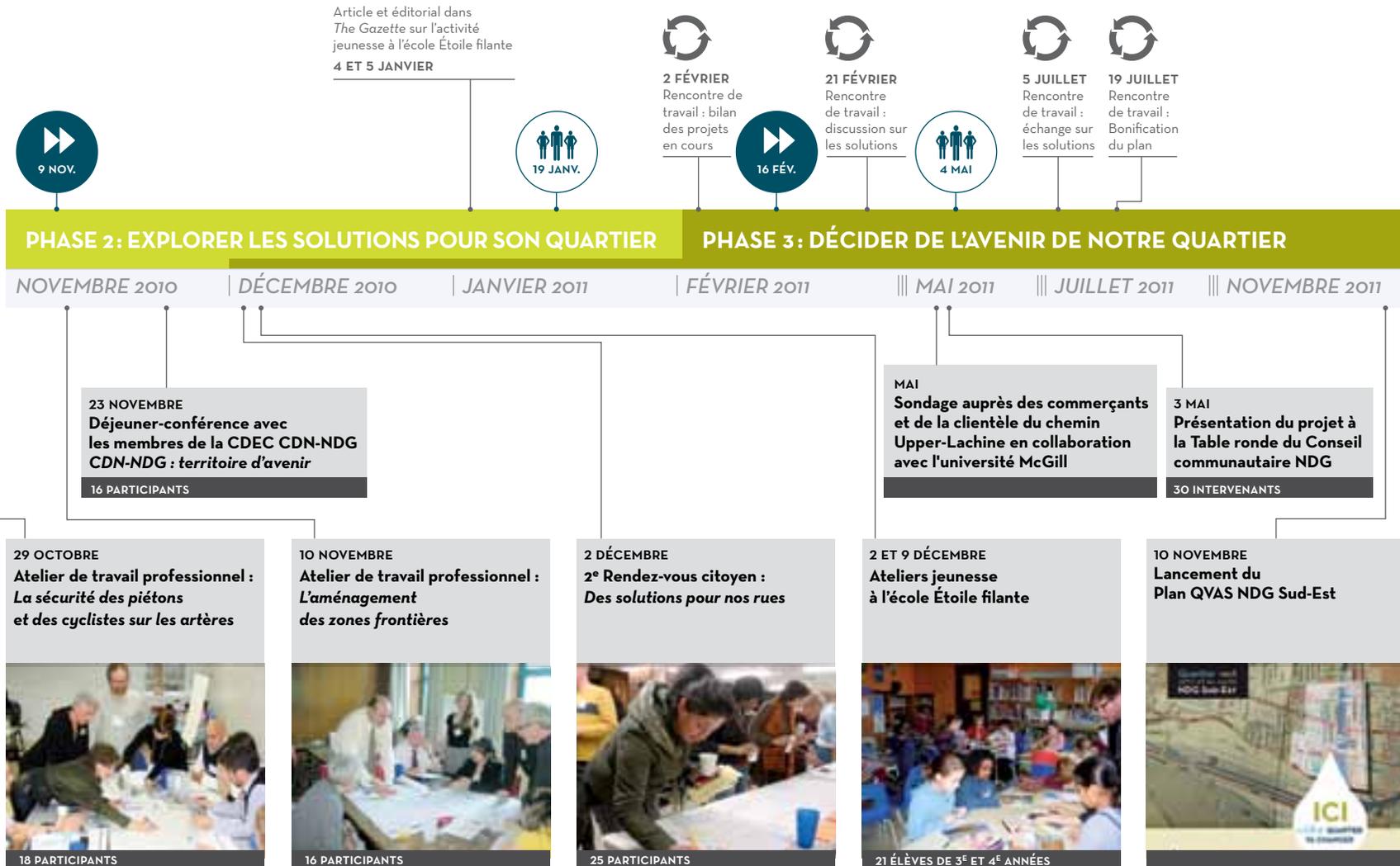
1.10 LES ACTIVITÉS DE LA DÉMARCHE DE PLANIFICATION



⁶ Enquête Public Space, Public Life inspirée de la firme Gehl Architects de Copenhague.

 Rencontre des 3 partenaires : Mobiligo, CEUM, Arrondissement de CDN-NDG
  Rencontre du comité local
  Rencontre de suivi ou de travail

Toute la méthodologie et le détail des activités réalisées se trouvent en annexe.





Quartier vert
actif et en santé
NDG SUD-EST

CAHIER 2 PORTRAIT

Ensemble pour un quartier vert, actif et en santé





PORTRAIT DU QUARTIER NDG SUD-EST

LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES ET SOCIALES

2.1	Le Quartier vert NDG Sud-Est dans Montréal	1
2.2	Des quartiers à reconnecter pour créer un quartier vert	3
2.3	Une population jeune	8
2.4	Des déplacements actifs limités par la place allouée à l'automobile	10

LES HABITUDES DE DÉPLACEMENT DES RÉSIDENTS ET DES GENS QUI FRÉQUENTENT LE QUARTIER

2.5	Des habitudes de déplacements similaires à celles des quartiers centraux de Montréal	13
2.6	Un quartier de travailleurs	15

LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET LES DÉPLACEMENTS

2.7	Un quartier en partie enclavé, deux réalités de déplacements	17
2.8	Une desserte en transport collectif développée	22
2.9	Des réseaux de transport routier et ferroviaire très utilisés	24

LES PÔLES DE FRÉQUENTATION : LES RUES D'AMBIANCE, LES LIEUX FRÉQUENTÉS

2.10	La rue Sherbrooke, la colonne vertébrale de Montréal	32
2.11	Le secteur Upper-Lachine, un milieu enclavé	34
2.12	Le nord du quartier vert, un secteur institutionnel diversifié	36
2.13	La station Vendôme, un pôle intermodal en transition	38

SYNTHÈSE DU PORTRAIT

2.14	Diagnostic du portrait et des citoyens	41
------	--	----

**LES PRINCIPALES
CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES
ET SOCIALES**

2.1 LE QUARTIER VERT NDG SUD-EST DANS MONTRÉAL

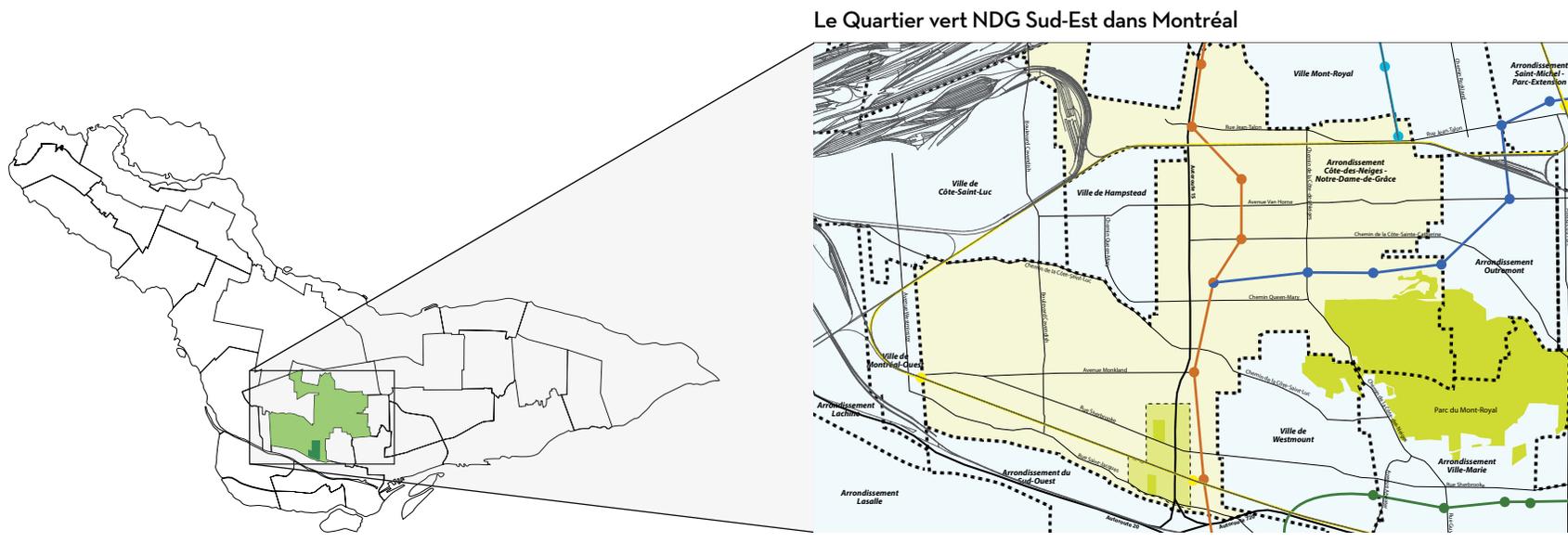
Notre-Dame-de-Grâce (NDG) est un quartier central de Montréal qui, jumelé au quartier Côte-des-Neiges, forme l'arrondissement de Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce (CDN-NDG). Comme son nom l'indique, le territoire du Quartier vert, actif et en santé (QVAS) couvre la partie sud-est du quartier, qui a été construite après 1914¹. Il est divisé par la voie ferrée du Canadien Pacifique (CP), qui le traverse d'est en ouest. La limite ouest du Quartier vert est l'avenue Oxford au nord de la voie ferrée et l'avenue Melrose au sud. Au nord, le Quartier vert s'étend jusqu'à l'avenue Notre-Dame-De-Grâce. Au sud, sa limite est la rue Saint-Jacques, qui longe la falaise du même nom et qui permet de relier les villes de Montréal-Ouest et de Westmount. Le boulevard Décarie, artère importante qui va devenir l'un des principaux accès au futur Campus Glen du Centre universitaire de santé McGill (CUSM), constitue la

limite est. Suivant le même axe, l'autoroute Décarie, autoroute en tranchée qui permet de traverser Montréal du nord au sud et de rejoindre plusieurs axes autoroutiers est-ouest dont les autoroutes métropolitaine (A-40) et transcanadienne (A-20), marque une frontière importante au sein du quartier. Actuellement, seuls le tunnel Melrose (tunnel piétonnier), les viaducs Girouard et Upper-Lachine et le boulevard Décarie permettent aux citoyens de se déplacer entre les secteurs nord et sud du quartier.

Le territoire identifié par le milieu pour le développement du QVAS englobe une section de la rue Sherbrooke, véritable épine dorsale de Montréal. Dans le quartier Saint-Raymond (au sud de la voie ferrée), le secteur Saint-Jacques-Upper-Lachine fait l'objet d'une planification détaillée incluse dans le plan d'urbanisme de l'arrondissement (septembre 2009)².

« Dans son ensemble, le projet de redéveloppement et d'intensification du secteur Saint-Jacques-Upper-Lachine viendrait donc ajouter 2 000 unités et 4 300 résidents au milieu de vie Saint-Raymond. Cette forte consolidation de résidents est en mesure d'assurer au milieu de vie Saint-Raymond une autonomie entière en termes de capacité à créer et maintenir un ensemble complet d'activités urbaines, notamment sur le plan des services de nature commerciale³. »

La reconnaissance de l'utilité et l'établissement d'une rue commerciale d'ambiance en bordure du chemin Upper-Lachine figure au nombre des projets de cette planification détaillée.



¹ M. Benoît et R. Gratton, *Dignon sur rue*, 2^e édition, Éditions Guérin, Montréal, 1991, p. 229.

^{2,3} Arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, *Secteur de planification détaillée Saint-Jacques-Upper-Lachine*, Montréal, octobre 2006, 41 p.

Certains grands pôles d'attraction ou générateurs de déplacements bordent le quartier :

- le centre-ville de Montréal;
- le Carrefour Angrignon;
- le parc Angrignon;
- le canal de Lachine;
- le pont Champlain.

À la limite est du QVAS, le Campus Glen du Centre universitaire de santé McGill (CUSM) et l'hôpital des Shriners sont actuellement en construction sur le terrain de l'ancienne gare de triage Glen du CP, situé entre les boulevards Décarie, de Maisonneuve et le chemin Glen. À terme, le projet accueillera approximativement 10 000 personnes sur une base journalière (patients, employés et visiteurs confondus). Bien que l'entrée principale soit située à moins de 200 mètres de la station de métro Vendôme, le projet prévoit un stationnement de 2 665 places. Les questions concernant le projet hospitalier et son intégration au cadre urbain, la problématique de l'accès au Campus Glen et de la circulation, l'impact socio-économique du projet hospitalier et son impact environnemental, la mise en œuvre et le suivi ont fait l'objet de recommandations formulées par l'Office de consultation publique de Montréal dans son rapport final de juillet 2005. Certaines de ces recommandations portaient sur les déplacements actifs et collectifs à proximité du site.

« La commission recommande à la Ville d'élaborer sans délai, avec ses partenaires, une stratégie de mise en valeur et un plan de réaménagement de la périphérie du Campus Glen, en portant une attention particulière à l'espace compris entre la voie ferrée et le boulevard de Maisonneuve ainsi qu'aux abords de la station Vendôme.

La commission recommande à la Ville et au CUSM d'aménager des accès piétons plus nombreux et plus conviviaux vers le Campus Glen.

La commission recommande à la Ville de relier les tronçons existants de la piste cyclable de façon plus fonctionnelle en suivant le boulevard de Maisonneuve ou en empruntant l'emprise du CP⁴. »

Au sud du quartier, le complexe Turcot fait l'objet d'un projet de réaménagement majeur par le ministère des Transports du Québec (MTQ). Bien que sa réfection soit incontournable, des groupes s'opposent à la dernière mouture du projet présentée par le MTQ en novembre 2010 qui, selon eux, ne réduira aucunement l'achalandage actuel de près de 300 000 véhicules par jour et, au contraire, augmentera le nombre total de voies de circulation. Ces groupes sont préoccupés par les impacts sur la santé des résidents de l'accroissement du volume de circulation dans les quartiers puisque le projet actuel fait peu de place au transport collectif qui permettrait de réduire de manière significative la dépendance à l'automobile.

⁴ Office de consultation publique de Montréal, *Aménagement du Campus Glen du Centre universitaire de santé McGill et de l'hôpital des Shriners - Rapport de consultation publique* (p.25-26). Montréal, 22 juillet 2005.

2.2 DES QUARTIERS À RECONNECTER POUR CRÉER UN QUARTIER VERT

À la suite des activités de consultation, deux quartiers d'appartenance ont été distingués au sein du QVAS NDG Sud-Est, de part et d'autre de la voie ferrée du CP. Selon une majorité de citoyens, le cœur du quartier se situe au parc Notre-Dame-de-Grâce, sur la rue Sherbrooke, mais un second lieu est fréquemment nommé : le parc Georges-Saint-Pierre sur le chemin Upper-Lachine dans le secteur Saint-Raymond.

UNE FORME URBAINE DENSE ET COMPACTE

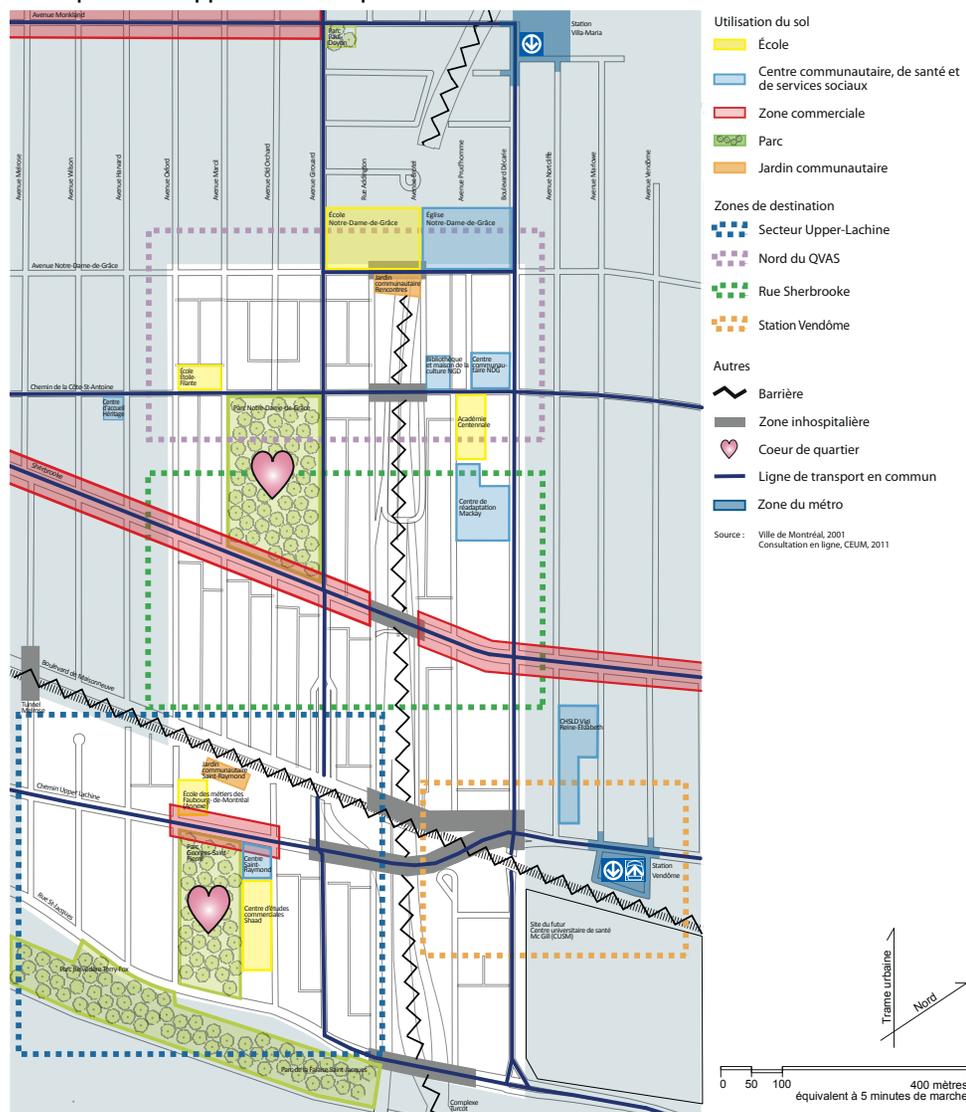
Une certaine densité de population permet d'assurer la viabilité des commerces de proximité et des services collectifs. En 2006⁵, 10 370 personnes habitaient le secteur du QVAS NDG Sud-Est, sur une superficie de 1,19 km². La densité moyenne du quartier, légèrement supérieure à celle de l'arrondissement CDN-NDG, est près de deux fois plus forte que celle de la Ville de Montréal.

NOMBRE DE RÉSIDENTS PAR KM² EN 2006

8 714	QVAS NDG SUD-EST
7 661	ARRONDISSEMENT CDN-NDG
4 438	VILLE DE MONTRÉAL
3 716	AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL

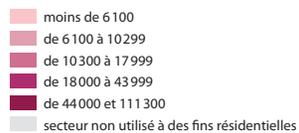
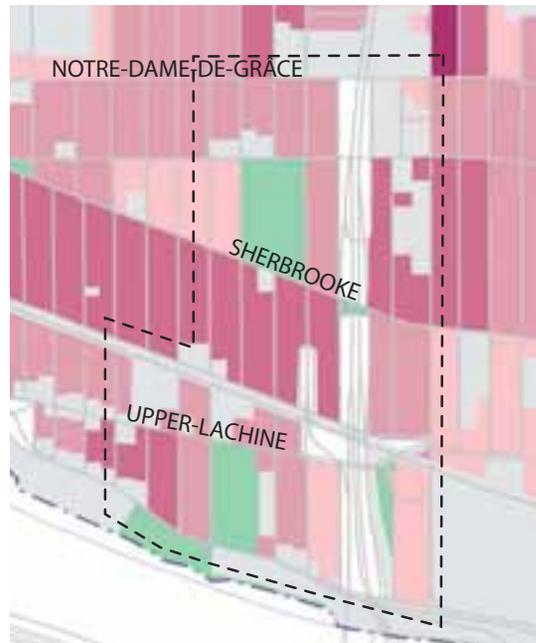
Cette densité s'explique par la trame urbaine serrée, ainsi que par la typologie des logements et des bâtiments du quartier. Les zones résidentielles sont réparties sur l'ensemble du secteur. Cependant, à plusieurs endroits, elles sont ceinturées ou traversées par des rues absorbant un fort débit de circulation, ce qui peut avoir des conséquences négatives sur la santé des résidents.

Deux quartiers d'appartenance de part et d'autre de la voie ferrée



⁵ Statistique Canada, *Données du recensement, 2006*.

Densité de population dans le QVAS NDG Sud-Est
Nombre d'habitants au km²



Source : Ville de Montréal,
Atlas sociodémographique de l'agglomération de Montréal,
Arrondissement de CDN-NDG,
Montréal, 2006

DES ESPACES DE VIE, DE TRAVAIL ET DE LOISIR QUI COHABITENT

La partie sud-est de NDG est un quartier mixte. La présence de l'axe ferroviaire a favorisé le maintien du caractère industriel de la zone limitrophe, une fonction que l'on retrouve également le long de la rue Saint-Jacques. Parallèlement à ces axes, plus au nord, l'artère commerciale Sherbrooke présente une offre diversifiée et un aménagement qui, quoiqu'il puisse être optimisé, permet un certain confort de la clientèle⁶. Il est cependant important de noter que l'avenue Monkland (au nord de l'avenue Notre-Dame-de-Grâce) bénéficie d'une riche offre commerciale et fait compétition à la rue Sherbrooke. L'avenue Monkland attire une clientèle résidant dans le QVAS, principalement celle domiciliée dans le Quartier vert au nord de la voie ferrée. Dans le secteur Saint-Raymond, le chemin Upper-Lachine a le potentiel d'accueillir un pôle de commerces de proximité, ce que mentionne la planification détaillée du secteur.

Plusieurs lieux d'enseignement se retrouvent dans le QVAS : les écoles primaires Étoile-Filante et Notre-Dame-de-Grâce, l'Académie Centennial, le Centre d'études commerciales Shadd et l'École des métiers des Faubourgs-de-Montréal, annexe Saint-Raymond. Quelques établissements attirent une clientèle de l'extérieur du quartier : la Maison de la Culture, le Centre communautaire NDG, la bibliothèque et la piscine NDG, le Centre communautaire Saint-Raymond et le Centre de réadaptation MAB-Mackay.

DES TRANSPORTS ALTERNATIFS À LA VOITURE À OPTIMISER

Les stations de métro Villa-Maria et Vendôme sont à environ 5 à 10 minutes de marche du secteur. Le quartier est desservi par onze lignes d'autobus, quatre d'entre elles faisant partie du réseau « 10 minutes MAX », dont une est une ligne express présente aux heures de pointe. Trois lignes de train de banlieue transitent par la gare Vendôme.

À l'exception d'une borne à la station de métro Vendôme, le secteur n'est pas encore desservi par le service de vélos en libre service BIXI. Les infrastructures cyclables font également défaut dans l'ensemble du secteur Saint-Raymond. La portion nord du QVAS possède quant à elle un seul axe (boulevard Maisonneuve) qui, bien qu'il soit en site propre, nécessite d'être sécurisé.

Le cyclisme permet un temps de parcours concurrentiel par rapport aux autres modes de transport utilitaires et est, de ce fait, à prioriser à proximité des lieux d'emploi et d'activités (le centre-ville de Montréal est approximativement à 4,5 km, soit environ 15 minutes). La proximité des lieux de destination favorise également la marche. Le recours à ces deux modes de déplacement actif est cependant freiné par la présence de frontières physiques importantes et par l'enclavement du quartier.

⁶ CÉUM, Consultation en ligne. Montréal, juillet à septembre 2010.

UN QUARTIER TRAVERSÉ PAR DES AXES ROUTIERS ACHALANDÉS

Outre les rues résidentielles à caractère local, plusieurs axes routiers importants traversent le quartier. En raison du haut débit de véhicules sur ces axes, les conditions de marche et de cyclisme sont difficiles et le risque de conflits entre automobilistes, piétons et cyclistes est accru aux intersections, ces dernières présentant par ailleurs peu de mesures de sécurisation.

ARTÈRES

15 000 À PLUS DE 30 000 VÉHICULES PAR JOUR

COLLECTRICES

1 000 À 15 000 VÉHICULES PAR JOUR

Le réseau routier de Montréal est hiérarchisé en cinq types de rues interconnectées les unes aux autres : les autoroutes, les artères principales et secondaires, les collectrices et les rues locales. À Montréal, dans la majorité des cas, la classification s'est faite bien longtemps après l'aménagement des voies et des quartiers, ce qui explique que certaines rues n'aient pas le format adéquat pour absorber un débit de circulation élevé, ou que la vitesse autorisée soit de 50 km/h malgré la présence d'écoles, de centres de santé ou d'organismes communautaires sur ces artères.



Les artères sont aménagées pour assurer la fluidité de la circulation de transit.

DE NOMBREUSES ZONES INHOSPITALIÈRES

Les axes les plus affectés par la circulation et la congestion (les rues Sherbrooke et Saint-Jacques, le chemin Upper-Lachine, l'avenue Girouard et le boulevard Décarie) limitent les déplacements actifs des citoyens. La voie ferrée du CP enclave le quartier et les trois axes permettant de la franchir (Girouard, Upper-Lachine, Décarie) passent sous des viaducs, zones inhospitalières pour les piétons et les cyclistes, tout comme le sont les six rues passant au-dessus de l'autoroute Décarie.



Un automobiliste qui traverse un quartier sans s'y arrêter effectue un déplacement de transit.

DES RUES BORDÉES D'ARBRES MATURES

Le quartier Notre-Dame-de-Grâce est reconnu pour la qualité de sa foresterie urbaine, ses rues bordées d'arbres et ses espaces verts. Plusieurs rues, ainsi que les parcs NDG et Georges-Saint-Pierre, présentent un couvert forestier remarquable. Les rues plantées contribuent à diminuer les îlots de chaleur urbains, car l'ombre générée par la végétation protège du rayonnement solaire et diminue la température ambiante.

L'arrondissement de CDN-NDG a récemment adopté un plan de foresterie urbaine qui « vise à favoriser la reconnaissance et la préservation du patrimoine arboricole de l'arrondissement »⁷. Cinq actions découlant de l'objectif 5 du plan, Développer la forêt urbaine, s'inscrivent précisément dans la vision de QVAS.

PLAN DE FORESTERIE URBAINE (2011) OBJECTIF 5 : DÉVELOPPER LA FORÊT URBAINE

- Mettre en place un plan maître et un programme de plantation (action 18).
- Favoriser l'augmentation de la biodiversité dans la forêt urbaine (action 19).
- Intégrer les bonnes pratiques de développement de la forêt urbaine dès la planification de projets de revitalisation ou de développement de quartiers (action 20).
- Favoriser les interventions de verdissement visant la réduction des îlots de chaleur ou la gestion des eaux de ruissellement (action 21).
- Favoriser le développement de la forêt urbaine privée (action 22).⁸

On trouve malgré tout certaines rues pauvres en végétaux sur le territoire du QVAS, et ce, principalement dans le secteur Saint-Raymond. Aucun îlot de chaleur n'est toutefois recensé dans le secteur⁹. Ces rues sont majoritairement celles absorbant quotidiennement un fort débit d'automobiles, de camions et d'autobus. Fréquemment utilisées pour le transit, ces rues font également office de vitrines pour le quartier : leur pauvre aménagement contribue à alimenter l'image négative que peuvent avoir les visiteurs des quartiers centraux montréalais.

^{7,8} Arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, *Plan de foresterie urbaine*. Montréal, mai 2011. 101 p.

⁹ Pérez-Arrau, C. *Cartes d'identification des îlots de chaleur à Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce*, données de juin 2005, UQAM. Montréal, 2007.

 La présence de bandes plantées, en plus de créer un corridor visuel plus étroit qui ralentit les voitures, crée des zones tampon entre la rue d'une part et les piétons et les résidences de l'autre. Ces bandes peuvent avoir un impact positif sur le niveau de bruit ressenti, sur la rétention des particules émises par les véhicules et sur le sentiment de confort et de sécurité des marcheurs.

SAVIEZ-VOUS QUE...

Le 25 juin 2005, la température enregistrée dans le parc du Mont-Royal s'élevait à 21,8°C, mais non loin de là, à l'angle du boulevard Saint-Laurent et de l'avenue du Mont-Royal, il faisait plutôt 33,5°C. L'écart de 12°C dans un rayon de moins de 1,5 kilomètre illustre bien le phénomène des îlots de chaleur créés par la prédominance du béton en milieu urbain¹⁰.

De plus, les arrondissements de CDN-NDG et du Sud-Ouest comptent un des dix écoterritoires montréalais partagé sur leur territoire. «La falaise Saint-Jacques est un escarpement abrupt et boisé. Ce boisé urbain, d'environ 3 km de longueur et d'une superficie de plus de 20 hectares, est considéré comme un espace vert par la Ville centre où la protection et la mise en valeur du milieu naturel sont jugées prioritaires. Cependant, au bilan 2006, aucun projet n'est identifié pour l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques.¹¹»

PLAN VERT (2008)

« Le Plan vert de l'arrondissement, élaboré pour les années 2008 à 2012, favorise la réalisation de projets et la mise en place de mesures afin d'améliorer l'environnement et la qualité de vie des citoyens. Il permet de revoir et d'actualiser le rôle et la place de l'espace libre résiduel dans la trame urbaine. La connaissance du réseau des ruelles de l'arrondissement peut favoriser la réalisation de projets avant-gardistes et mobiliser les organisations et les citoyens par la sensibilisation et l'éducation environnementale¹³. »



Mesure d'apaisement de la circulation dans une rue résidentielle de NDG.



Le Parc Notre-Dame-de-Grâce.

¹⁰ Institut national de santé publique du Québec, *Adaptations aux changements climatiques : pratiques innovantes* (fiches techniques). Montréal, 2010.

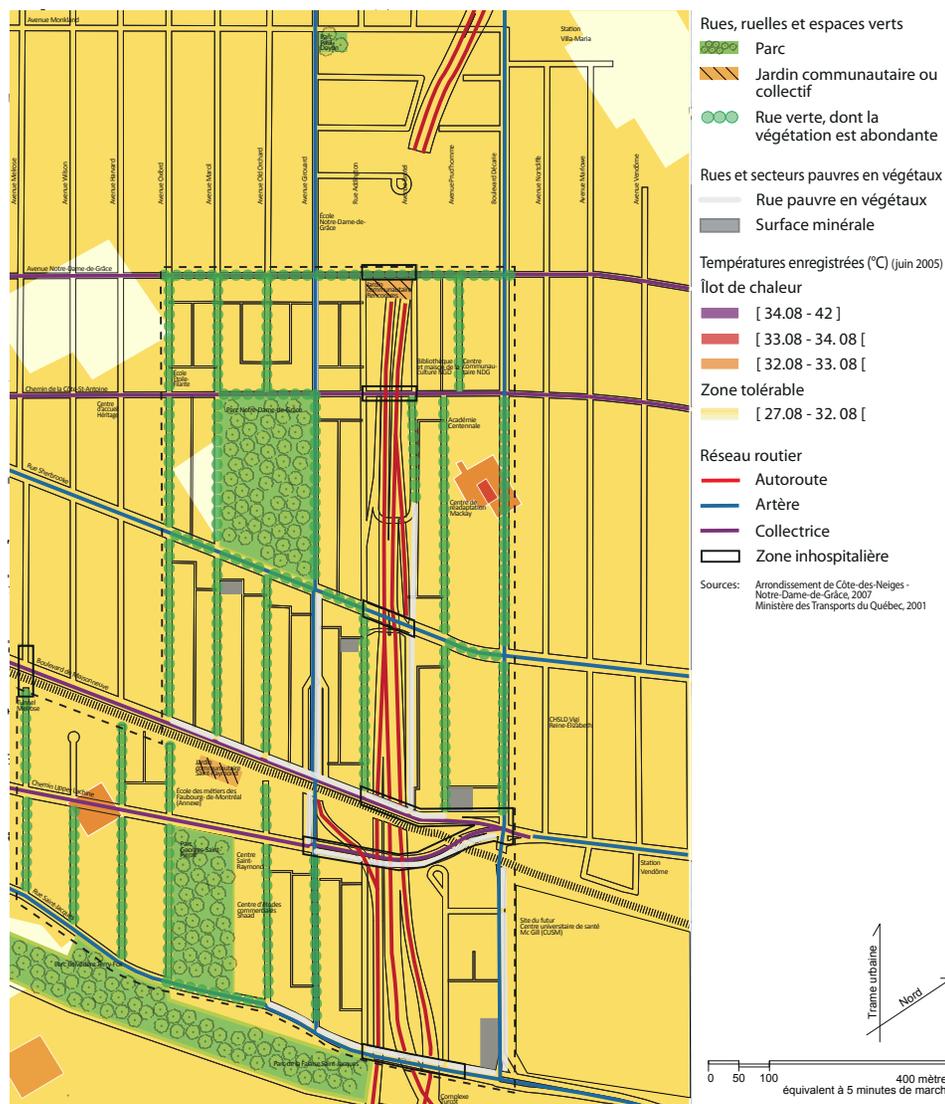
¹¹ Arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, *Plan de foresterie urbaine*. Montréal, mai 2011. 101 p.

AGRICULTURE URBAINE

L'arrondissement de CDN-NDG met à la disposition de ses citoyens 61 jardinets aux jardins communautaires Rencontres (avenue NDG et rue Botrel) et Saint-Raymond (avenue Oxford et chemin Upper-Lachine).

« Dans NDG, Action Communiterre propose de nombreuses activités toute l'année telles que des ateliers portant sur des sujets variés : le jardinage biologique, l'engagement civique, la conservation de semences, le jardinage sur balcon, la nutrition, les plantes médicinales et plusieurs autres. Les jardins collectifs créent un contexte qui favorise le développement de liens communautaires ainsi que l'exercice d'une citoyenneté active. Les fruits et légumes frais sont partagés entre les jardiniers et une large portion est ensuite distribuée par le Dépôt alimentaire NDG, des organismes communautaires et les services sociaux du quartier. En 2008, le réseau des jardins de la Victoire a produit 1881 kg de fruits et légumes biologiques, 1/3 desquels a été partagé avec des partenaires communautaires comme le Dépôt alimentaire NDG¹². »

Îlot de chaleur et de fraîcheur dans le QVAS



¹² Action Communiterre. Site internet : www.actioncommuniterre.qc.ca/fr/nos-services/jardinage-collectif. Consulté en avril 2011.

¹³ Arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, *Plan vert*. Montréal, mai 2008. 12 p.

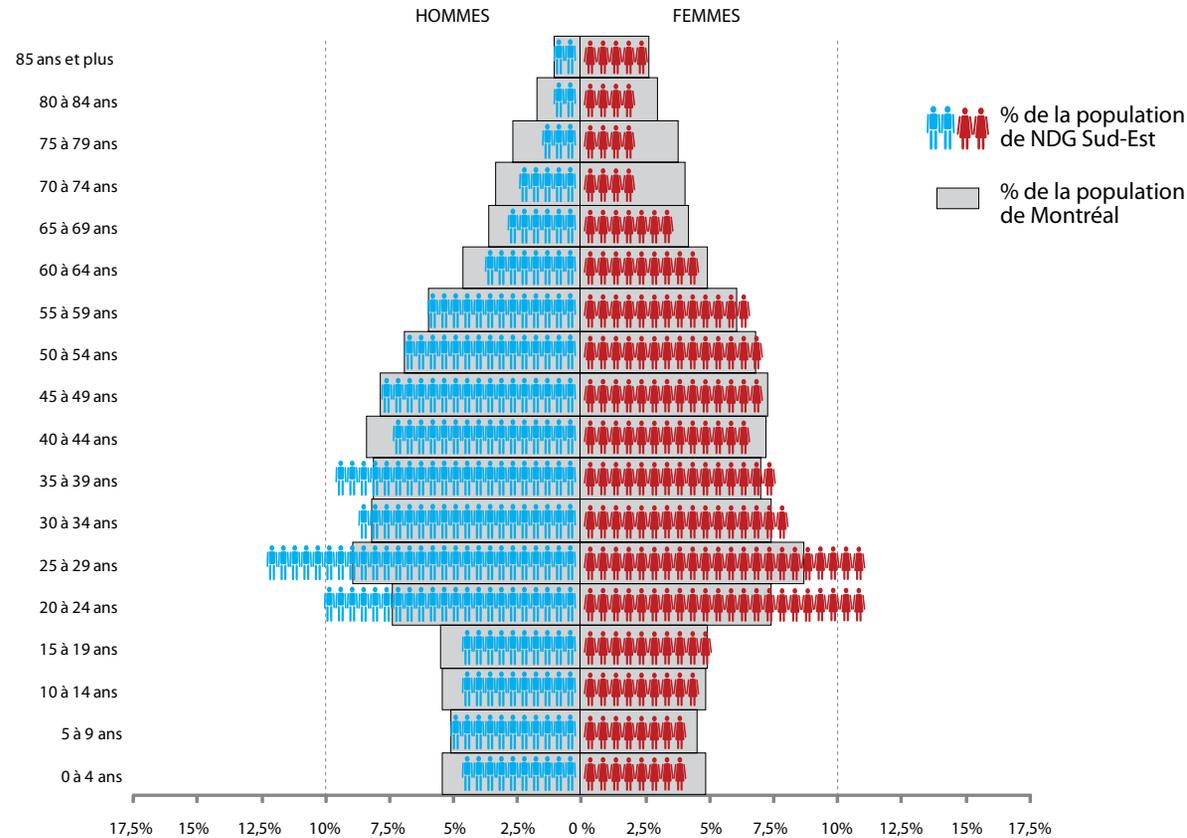
2.3 UNE POPULATION JEUNE

Les 4890 ménages du QVAS NDG Sud-Est regroupent 10 370 personnes, soit 6,31% de la population totale de l'arrondissement de CDN-NDG, qui est le plus peuplé de la ville de Montréal¹⁴. On compte en moyenne 2,2 personnes par ménage (Montréal, 2,1%). Le secteur regroupe une proportion de jeunes de 0 à 14 ans comparable à celle de Montréal concentrés dans la partie

nord du QVAS, autour du parc NDG. La proportion de ces jeunes y est de 21% (moyenne montréalaise : 20%). Les résidents de 50 ans et plus représentent 24,7% de la population totale, une proportion inférieure à celle de l'arrondissement (29,5%) et de Montréal (32,9%), et leur proportion chute à 8,1% chez les plus de 65 ans (arrondissement de CDN-NDG, 13,9%; Montréal,

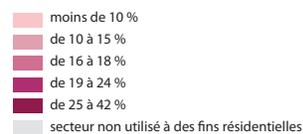
15,1%). On observe une forte concentration d'ainés de 65 ans et plus dans le secteur Saint-Raymond. Les jeunes adultes de 20 à 29 ans sont surreprésentés et forment 22,5% de la population, alors qu'ils représentent 16,2% seulement de la population à l'échelle de Montréal.

Répartition de la population dans le QVAS NDG Sud-Est selon le groupe d'âge et le sexe, 2006



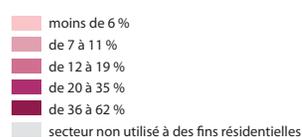
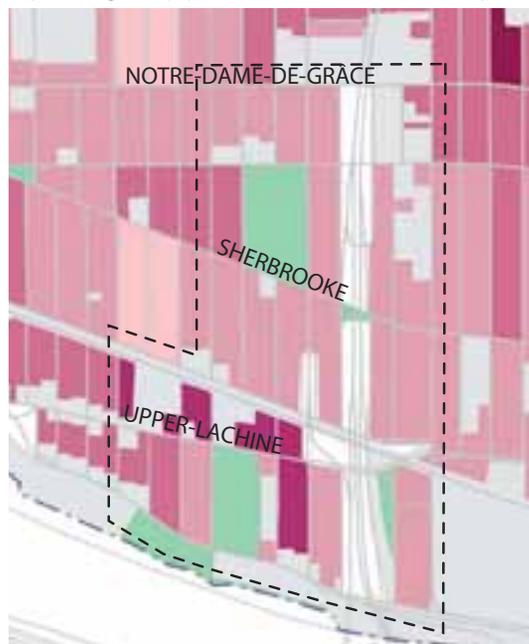
¹⁴ Ville de Montréal, *Profil sociodémographique de l'arrondissement Côte-des-Neiges - Notre-Dame-de-Grâce* (données du recensement de 2006), Montréal en statistiques, 2009.

Concentration des personnes de 0 à 14 ans
En pourcentage de la population de chacun des secteurs statistiques



Source : Ville de Montréal,
Atlas sociodémographique de l'agglomération de Montréal,
Arrondissement de CDN-NDG,
Montréal, 2006

Concentration des personnes de 65 ans et plus
En pourcentage de la population de chacun des secteurs statistiques



Source : Ville de Montréal,
Atlas sociodémographique de l'agglomération de Montréal,
Arrondissement de CDN-NDG,
Montréal, 2006

L'arrondissement de CDN-NDG s'est doté d'un Plan d'action famille qui porte sur les thèmes suivants : l'habitation, la sécurité, la circulation et le transport, le milieu de vie et les sports, les loisirs et la culture. Certains objectifs s'inscrivent directement dans la vision de QVAS.

PLAN D'ACTION FAMILLE (2008)

AXE 2 LA SÉCURITÉ OBJECTIFS :

- Favoriser des mesures permettant un accès sécuritaire aux parcs, aux ruelles et aux autres espaces publics.
- Favoriser une circulation sécuritaire sur l'ensemble du territoire de l'arrondissement.
- Assurer un cadre urbain sécuritaire dans la planification de tout aménagement.¹⁵

AXE 3 LA CIRCULATION ET LE TRANSPORT OBJECTIFS :

- Maintenir et améliorer la signalisation routière pour une plus grande sécurité des familles.
- Faciliter le déplacement sécuritaire des piétons dans les secteurs scolaires.
- Réduction de la présence automobile et réutilisation des espaces de stationnement en espaces verts.
- Développer des corridors verts et des liens cyclables favorisant l'utilisation des modes actifs de transport.¹⁶

^{15, 16} Arrondissement de CDN-NDG, Plan d'action famille. Montréal, 2010.

2.4 DES DÉPLACEMENTS ACTIFS LIMITÉS PAR LA PLACE ALLOUÉE À L'AUTOMOBILE

L'Organisation mondiale de la santé et l'Agence de la santé publique du Canada recommandent, pour un adulte, un minimum de 30 minutes d'activité physique modérée 5 jours par semaine, ou 20 minutes d'activité physique intensive 3 jours par semaine. Pour les jeunes, 60 minutes ou plus par jour d'activité physique modérée à intense sont recommandées. Toutefois, nombreux sont les enfants et les adultes dont le volume d'activité physique recommandé n'est pas atteint, alors que la transition vers des modes de déplacement actifs et sécuritaires constitue pourtant un moyen simple et efficace d'y parvenir.

UNE POPULATION QUI MARCHE

La population du territoire du CSSS Cavendish¹⁷ est, en moyenne, plus active que celle de Montréal¹⁸. La proportion d'enfants de moins de 12 ans ayant une faible fréquence d'activités physiques est inférieure à la moyenne montréalaise (CSSS Cavendish : 14 %, Montréal : 20 %). Cependant, l'écart se resserre lorsque l'on observe la proportion d'enfants de moins de 12 ans ne se déplaçant jamais de manière active pour les activités quotidiennes (CSSS Cavendish : 18 %; Ville de Montréal : 21 %). La présence de nombreux axes de transport majeurs dans le secteur, l'insécurité réelle ou perçue et le risque de traumatismes routiers sont autant de facteurs limitant les déplacements actifs.

Dans les quartiers centraux montréalais, 40 % à 50 % des déplacements en heure de pointe s'effectuent à pied; en périphérie, moins de 20 %¹⁹. La forme urbaine compacte, la proximité des lieux de destination et le service de transport en commun sont des facteurs explicatifs de cette différence. Ces habitudes de vie se répercutent bien sûr sur la forme physique des résidents.

32 %

DE LA POPULATION DE 18 ANS ET PLUS DU CSSS CAVENDISH QUI EST PEU ACTIVE DURANT SES LOISIRS (VILLE DE MONTRÉAL : 39 %)

14 %

DE LA POPULATION 12 ANS ET PLUS DU CSSS CAVENDISH QUI A UNE FAIBLE FRÉQUENCE D'ACTIVITÉ PHYSIQUE (VILLE DE MONTRÉAL : 20 %)

18 %

DE LA POPULATION DE 12 ANS ET PLUS DU CSSS CAVENDISH QUI NE SE DÉPLACE JAMAIS DE MANIÈRE ACTIVE POUR LES ACTIVITÉS QUOTIDIENNES (TRAVAIL, ÉTUDES, EMPLETTES) (VILLE DE MONTRÉAL : 18 %)

38 %

DE LA POPULATION DE 18 ANS ET PLUS DU CSSS CAVENDISH AYANT UN SURPLUS DE POIDS (VILLE DE MONTRÉAL : 43 %)

SURPLUS DE POIDS = EMBONPOINT + OBÉSITÉ

28 %

DE LA POPULATION DE 18 ANS ET PLUS DU CSSS CAVENDISH SOUFFRE D'EMBOINPOINT (MONTRÉAL : 30 %)

10 %

DE LA POPULATION DE 18 ANS ET PLUS DU CSSS CAVENDISH SOUFFRE D'OBÉSITÉ (VILLE DE MONTRÉAL : 13 %)

À l'école primaire alternative Étoile filante, en 2008, environ 53 % des 137 écoliers de 4 à 11 ans se rendaient à l'école à pied et 13 % à vélo²⁰. Les raisons nommées pour ne pas se rendre à l'école de manière active sont les suivantes : la distance entre le domicile et l'école est trop grande, trop de circulation, pas d'amis pour faire le trajet, l'usage de la voiture est plus pratique (soit parce que l'école est sur le chemin du travail, soit parce que ce moyen de transport est le plus rapide) et, finalement, la peur²¹. Selon Vélo Québec, « les mesures les plus efficaces pour inciter les enfants à se rendre à l'école à pied ou à vélo plus souvent seraient dans l'ordre la présence accrue de brigadiers (35 %), les trajets sur pistes cyclables (15 %), les corridors scolaires (11 %), les feux protégés (11 %), l'ajout de trottoirs (8 %) et la limite de vitesse réduite (6 %) ». Le potentiel d'accroissement du taux d'utilisation des modes de transport actif est important puisqu'une majorité d'élèves habitent dans un rayon de moins de 1 km de l'école²².



Au Québec, 55 % des adultes marchent moins d'une heure par semaine pour se déplacer²³.

Les gens qui vivent dans des quartiers plus traditionnels et plus compacts (plus « marchables ») marchent plus de 30 minutes par semaine, ce que ne font pas ceux qui vivent dans des quartiers modelés sur le type banlieue (peu « marchables »)²⁴.

Les utilisateurs de transport en commun marchent en moyenne 26 minutes par jour²⁵.

En 1971, environ 80 % des enfants canadiens de 7-8 ans marchaient pour se rendre à l'école. En 2003, ce pourcentage est de 67 %.

¹⁷ Le territoire couvert par le CSSS Cavendish couvre la totalité de Notre-Dame-de-Grâce.

¹⁸ Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, *Chiffres clés de la situation socio-sanitaire du CSSS Cavendish* [En ligne] www.santepubmtl.qc.ca/portrait/montreal/index.html

¹⁹ Agence métropolitaine de transport, *Enquête Origine Destination*, Montréal, 2003.

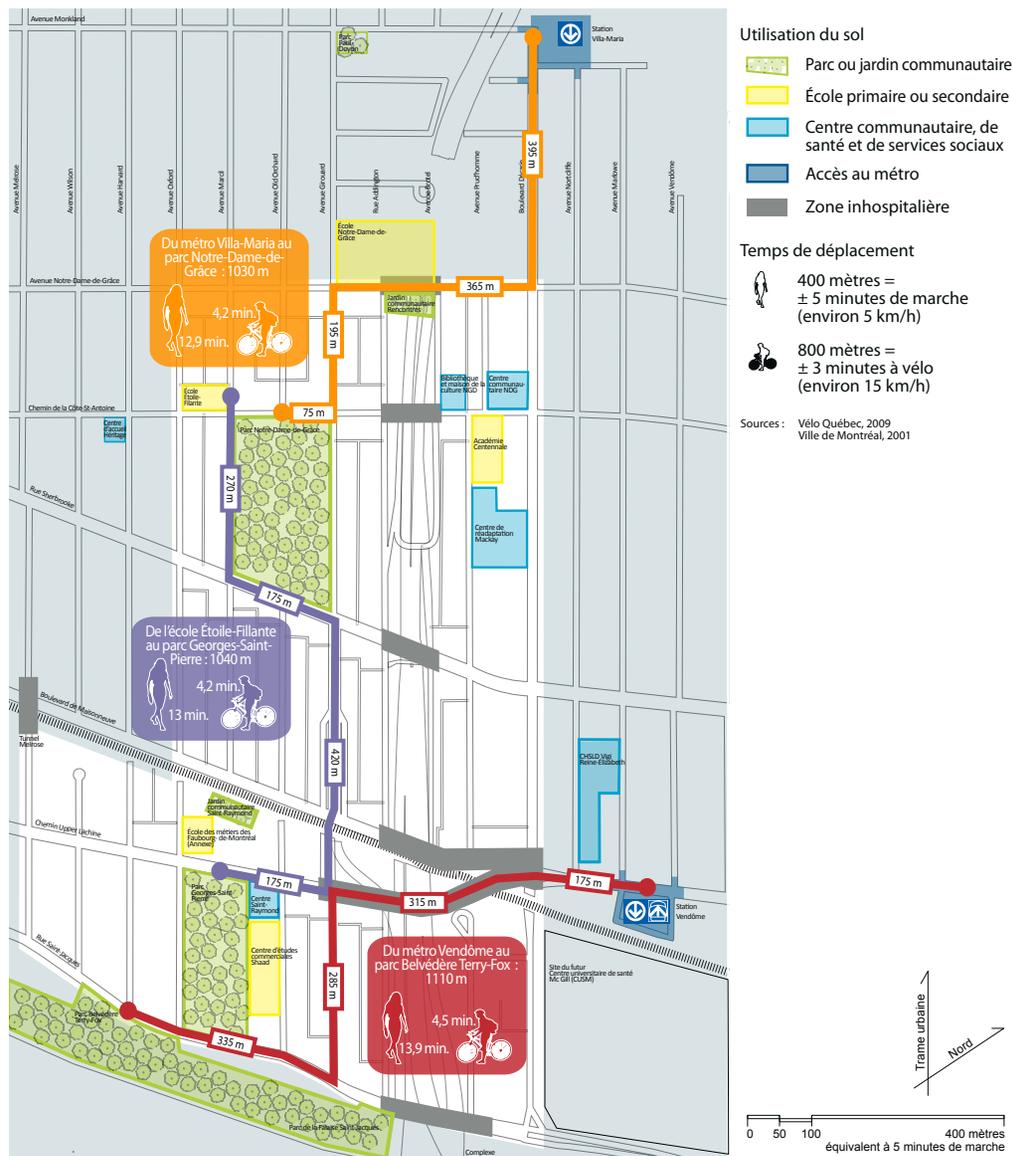
^{20, 21, 22} Vélo Québec, *Plan de déplacement de l'École Étoile Filante* (CSDM), Montréal, 2008, p. 14.

²³ B. Nolin et D. Hamel, *Les Québécois bougent plus mais pas encore assez*, Annuaire du Québec 2006, Montréal, Fides, 2005, p.296-311.

²⁴ Saelens et al., 2003.

²⁵ S. Paquin et A. Pelletier, *Transport actif, potentiel piétonnier et aménagement urbain* (formation), Montréal, septembre 2008.

Des destinations à distance de marche



UN ACCÈS INÉGAL À DES ALIMENTS SAINS

L'environnement dans lequel un individu évolue a une influence sur ses habitudes de vie en matière d'activité physique et d'interactions sociales. Les habitudes alimentaires sont également grandement influencées par l'environnement dans lequel nous vivons.

Par exemple, la consommation de fruits et de légumes frais est un facteur de prévention de plusieurs problèmes de santé dont l'obésité, les maladies cardiovasculaires et les cancers²⁷. Dans NDG Sud-Est, on remarque une disparité quant à l'accès aux fruits et aux légumes frais entre le nord et le sud de la voie ferrée. Tandis que l'accessibilité au nord est assurée par de nombreux commerces de proximité, au sud plusieurs zones, qui présentent par ailleurs des signes de défavorisation, sont moins bien pourvues.

- Dans un rayon de 500 mètres, soit environ 6 minutes de marche, les résidents du sud du quartier peuvent difficilement s'approvisionner en fruits et en légumes frais.
- La présence de la voie ferrée et d'axes de transport majeurs limite l'accessibilité aux aliments frais, principalement pour les ménages ne disposant pas d'un véhicule.

L'absence de commerces de proximité offrant des fruits et des légumes frais peut avoir un impact sur la santé des personnes, notamment si ces dernières n'ont pas un accès facile à un mode de transport motorisé.

²⁷ Action Communiterre. Site internet : www.actioncommuniterre.qc.ca/fr/nos-services/cuisine-intergenerationnelle. Consulté en avril 2011.

**LES HABITUDES DE DÉPLACEMENT
DES RÉSIDENTS ET DES GENS
QUI FRÉQUENTENT LE QUARTIER**

2.5 DES HABITUDES DE DÉPLACEMENT SIMILAIRES À CELLES DES QUARTIERS CENTRAUX

LES DÉPLACEMENTS DES RÉSIDENTS

Selon les données de l'enquête Origine-Destination 2008 de l'Agence métropolitaine de transport (AMT)²⁸, les comportements de mobilité des résidents du quartier Notre-Dame-de-Grâce (NDG)²⁹ sont à l'image de ceux observés à l'échelle des quartiers centraux de l'île de Montréal (« Montréal-Centre »)³⁰.

On observe cependant un contraste important entre le QVAS NDG Sud-Est, l'ensemble du quartier NDG et les quartiers centraux de l'île. Les résultats de l'enquête indiquent par exemple que 44 % des déplacements des résidents du QVAS sont effectués en automobile, si l'on inclut les conducteurs et les passagers. Cette part modale est inférieure à la part modale du quartier NDG dans son ensemble et des quartiers centraux de

Montréal. Dans la même lignée, les résidents du QVAS utilisent davantage le transport en commun : leur part modale s'élève à 34 %, contre 30 % dans le quartier NDG et dans les quartiers centraux de Montréal.

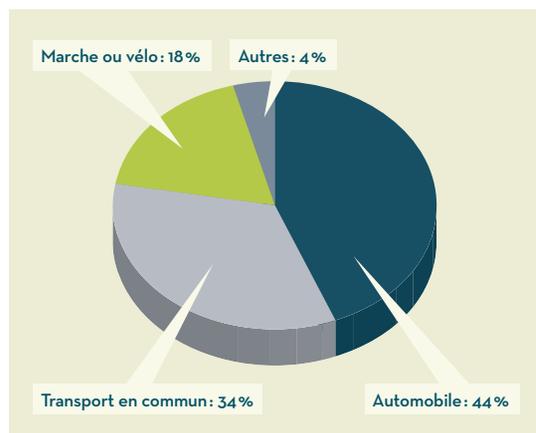
En revanche, on ne note pas de différence marquée entre les populations en ce qui a trait à l'utilisation des transports actifs (marche et vélo). La part modale des résidents du QVAS est de 18 %, celle du quartier NDG est de 15 % et celle des quartiers centraux de Montréal est de 20 %.

Par ailleurs, non seulement les résidents du QVAS utilisent davantage les transports collectifs comme moyen de transport, mais les ménages du QVAS possèdent moins d'automobiles que les ménages des quartiers centraux de l'île de Montréal.

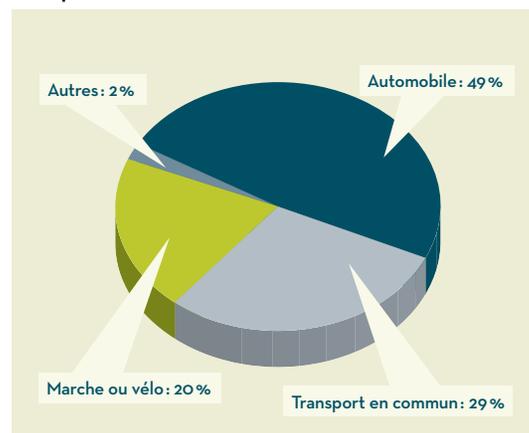
Certains facteurs pourraient expliquer cette situation :

- Proximité de deux stations de métro (Vendôme et Villa-Maria);
- Efficacité des circuits d'autobus (90-Upper-Lachine et 105-Sherbrooke);
- Proximité relative du centre de l'agglomération;
- Revenu moyen par ménage plus faible dans le quartier Saint-Raymond, ce qui est un facteur de limitation pour les ménages à l'acquisition d'une automobile.³¹

Répartition des déplacements selon les modes de transport utilisés par les résidents du QVAS NDG Sud-Est



Répartition des déplacements selon les modes de transport utilisés par les résidents des quartiers centraux de l'île de Montréal



Motorisation des ménages des quartiers centraux de l'île de Montréal et du QVAS NDG Sud-Est

	QUARTIERS CENTRAUX DE L'ÎLE DE MONTRÉAL	QVAS NDG SUD-EST
Proportion de ménages possédant une automobile ou plus	61,2 %	58,9 %
Nombre d'automobiles par ménage		
Aucune	38,8 %	41,1 %
Une	46,3 %	47,1 %
Deux et plus	14,9 %	11,7 %
Nombre moyen d'automobiles par ménage	0,81	0,78

²⁸ Mobilité des personnes dans la région de Montréal, Enquête Origine-Destination 2008. Version 08.2a période automne.

²⁹ Les frontières du quartier Notre-Dame-de-Grâce définies par l'Agence métropolitaine de transport diffèrent légèrement des frontières officielles du quartier Notre-Dame-de-Grâce.

³⁰ La définition de Montréal-Centre correspond aux secteurs municipaux de la ville de Montréal suivants : Sud-Ouest, Notre-Dame-de-Grâce, Côte-des-Neiges, Plateau Mont-Royal, Villeray, Ahuntsic, Saint-Michel, Rosemont, Sud-Est, Mercier et Outremont, ainsi que de ceux des villes défusionnées de Mont-Royal, Westmount, Hampstead et Côte-Saint-Luc. Les frontières sont définies par l'AMT et ne correspondent pas nécessairement aux frontières officielles des arrondissements et des villes en question.

³¹ Direction de santé publique, Agence de la santé et des services sociaux de Montréal (2008). *Regard sur la défavorisation à Montréal*, CSSS Cavendish, p. 10.

LA PART MODALE DES DÉPLACEMENTS EFFECTUÉS EN AUTOMOBILE DANS LE QVAS NDG SUD-EST EST DE **44 %** (NDG : 52 %, QUARTIERS CENTRAUX : 49 %)

LA PART MODALE DES DÉPLACEMENTS ACTIFS DANS LE QVAS NDG SUD-EST EST DE **18 %** (NDG : 15 %, QUARTIERS CENTRAUX : 20 %)



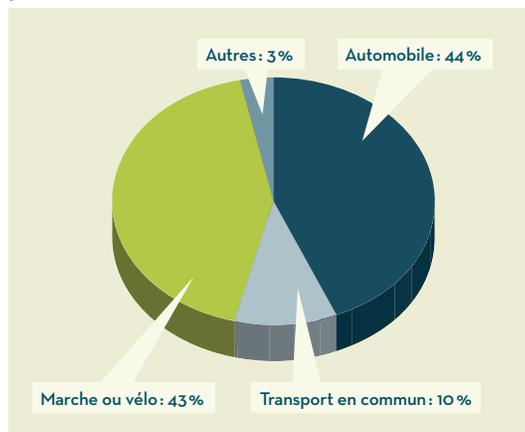
RÉSULTATS DU SONDAGE EN LIGNE

62 % des répondants au sondage en ligne utilisent fréquemment un mode de déplacement actif (marche et vélo) pour effectuer leurs déplacements au sein du QVAS NDG Sud Est.

LES DÉPLACEMENTS DE MOINS DE DEUX KILOMÈTRES

L'environnement bâti a une influence sur les distances parcourues et sur les modes de transport utilisés pour les déplacements quotidiens. Plus du tiers des déplacements effectués par les résidents sont des déplacements dont la distance est de moins de deux kilomètres. De ces déplacements, 44% s'effectuent en automobile (soit comme conducteur, soit comme passager) et 43% s'effectuent en transport actif (marche : 40%, vélo : 3%). Les frontières physiques présentes dans le QVAS (voie de chemin de fer du Canadien Pacifique [CP] et autoroute Décarie) constituent des obstacles aux déplacements actifs et obligent les résidents à effectuer des détours. De plus, les nombreuses artères limitent les déplacements à pied et à vélo, en raison de la densité de la circulation automobile.

Répartition des déplacements de moins deux kilomètres selon le mode de transport utilisé par les résidents du QVAS NDG Sud-Est



LES DÉPLACEMENTS DES ENFANTS ET DES AÎNÉS

Le grand nombre d'institutions telles que les écoles primaires et secondaires, les centres communautaires, ou encore le centre de réadaptation attire une population composée majoritairement d'enfants, de jeunes et de personnes âgées. Plus de 25% des déplacements à pied réalisés par les résidents du QVAS NDG Sud-Est, sont effectués par des jeunes de moins de 20 ans, qui ne représentent pourtant que 19% de la population.

Les caractéristiques physiques, comportementales et cognitives des individus de ce groupe d'âge en font des usagers de la rue particulièrement vulnérables. À l'échelle de l'arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce (CDN-NDG), 26% des piétons blessés entre 1999 et 2003 avaient moins de 19 ans.

Les personnes âgées de 65 ans et plus, qui forment 8% de la population du QVAS, ont recours à la marche pour près de 13% de leurs déplacements. À l'échelle de l'arrondissement de CDN-NDG, 23% des piétons blessés entre 1999 et 2003 avaient plus de 65 ans.



Marche exploratoire avec les élèves de l'école primaire Étoile filante de 2 décembre 2010.

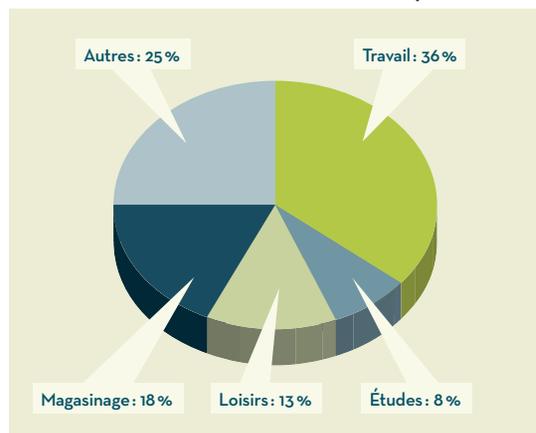
2.6 UN QUARTIER DE TRAVAILLEURS

LES DÉPLACEMENTS DES NON-RÉSIDENTS

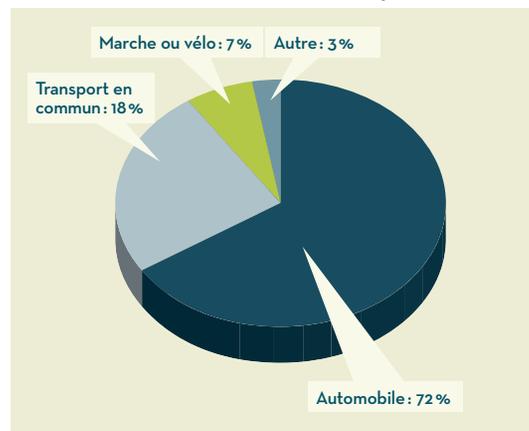
L'arrondissement de CDN-NDG attire quotidiennement une population nombreuse, notamment en raison de la présence de plusieurs pôles institutionnels (institutions d'enseignement et établissements hospitaliers) ainsi que d'importants pôles d'emploi. Si les infrastructures majeures sont situées majoritairement dans le quartier Côte-des-Neiges, l'installation du nouveau Campus Glen du CUSM près du métro Vendôme augmentera le nombre de déplacements dans le quartier Notre-Dame-de-Grâce.

À plus petite échelle, le QVAS NDG Sud-Est attire de l'extérieur du quartier près de 16 500 déplacements quotidiennement, ceux de personnes ne résidant pas dans le quartier mais fréquentant un lieu du QVAS. Les principaux motifs évoqués sont le travail (36 %) et le magasinage (18 %). Plus du tiers de ces déplacements (34 %) sont réalisés au cours de la période de pointe du matin et près de la moitié de ces déplacements (49 %) sont réalisés hors des périodes de pointe du matin et de l'après-midi.

Répartition des déplacements effectués par des non-résidents ayant comme destination le QVAS NDG Sud-Est selon le motif de déplacement



Répartition des déplacements effectués par des non-résidents ayant comme destination le QVAS NDG Sud-Est selon le mode de transport utilisé



Malgré un positionnement central dans l'agglomération et un réseau de transport en commun bien intégré, la majorité de ces déplacements se font en voiture (72 %) et moins d'un sur cinq en transport en commun (18 %). Le quartier jouit d'une grande accessibilité en transport routier par la présence de l'autoroute Décarie et de plusieurs grandes artères, ce qui peut constituer un incitatif pour certains automobilistes. Toutefois, le réseau de transport en commun permet aisément d'accéder au secteur.



Les résidents voisins immédiats du secteur QVAS comptent comme des non-résidents (par exemple à l'intersection de la rue Sherbrooke et de l'avenue Wilson).

LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET LES DÉPLACEMENTS

2.7 UN QUARTIER EN PARTIE ENCLAVÉ, DEUX RÉALITÉS DE DÉPLACEMENTS

UN ENCLAVEMENT LIMITANT LES DÉPLACEMENTS À PIED

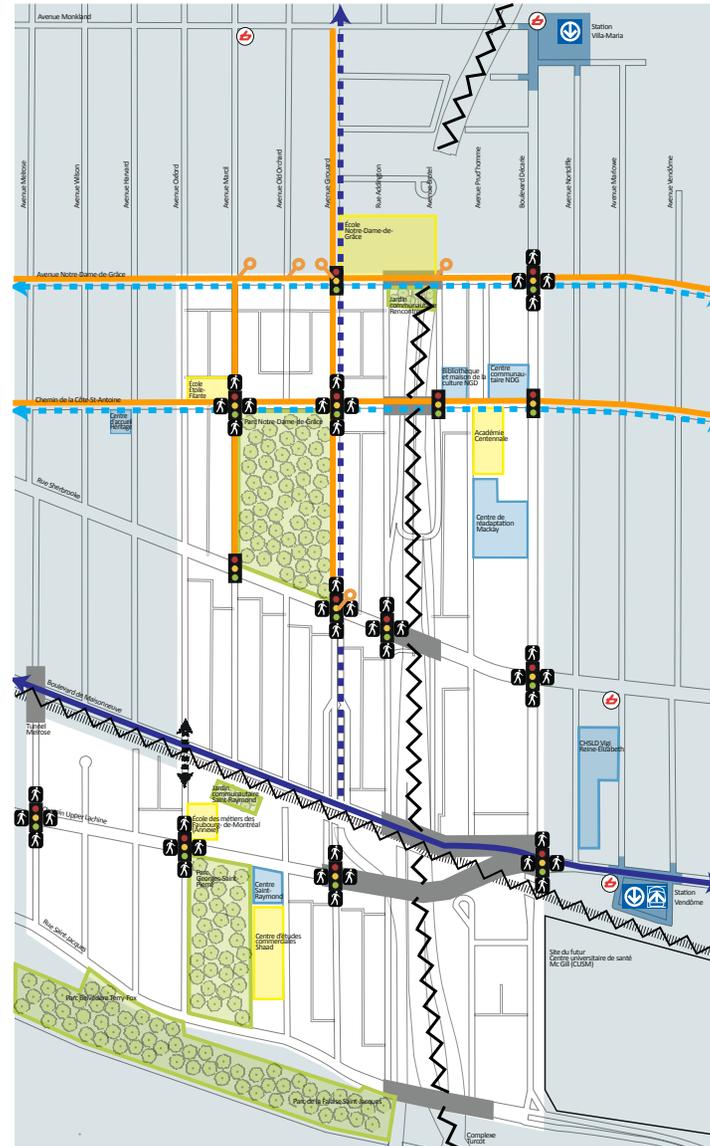
Le long des deux rues commerciales Sherbrooke et Upper-Lachine, l'environnement bâti et la fréquentation générée par les commerces contribuent au sentiment de sécurité, ce qui favorise les déplacements à pied. La partie ouest de la rue Sherbrooke (entre les avenues Melrose et Girouard) et la partie est (entre le boulevard Décarie et l'avenue de Vendôme) sont facilement accessibles à pied (station de métro Vendôme, commerces, écoles, parcs, etc.) et leur potentiel piétonnier est considéré comme bon.

À l'inverse, ce qui n'est guère surprenant, les abords de l'autoroute Décarie sont un tronçon considérés comme ayant un potentiel piétonnier faible. De même, le chemin Upper-Lachine entre l'avenue Girouard et le boulevard Décarie ainsi que les abords de l'autoroute entre la rue Addington et l'avenue Prud'homme sont des secteurs moins attractifs. La proximité du métro Vendôme est cependant à l'origine d'un achalandage important.



Les viaducs qui permettent de traverser au-dessus de l'autoroute Décarie n'offrent pas un environnement agréable pour les piétons et les cyclistes (sur la photo, le viaduc Saint-Jacques).

Réseau de transport actif



Infrastructures piétonnières

- Corridor scolaire
- Brigadier scolaire

Infrastructures cyclables

- Lien cyclable existant
- Lien cyclable projeté par le Plan vélo de l'arrondissement CDN-NDG, 2008 et le Plan de transport de la Ville de Montréal, 2008
- Lien cyclable souhaité dans le Plan de déplacement de l'École Étoile-Filette, Vélo Québec, 2008.

Station BIXI (2011)

Utilisation du sol

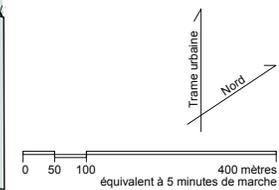
- Parc ou jardin communautaire
- École primaire ou secondaire
- Centre communautaire, de santé et de services sociaux
- Accès au métro
- Frontière
- Passage informel
- Zone inhospitalière

Signalisation

- Feu de circulation
- Feu piéton avec décompte numérique

Sources: Ville de Montréal, 2010
Arrondissement de CDN-NDG, 2011

Le tronçon du chemin Upper-Lachine entre la rue Botrel et le boulevard Décarie sera fermé à la circulation automobile en 2011 ou 2012 mais demeurera empruntable par les piétons et les cyclistes.



Par ailleurs, les résidents s'orientent difficilement dans le quadrilatère formé des rues Saint-Jacques, Girouard, De Maisonneuve et Décarie (culs-de-sac, grandes artères, zone industrielle). Dans cette zone, de nombreux grands projets urbains sont prévus dans les prochaines années, ce qui modifiera considérablement le paysage urbain : le Campus Glen du Centre universitaire de santé McGill (CUSM), la réfection du boulevard Décarie et la rénovation de l'échangeur Turcot. De plus, deux des quatre passages permettant de passer à pied sous la voie ferrée se situent dans ce quadrilatère.

Enfin, le tunnel piétonnier Melrose ne paraît pas sécuritaire pour les piétons et est inaccessible aux personnes à mobilité réduite.

 **Le potentiel piétonnier est la capacité d'un environnement bâti à favoriser les déplacements à pied à des fins utilitaires et de loisirs.**

Une partie du territoire du nord du QVAS est définie comme corridor scolaire de l'école Notre-Dame-de-Grâce par le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM). La présence de brigadiers scolaires à certaines intersections à proximité des écoles du QVAS permet aux enfants de traverser les rues de manière sécuritaire. Toutefois, ces corridors scolaires ne bénéficient d'aucune signalisation indiquant leur présence aux automobilistes.

UN RÉSEAU CYCLABLE À SES PREMIERS BALBUTIEMENTS

Le QVAS ne compte qu'un lien cyclable soit la piste cyclable du boulevard De Maisonneuve. Cette dernière offre un accès à la station de métro Vendôme et au centre-ville. Malgré un tracé est-ouest efficace, la piste cyclable souffre de quelques contraintes. Elle se bute à l'intersection Décarie et Maisonneuve qui n'est pas favorable aux transports actifs en raison d'une configuration difficile à comprendre pour un piéton

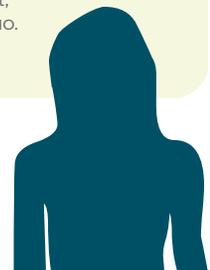
et un cycliste, de l'absence de feu à décompte piétonnier, et de la transformation de la piste cyclable en une bande cyclable à l'est de Décarie. De plus, la qualité de la chaussée de la piste cyclable est de mauvaise qualité et le sentiment de sécurité est déficient particulièrement en situation nocturne.

La topographie des lieux et certaines infrastructures de transport comme les voies ferrées et les autoroutes constituent des obstacles pour la constitution d'un réseau cyclable accessible à tous. De plus, les intersections des rues achalandées sont des lieux propices aux accidents, notamment l'intersection des boulevards De Maisonneuve et Décarie. Un réaménagement de cette intersection est toutefois prévu dans le cadre des travaux préparatoires à l'arrivée du Campus Glen du CUSM.

Lors des visites sur le terrain, il a été constaté que le quartier semble manquer de stationnements pour les vélos, particulièrement sur le chemin Upper-Lachine, qui constitue pourtant l'artère commerciale du quartier Saint-Raymond. De plus, le QVAS n'accueille pas de stations BIXI pour l'année 2011. Quatre stations sont localisées à proximité des limites du QVAS.

À propos du tunnel Melrose :
« We need a better way through. »

Commentaire d'un répondant à la consultation en ligne pour le QVAS NDG Sud-Est, effectuée de juillet à septembre 2010.



Le tunnel piétonnier Melrose, un lieu sombre et peu invitant, mais malgré tout utilisé par les résidents de Saint-Raymond pour traverser la voie ferrée du CP.



RÉSULTATS DU SONDAGE EN LIGNE

En réponses à la question suivante :

À quelle fréquence certains éléments favorisent les déplacements à vélo sont présents dans le secteur du QVAS NDG Sud-Est ?

Note méthodologique : les 157 répondants devaient choisir entre les réponses suivantes : toujours présent, souvent présent, rarement présent et jamais présent.

Selon les participants, ces éléments sont **toujours** ou **souvent** présents dans les rues du quartier :

77 % Commerces et services de proximité

61 % Espaces verts et des arbres

Selon les participants, ces éléments ne sont que **rarement** ou **jamais** présents dans les rues du quartier :

64 % Débit de circulation automobile modérée circulant aux vitesses prescrite

67 % Pistes cyclables bien entretenues

75 % Pistes cyclables protégées de la circulation automobile

En réponses à la question suivante :

Quelles est la rue la plus sécuritaire et agréable pour vos déplacements à vélo ?

39 % **17 %** **16 %**

Boulevard
Maisonneuve

Avenue Notre-
Dame-de-Grâce

Chemin de la
Côte-Saint-Antoine

POUR 47 % DES RÉPONDANTS,
la rue Sherbrooke serait l'axe le moins sécuritaire et agréable pour les déplacements cyclables.



L'intersection des boulevards Décarie et De Maisonneuve est très difficile à traverser pour les cyclistes.

De nombreux projets d'amélioration du réseau cyclable sont prévus dans le QVAS NDG Sud-Est. La Ville de Montréal, dans son Plan de transport 2008³², annonce la création d'un axe nord-sud sur l'avenue Girouard pour former l'épine dorsale du réseau cyclable de l'arrondissement. Le plan de déplacement pour l'école Étoile filante réalisé par Vélo Québec³³ suggère la création de deux bandes unidirectionnelles

sur le chemin de la Côte-Saint-Antoine vers l'ouest et de l'avenue Notre-Dame-de-Grâce vers l'est. Enfin, le Plan vélo de l'arrondissement³⁴ souhaite quadrupler (de 500 à 2 000) à l'échelle de l'arrondissement le nombre de places pour stationner son vélo, particulièrement sur les trottoirs, les rues commerciales et aux abords des édifices publics. Les stations de métro sont également visées.

PLAN VÉLO (2008)

OBJECTIFS :

- Favoriser les déplacements à vélo à l'intérieur de l'arrondissement.
- Améliorer les liaisons avec les destinations limitrophes³⁵.

Ce plan prévoit, sur une période de 7 ans, l'implantation de 45 km de voies cyclables et une augmentation de 400% du nombre de places de stationnement sur le trottoir.

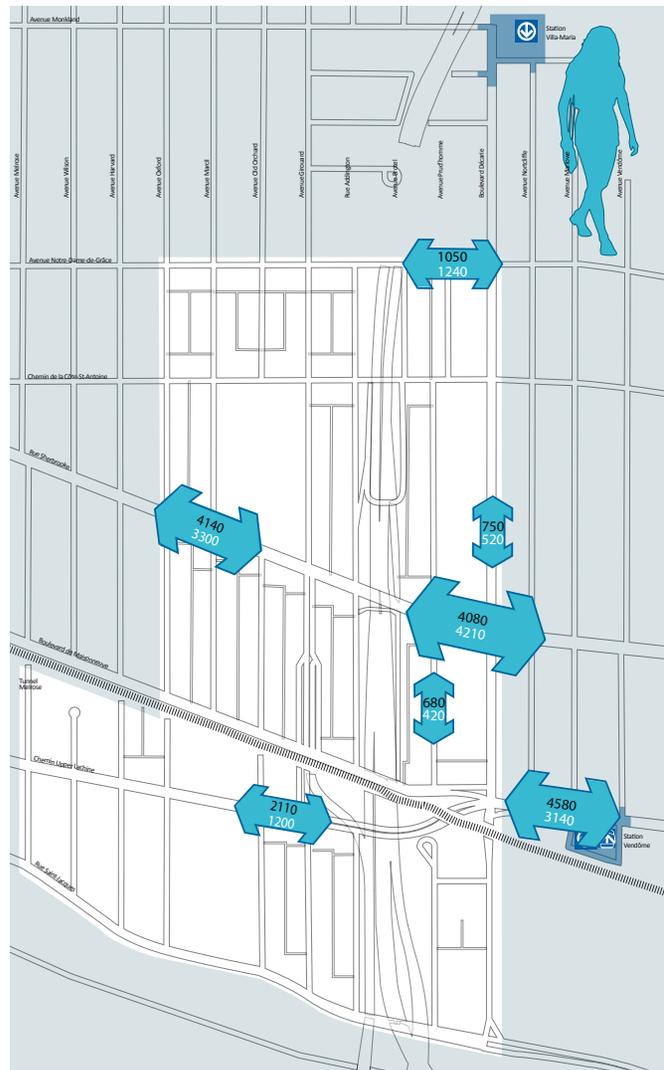
³² Ville de Montréal, *Plan de transport 2008*, Montréal, 2008.

³³ Vélo Québec Association, *Plan de déplacement, École Étoile-Filante*, Montréal, juin 2008.

³⁴ Arrondissement de CDN-NDG, *Plan vélo*, Montréal, juin 2008

³⁵ Arrondissement de CDN-NDG, *Plan vélo*, Montréal, juin 2008, p. 3 Document disponible à l'adresse Internet suivante : http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=749780559570&_dad=portal&_schema=PORTAL

Nombre de marcheurs durant une journée de semaine et de fin de semaine entre 8 h et 23 h



Résultats des comptages

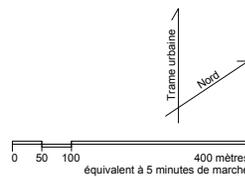
Nombre de piétons



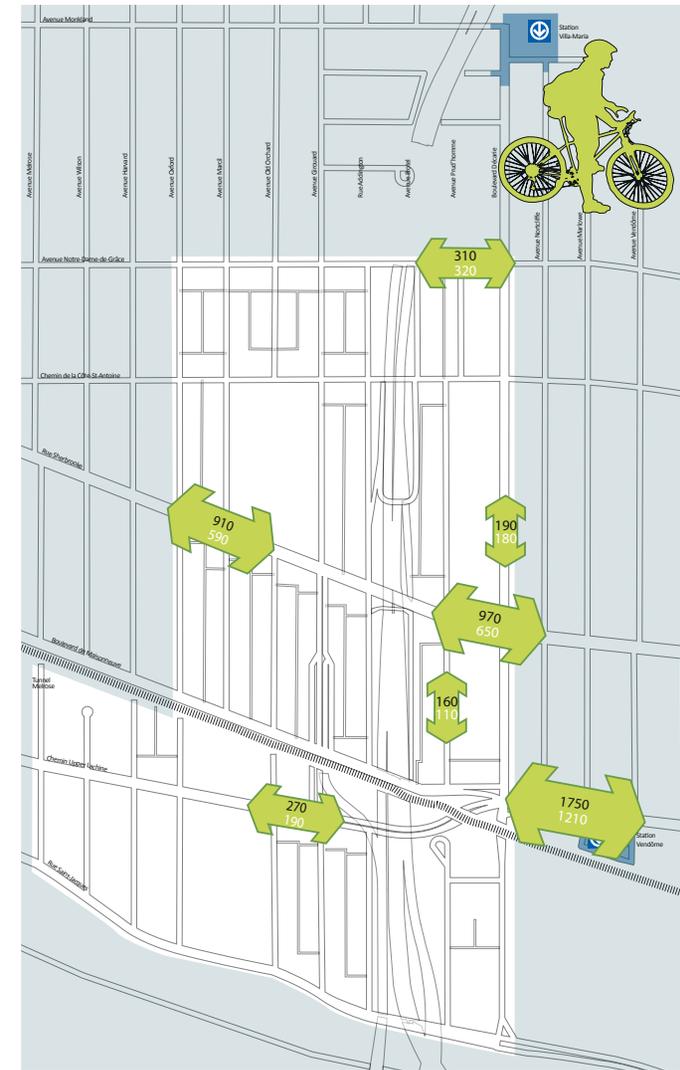
Nombre de cyclistes



Sources : Enquête Public Space, Public Life (CEUM, août 2010)



Nombre de cyclistes durant une journée de semaine et de fin de semaine entre 8 h et 23 h



UN QUARTIER DE PASSAGE

Les piétons sont plus actifs en semaine qu'en fin de semaine, ce qui peut être le signe d'un certain manque d'attractivité de l'environnement urbain : ils marchent davantage par nécessité de se déplacer d'un point à l'autre que pour se promener. Ce constat est particulièrement vrai pour le chemin Upper-Lachine, où la fréquentation piétonne est 75 % plus élevée la semaine que la fin de semaine, plus de 2 000 piétons y circulant au cours d'une journée moyenne de semaine.

La rue Sherbrooke est la rue la plus attractive, en raison de ses commerces, de la proximité du parc Notre-Dame-de-Grâce et de son accessibilité, facilitée par de nombreux circuits d'autobus. Un important achalandage piétonnier est constaté quel que soit le type de journée. Plus de 4 000 piétons y circulent au cours d'une journée moyenne de semaine.

Le boulevard De Maisonneuve est un lieu de passage important pour atteindre la station de métro Vendôme en provenance des quartiers Notre-Dame-de-Grâce

et Saint-Raymond. À l'intersection de l'avenue Northcliffe circulent plus de 4 500 piétons au cours d'une journée moyenne durant la semaine et plus de 3 000 piétons pendant la fin de semaine. Ce secteur est peu convivial pour les piétons, le trottoir dans son tronçon le plus étroit mesurant moins de 1,5 m, et l'aménagement de l'intersection des boulevards Décarie et De Maisonneuve ne garantissant pas des parcours pour piétons sécuritaires.

La piste cyclable sur le boulevard De Maisonneuve semble être la plus utilisée. Devant la station de métro Vendôme, près de 1 800 cyclistes sont dénombrés dans la journée. Bien qu'elle soit considérée comme moins sécuritaire, la rue Sherbrooke accueille 900 à 1 000 cyclistes chaque jour. Les autres axes sont moins achalandés. Durant la fin de semaine, c'est l'ensemble des axes qui voient leurs débits cyclistes diminuer, sauf l'avenue Notre-Dame-de-Grâce et le boulevard Décarie, qui conservent le même achalandage qu'en semaine (respectivement 300 et 200 cyclistes). Les déplacements cyclistes dans le

quartier se font surtout entre le domicile et le lieu de travail ou d'études, une pointe d'achalandage pouvant être observée en semaine le matin avant 9 h et l'après-midi entre 16 h et 19 h.

La circulation des cyclistes est plus importante aux heures de pointe du matin et de l'après-midi. Les cyclistes du quartier utilisent donc leur vélo pour des raisons utilitaires, plutôt que des raisons de loisir. Les cyclistes privilégient la piste cyclable sur le boulevard De Maisonneuve : à l'heure de pointe, il y a 2,5 fois plus de cyclistes sur le boulevard De Maisonneuve que sur la rue Sherbrooke. En dehors des heures de pointe, l'achalandage est semblable.



Les piétons sont parfois obligés d'accélérer le pas pour terminer la traversée de l'intersection de l'avenue Girouard et de la rue Sherbrooke.



Étant l'un des seuls liens entre les quartiers Saint-Raymond et le reste du quartier Notre-Dame-de-Grâce, le viaduc Girouard est emprunté par de nombreux piétons.

2.8 UNE DESSERTE EN TRANSPORT COLLECTIF DÉVELOPPÉE

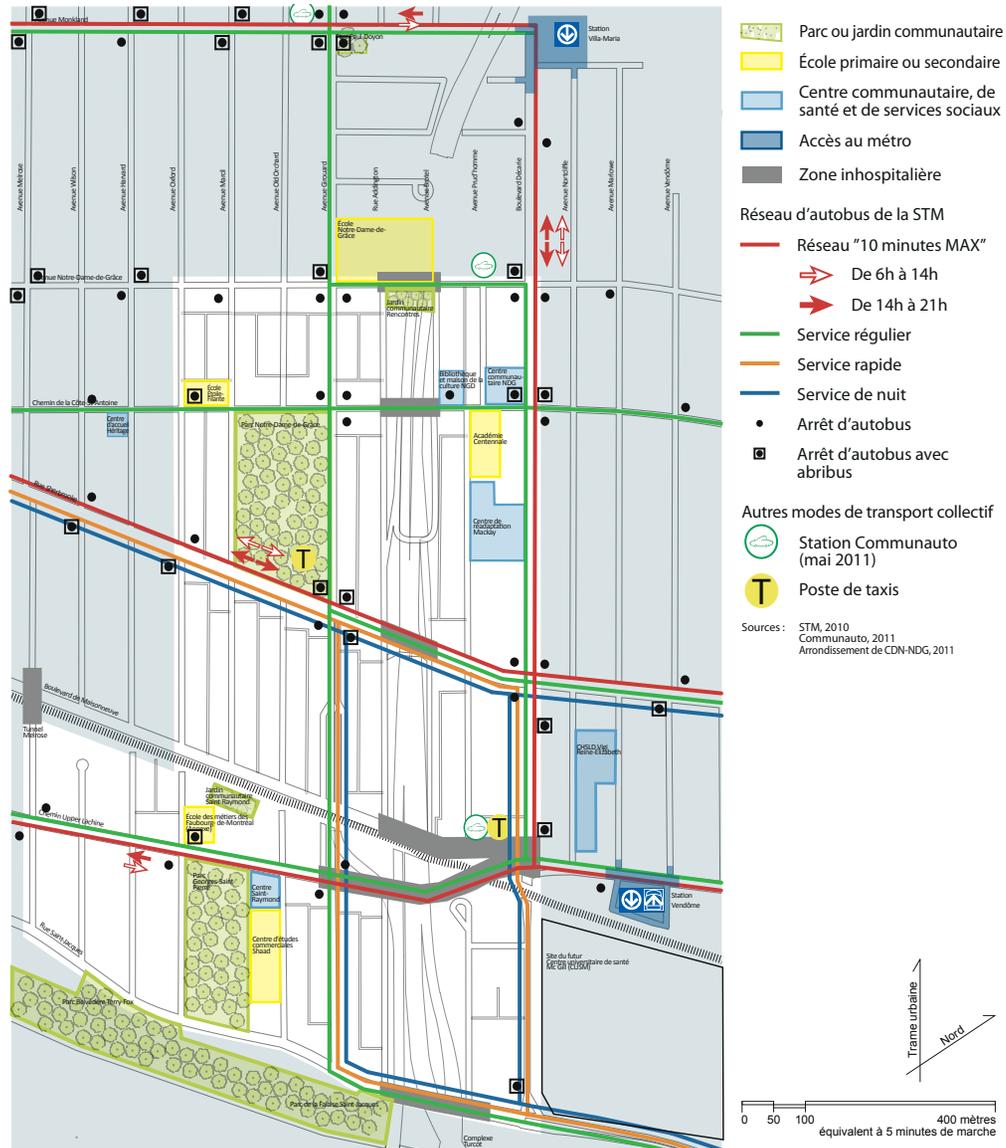
UN QUARTIER BIEN DESSERVI

Le QVAS NDG Sud-Est se situe dans un quartier possédant une desserte en transport collectif développée. Deux stations de métro de la ligne orange (Vendôme et Villa-Maria) et la gare de trains de banlieue Vendôme où convergent trois lignes de train (Vaudreuil-Hudson, Blainville-Saint-Jérôme et Candiac) sont situées à moins de 500 mètres du périmètre du QVAS, c'est-à-dire à moins de dix minutes de marche. Ces stations sont également facilement accessibles en autobus, notamment grâce aux lignes passant rue Sherbrooke et chemin Upper-Lachine. Au total, neuf circuits d'autobus empruntent toutes les rues principales du QVAS, sauf la rue Saint-Jacques à l'ouest de l'avenue Girouard. La ligne Express 420 empruntant la rue Sherbrooke permet de rejoindre rapidement le centre-ville de Montréal en 25 minutes, grâce à un arrêt à l'intersection de la rue Sherbrooke et de l'avenue Girouard. Les lignes 90-Saint-Jacques et 105-Sherbrooke font partie du « Réseau 10 minutes MAX » de la Société de transport de Montréal (STM) : les autobus de ces lignes circulent à une fréquence inférieure à dix minutes en période de pointe et dans le sens de la pointe.

Le sens de la pointe. Les véhicules qui roulent en direction du centre-ville de Montréal le matin et en direction de la banlieue le soir circulent dans le sens de la pointe, c'est-à-dire dans le sens de la majorité des véhicules aux périodes du matin et du soir.

L'intersection de la rue Sherbrooke et du boulevard Décarie est très achalandée par les autobus : cinq lignes y circulent, dont deux à une fréquence de passage inférieure à dix minutes. La congestion aux abords de l'autoroute Décarie sur la rue Sherbrooke (entre l'avenue Girouard et le boulevard Décarie) et sur le boulevard Décarie (entre le boulevard De Maisonneuve et la rue Sherbrooke) provoque des retards sur cer-

Réseau de transport collectif



tains circuits, notamment les circuits 63-Girouard et 105-Sherbrooke. Malgré ces problèmes de congestion, aucune mesure préférentielle pour autobus n'a encore été mise en place. La Ville de Montréal et la STM étudient présentement la possibilité d'implanter une voie réservée sur Sherbrooke entre le boulevard Décarie et l'avenue Girouard, accompagnée de mesures préférentielles pour autobus aux feux de circulation dans ce même tronçon.

En dehors des heures de pointe, le service de transport en commun est moins soutenu. Les résidents estiment que les périodes d'attente sont parfois longues avant de voir un autobus passer.

D'autres modes de transport se greffent au transport en commun et en diversifient l'offre. On trouve ainsi deux postes de taxis dans le QVAS, sur l'avenue Girouard au coin de la rue Sherbrooke et sur le boulevard Décarie au coin du boulevard De Maisonneuve. Deux stations Communauto sont recensées dans le QVAS, à proximité du boulevard Décarie. Les quelques 40 abonnés³⁶, et particulièrement ceux qui résident dans le quartier Saint-Raymond, doivent parcourir jusqu'à 1 kilomètre pour rejoindre une station.

UN ACHALANDAGE À DESTINATION DU PÔLE VENDÔME ET DU CENTRE-VILLE

Les usagers sont tous, avant ou après leur déplacement en autobus, des piétons. Le plus souvent, leur destination est leur domicile, leur lieu de travail, un service ou un commerce.

Les déplacements en transport en commun représentent 34 % des déplacements des résidents du QVAS NDG Sud-Est. La part modale du transport en commun

est légèrement plus élevée que celle de l'arrondissement (30 %) et que celle de la Ville de Montréal (25 %).

Les usagers du transport en commun sont très nombreux rue Sherbrooke, du fait de l'accès direct à la station de métro Vendôme et aux fréquences de passage élevées des autobus. L'intersection de l'avenue Décarie et de la rue Sherbrooke est la plus achalandée : plus de 2100 usagers des principales lignes d'autobus montent ou descendent chaque jour à un arrêt à cette intersection³⁷. L'intersection de la rue Sherbrooke et l'avenue Girouard est, elle aussi très achalandée, avec 1500 usagers chaque jour, notamment ceux de la ligne 105-Sherbrooke.

Les autobus sont souvent à la limite de leur capacité maximale quand ils traversent le QVAS. Cet achalandage est expliqué par la proximité des deux stations de métro, Vendôme et Villa-Maria. Par exemple, près de 75 % des usagers de la ligne 105-Sherbrooke montent ou descendent à la station Vendôme.

NOMBRE DE PERSONNES MONTANT DANS LES AUTOBUS OU EN DESCENDANT, PAR JOUR DE SEMAINE, AUX INTERSECTIONS

SHERBROOKE ET DÉCARIE	2 100
SHERBROOKE ET GIROUARD	1 500
SHERBROOKE ET OXFORD	690
UPPER LACHINE ET GIROUARD	680



La ligne 105-Sherbrooke, qui permet un accès rapide à la station de métro Vendôme, est la plus achalandée du secteur.



Des usagers attendent la venue d'un autobus à l'intersection du chemin Upper-Lachine et de l'avenue Oxford.



Les aires d'attente pour autobus à la station de métro Vendôme sont minéralisées et manquent visiblement de zones ombragées.

³⁶ Communauto, hiver 2011

³⁷ STM, données SCAD pour les lignes 17, 24, 63, 102 et 105. Septembre 2010.

2.9 DES RÉSEAUX DE TRANSPORT ROUTIER ET FERROVIAIRE TRÈS UTILISÉS

UN RÉSEAU ROUTIER DÉPENDANT DE L'AUTOROUTE DÉCARIE

Le réseau routier du QVAS NDG Sud-Est s'étale sur environ 18 km, sans compter l'autoroute Décarie et les ruelles. L'autoroute Décarie, située à l'est du QVAS, forme une frontière physique importante entre les quartiers résidentiels situés à l'ouest et les lieux de destinations situés à l'est (stations de métro, écoles, centres communautaires, etc.). De plus, plusieurs de ses entrées et sorties sont situées dans le QVAS, engendrant ainsi une forte circulation de transit et imposant des infrastructures autoroutières en plein cœur d'un quartier résidentiel.

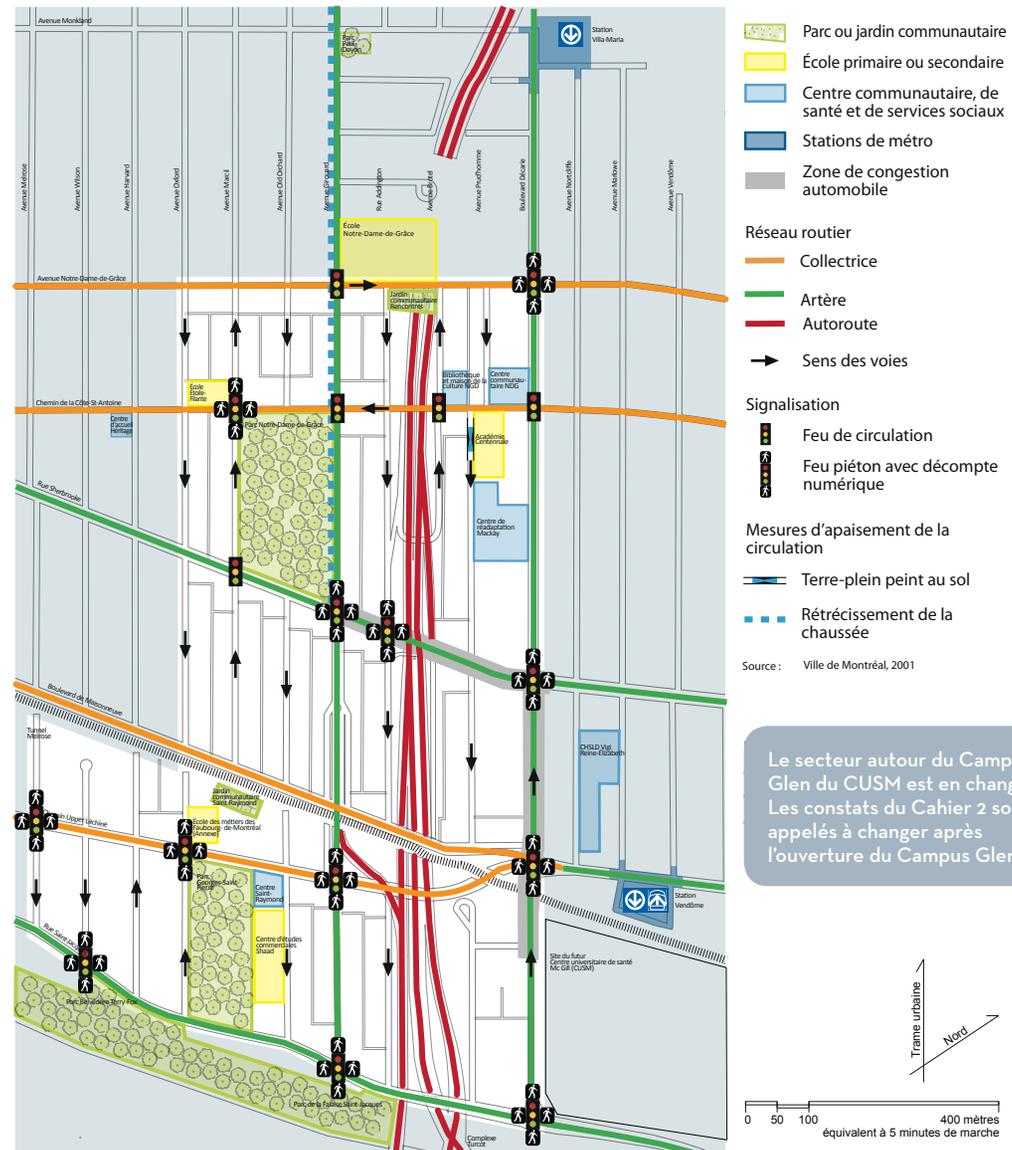
Les rues nord-sud sont majoritairement à sens unique de circulation, favorisant les « itinéraires malins » sur les rues résidentielles. Seuls l'avenue Girouard et le boulevard Décarie au nord de la rue Sherbrooke sont à double sens. Ils pourraient devenir à double sens au sud de la rue Sherbrooke dans le cadre du réaménagement du quartier d'ici 2014. Dans le sens est-ouest, seuls l'avenue Notre-Dame-de-Grâce et le chemin de la Côte-Saint-Antoine sont à sens unique.

On peut observer une mauvaise transition entre les autoroutes et les grandes artères, les rues résidentielles et les lieux de fréquentation. Cette transition, trop rapide, entraîne des vitesses élevées sur le réseau local et les nuisances qui y sont associées. De plus, la présence des accès à l'autoroute crée des zones de congestion non négligeables aux heures de pointe.



Le gabarit et le débit routier de la rue Saint-Jacques rendent cet axe difficile à traverser pour les piétons.

Réseau routier





Le passage pour piétons en milieu de tronçon facilite la traversée des piétons, avenue Prud'homme.

L'aménagement urbain du quartier semble avoir été conçu pour les véhicules plutôt que pour la sécurité des résidents et des travailleurs du secteur. L'absence de limitation de vitesse au bord des parcs, l'aménagement des intersections en faveur des virages véhiculaires, la largeur excessive des rues et les accès à l'autoroute, entre autres, constituent des obstacles aux déplacements des piétons. Plusieurs rues présentent un gabarit trop large, inadapté à leur fonction et pouvant entraîner des vitesses de circulation au-delà des vitesses prescrites :

- L'avenue Oxford, dans le quartier Saint-Raymond
- L'avenue Notre-Dame-de-Grâce
- Le chemin de la Côte-Saint-Antoine
- L'avenue Girouard

Face à cette situation particulière des déplacements en automobile, l'arrondissement a mis en place



L'affichage autoroutier sur l'avenue Girouard incite les automobilistes à accélérer.

quelques mesures d'apaisement de la circulation dans le QVAS, notamment :

- Le rétrécissement des voies de circulation sur l'avenue Girouard, par la création d'un terre-plein peinturé au centre de l'avenue, entre la rue Sherbrooke et l'avenue Notre-Dame-de-Grâce.
- Le rétrécissement de la chaussée en milieu de tronçon de l'avenue Prud'homme, devant l'Académie Centennial, par deux avancées de trottoir. Cet étranglement, qui facilite la jonction entre le bâtiment de cours et le bâtiment administratif, limite la largeur de circulation à 3,5 mètres.

En 2004, près de 155 000 véhicules circulent chaque jour sur l'autoroute Décarie. Cette autoroute possède deux entrées et sorties au sein du QVAS. Elle est à l'origine de la circulation d'une bonne par-

tie des véhicules dans le quartier, particulièrement durant l'heure de pointe de 16 h 30 à 17 h 30. La rue Sherbrooke, artère majeure à l'échelle de la ville de Montréal, est la plus achalandée, avec un débit journalier moyen de 24 850 véhicules, dont 2 000 au cours de l'heure de pointe. L'avenue Girouard et le boulevard De Maisonneuve ont chacun un débit journalier moyen approximatif de 11 000 véhicules, dont 900 au cours de l'heure de pointe. Le chemin Upper-Lachine, le boulevard Décarie et le chemin de la Côte-Saint-Antoine ont des débits moins élevés durant l'heure de pointe, approximativement 700 véhicules/heure³⁸. L'avenue Notre-Dame-de-Grâce et le chemin de la Côte-Saint-Antoine sont des voies de contournement de la rue Sherbrooke, particulièrement le chemin de la Côte-Saint-Antoine qui affiche des débits en heure de pointe comparables à ceux des artères du quartier.

La voie de chemin de fer forme une frontière physique entre le sud et le nord du quartier. De plus, en automobile, le lien nord-sud du QVAS est seulement accessible par des artères, soit l'avenue Girouard et le boulevard Décarie.



L'autoroute Décarie forme une faille nord-sud de 70 mètres de large séparant le quartier en deux.

³⁸ Comptages routier de la Ville de Montréal, 2004

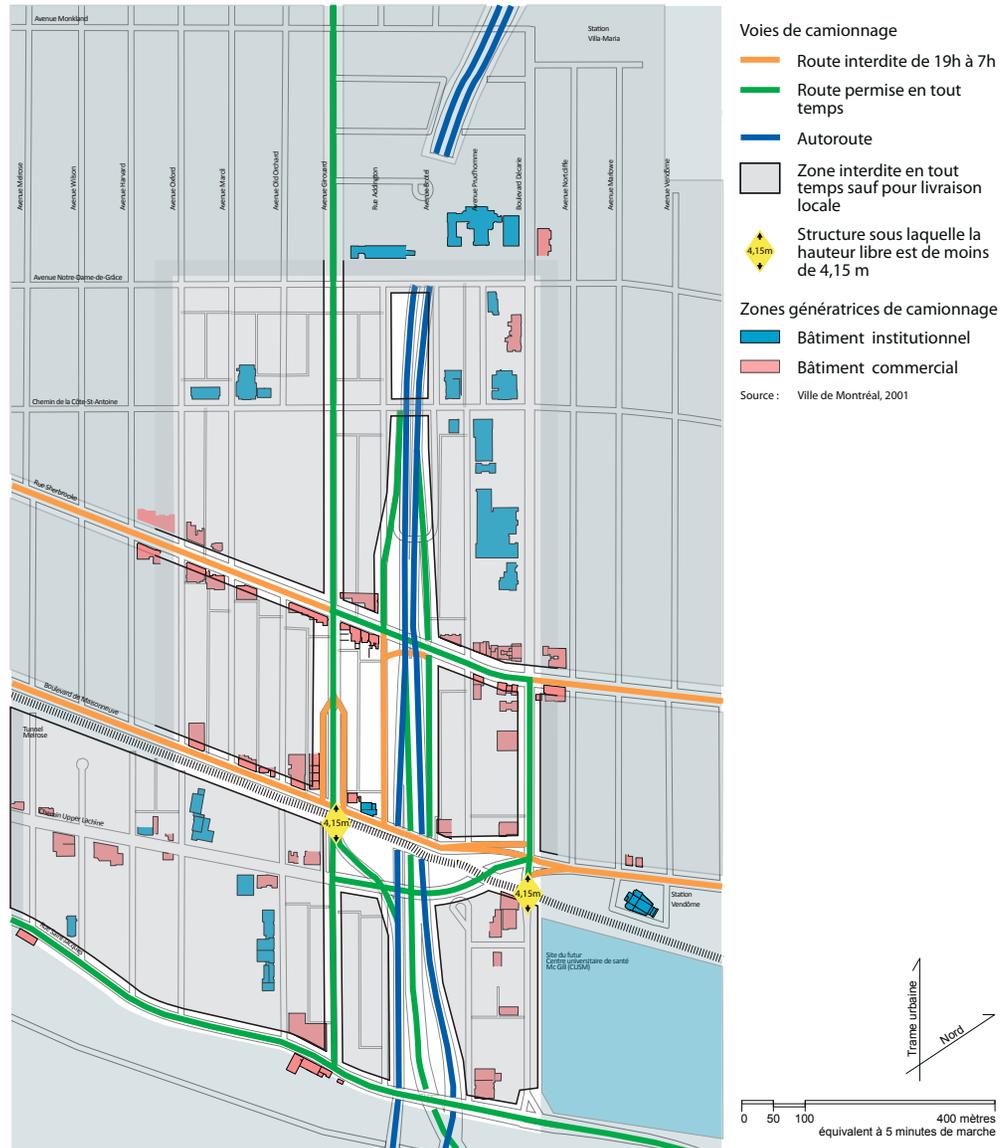
UN CAMIONNAGE DE TRANSIT IMPORTANT

La présence de l'autoroute Décarie dans le QVAS génère du camionnage de transit entre l'autoroute et les zones industrielles notamment sur la rue Saint-Jacques. Les axes de camionnage les plus importants sont la rue Sherbrooke, l'avenue Girouard et le boulevard Décarie pour les entrées et les sorties de l'autoroute. En 2004, selon la Ville de Montréal, 8% des véhicules circulant sur le boulevard Décarie sont des véhicules lourds. Sur la rue Sherbrooke, ce chiffre descend dans des proportions plus courantes pour ce type de rues à Montréal, soit à 4%. Cette rue permet notamment la livraison auprès des commerces situés dans la portion ouest de l'arrondissement.

La présence de zones d'activité et de l'accès à l'autoroute explique l'importante circulation véhiculaire sur la rue Saint-Jacques. L'aspect autoroutier de cette rue est renforcé par une absence de design urbain de la voie, impersonnelle et mal définie. Les projets de redéveloppement résidentiel et public pourraient accentuer les problèmes de cohabitation observés sur la rue. Des projets de réaménagement ont déjà été présentés à l'arrondissement, tel que le secteur de planification détaillée Saint-Jacques-Upper-Lachine.

Il est important de noter que le camionnage local (à destination du quartier) est permis en tout temps dans toutes les rues. Cette situation, commune à l'île de Montréal, peut générer des conflits dans les rues résidentielles ou commerciales. En effet, si la circulation des camions et véhicules-outils à certaines heures n'est pas interdite par un règlement de l'arrondissement, les piétons peuvent se retrouver à toute heure du jour face à face avec un camion de livraison de taille massive.

Réseau de camionnage



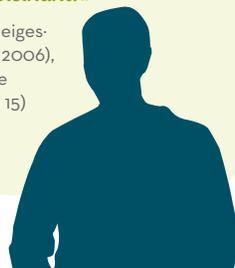


Les activités liées au chantier du Campus Glen du CUSM augmentent de façon substantielle la circulation lourde dans le quartier.

La grille de rues du quartier est segmentée par les voies ferrées du CP, qui représentent avant tout une frontière physique entre le nord et le sud du QVAS. Seules trois rues les traversent et huit autres forment des impasses véhiculaires à leur approche. Ces voies sont utilisées principalement pour le transport de passagers des trains de banlieue de l'AMT. En semaine, plus de 70 trains en service ou hors service circulent sur ce tronçon. Le CP a la possibilité de faire circuler des trains de marchandises ou de passagers privés

« La rue Saint-Jacques est caractérisée par la présence de commerces lourds principalement liés à l'automobile, qui sont inappropriés au sens du lieu et qui s'intègrent mal au tissu résidentiel avoisinant. »

(Arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce (octobre 2006), Secteur de planification détaillée Saint-Jacques-Upper-Lachine, p. 15)



(Via Rail, navette aéroportuaire, etc.) mais ces situations sont moins nombreuses. Le CP planifie de remettre en place la troisième voie ferrée sur ce tronçon, qui a été retirée dans les années 1990. Cet ajout permettrait d'améliorer le service des trains de banlieue.

UN VOLUME DE CIRCULATION ROUTIÈRE QUI A UNE INCIDENCE SUR LE RISQUE DE TRAUMATISMES ROUTIERS

Au Québec, en 2009, il y a eu 43 600 personnes blessées à la suite d'une collision routière, dont près de 8 800 sur l'île de Montréal³⁹. Selon les rapports d'accidents policiers, une moyenne de quatre piétons et de deux cyclistes sont blessés chaque jour par un véhicule sur l'île⁴⁰. Selon les données ambulancières, près du quart (23 %) des piétons et des cyclistes blessés sur l'île de Montréal ont moins de 18 ans⁴¹. Plus de la moitié des blessés (59 %) ont été frappés à une intersection (respectivement 67 % et 62 % pour les piétons et les cyclistes)⁴². Pour approximativement 60 % des personnes blessées aux intersections, la collision est survenue aux intersections avec artère(s), qui ne représentent pourtant qu'environ une intersection sur six à Montréal.

Les résidents du QVAS NDG Sud-Est sont nombreux à opter pour des modes de transports actifs et collectifs, l'arrondissement de CDN-NDG compte parmi les 4 arrondissements de la Ville de Montréal où l'on compte le plus de piétons et de cyclistes blessés⁴³ en raison du nombre élevé de véhicules qui circulent dans le territoire.

Les intersections les plus problématiques dans le QVAS sont également celles qui sont parmi les plus achalandées. En effet, un nombre important d'usagers

SUR LE TERRITOIRE DU QVAS NDG SUD-EST POUR LA PÉRIODE DU 1^{ER} JANVIER 1999 AU 31 JUILLET 2008⁴⁴

- Parmi les 312 personnes blessées sur le territoire du QVAS NDG Sud-Est, 111 (36 %) ont été blessées à une intersection (piétons, cyclistes, motocyclistes et automobilistes confondus incluant les blessés sur l'autoroute Décarie);
- Pour la grande majorité des personnes blessées aux intersections (77 %), la collision est survenue aux intersections avec artère(s);
- 26 piétons et 19 cyclistes y ont été blessés en 10 ans.

sur une portion de rue augmente le risque d'accident. La rue Sherbrooke est le principal lieu d'accidents, quel que soit le mode de déplacement. L'intersection de la rue Sherbrooke et du boulevard Décarie est l'une des plus problématiques de l'arrondissement : c'est là qu'a été recensé le plus grand nombre d'accidents, tous modes confondus. On observe également des occurrences très élevées pour les piétons à l'intersection de la rue Sherbrooke et de l'avenue Oxford.

En plus de la rue Sherbrooke, des collisions automobiles sont observées sur le chemin de la Côte-Saint-Antoine et sur la rue Saint-Jacques, au coin de l'avenue Girouard et du boulevard Décarie. Tous usagers confondus, les collisions (avec et sans blessés) dans le quartier Notre-Dame-de-Grâce se déroulent à 88 % à l'intersection d'une artère. À titre de comparaison, dans la même période, elles sont de 78 % dans le QVAS de Mercier-Est et de 82 % dans le QVAS du Plateau-Est.

³⁹ Société d'assurance-automobile du Québec, *Dossiers statistiques - accidents, parc automobile, permis de conduire : bilan 2009*. Québec, 2010.

^{40, 41, 42, 43} Morency, P., Cloutier, M.-S., *Distribution géographique des blessés de la route sur l'île de Montréal (1999-2003), cartographie pour les 27 arrondissements*. Montréal, juin 2005.

⁴⁴ Morency, P., Tessier, F., Goudreau, S., Samba, A., Direction de santé publique de l'Agence de santé et des services sociaux de Montréal, *Mise à jour de la distribution géographique des blessés de la route sur l'île de Montréal 1999-2008*. En développement, non publié, 2010.

Dans le QVAS NDG Sud-Est, ces artères ne sont pas simplement des axes de transit, ce sont également des lieux de fréquentation, de résidence et d'importants axes de transport collectif, ce qui renforce le besoin d'interventions physiques pour y sécuriser les déplacements des piétons et des cyclistes.

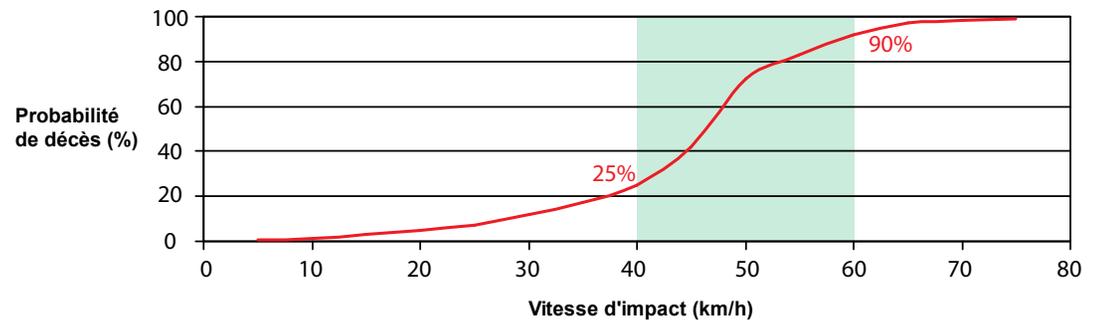
L'absence de passages pour piétons sécurisés aux arrêts d'autobus et devant les parcs incite les usagers des transports en commun à traverser, illégalement, hors des zones prévues à cet effet, particulièrement sur la rue Sherbrooke.

- Les artères sont aménagées pour favoriser la fluidité de la circulation.
- Elles absorbent un débit de circulation élevé : de 15 000 à plus de 30 000 véhicules par jour.
- La vitesse autorisée de circulation est de 50 km/h.
- Afin d'apaiser les rues locales, la circulation automobile est généralement redirigée vers les artères.

Cet ensemble de facteurs accentue le risque d'accidents sur les artères, ainsi que le risque de séquelles graves suite à un impact. Cela justifie la sécurisation des intersections.

L'intersection de la rue Sherbrooke et de l'avenue Décarie est la plus achalandée du QVAS en termes de déplacements actifs et routiers. Elle est aussi celle qui présente le plus grand nombre d'accidents ayant entraîné l'intervention des ambulanciers au cours des dix dernières années.

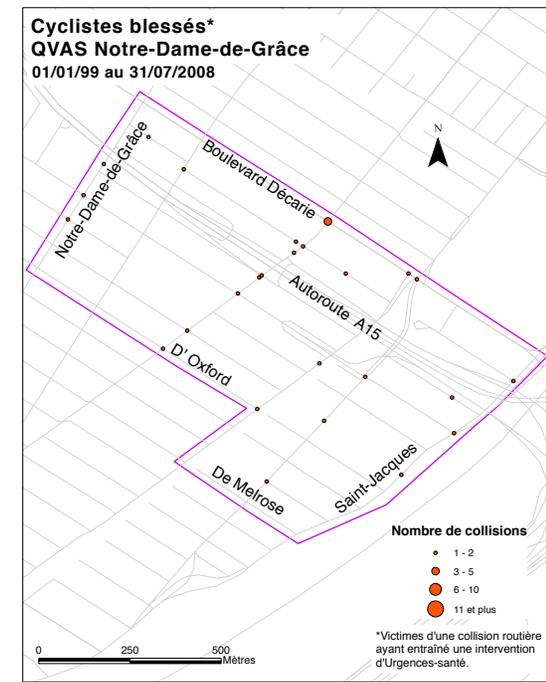
Probabilité de décès d'un piéton lors d'une collision avec un véhicule selon la vitesse d'impact



Source : Ashton, 1982



Production: Patrick Morency, François Tessier (Direction Santé Publique-Montréal, Octobre 2010).



Production: Patrick Morency, François Tessier (Direction Santé Publique-Montréal, Octobre 2010).

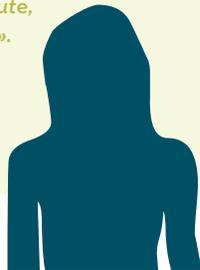
LA POLLUTION LIÉE AUX TRANSPORTS ROUTIERS : LA DOSE FAIT LE POISON

Au Québec, les transports routiers comptent parmi les trois plus grandes sources de pollution atmosphérique et de gaz à effet de serre⁴⁵. Résider à proximité d'un axe de transport important (200 mètres ou moins) et être exposé à répétition à la pollution peut nuire à la santé. Les personnes habitant le long de ces axes sont plus à risque d'hospitalisation pour des problèmes respiratoires que les résidents de rues plus calmes. Les enfants, les personnes atteintes de maladies chroniques et les aînés sont plus vulnérables aux effets de la pollution que les adultes.

La pollution sonore due au transport – routier, ferroviaire, aérien – a également un impact sur la santé des personnes vivant à proximité. Le niveau de bruit environnemental s'accroît en fonction du débit et de la vitesse⁴⁶. Selon l'Organisation mondiale de la santé, le niveau de décibels à l'extérieur des habitations ne devrait pas dépasser 50 dB(A) sur 24 heures. Au Québec, le niveau de décibels jugé critique par le Ministère des Transports (MTQ) est de 65 dB(A) sur 24 heures, soit l'équivalent du bruit généré par une sècheuse en marche ou la sonnerie d'un téléphone.

« Le matin, le bruit de l'autoroute, c'est comme un réveille-matin. »

Élève de 4^e année vivant à proximité de l'autoroute. Témoignage recueilli lors des activités jeunesse à l'école Étoile filante en décembre 2010.



Certaines intersections du QVAS ont été identifiées comme souffrant d'une congestion automobile endémique⁴⁷. Cette situation peut avoir des incidences non seulement sur la sécurité piétonne, mais également sur la santé de la population. Les intersections suivantes présentent des signes de congestion importants :

- Rue Sherbrooke et boulevard Décarie
- Rue Sherbrooke et avenue Girouard
- Les deux intersections des sorties de l'autoroute Décarie sur la rue Sherbrooke et sur le boulevard De Maisonneuve.
- Les boulevards Décarie et De Maisonneuve et le chemin Upper-Lachine.
- L'avenue Notre-Dame-de-Grâce entre les rues Décarie et Wilson.

Le climat sonore, dans une zone de 150 mètres de part et d'autre de l'autoroute, est considéré comme médiocre à mauvais⁴⁸, pouvant engendrer des gênes. Les premières rangées d'habitation et d'institutions le long de cet axe sont les plus touchées par le bruit produit par la circulation automobile. Dès la deuxième rangée d'habitations, le niveau sonore s'amointrit pour atteindre des niveaux plus acceptables. Ainsi, plus de la moitié des bâtiments (55%) situés en bordure de l'autoroute se situent dans une zone où le niveau de gêne est fort. La pose d'écrans antibruit a été envisagée par la Ville de Montréal. Elle a été réalisée aux abords de la nouvelle sortie Addington de l'autoroute 15.

« Le corridor de l'autoroute est longé du côté est par une ligne de métro (sept stations). La présence de ces nombreuses stations de métro ainsi que de plusieurs établissements commerciaux génère d'importants flux piétonniers transversaux dans un environnement à caractère autoroutier comprenant un important niveau de circulation de transit. »

Plan d'urbanisme de CDN-NDG, secteur de planification détaillée : « Abords de l'autoroute Décarie », p. 27

« Le sous-secteur situé entre l'autoroute Décarie et l'avenue Madison abrite un milieu de vie traversé par le chemin Upper-Lachine, qui agit comme rue commerçante locale. Dans cette portion du secteur, la rue Saint-Jacques est bordée d'établissements à faible intensité commerciale et le cadre bâti résidentiel nécessite des travaux de rénovation. De plus, les carrefours du chemin Upper-Lachine avec le boulevard De Maisonneuve Ouest et la rue Saint-Jacques sont complexes pour les usagers. »

Plan d'urbanisme de CDN-NDG, secteur de planification détaillée : « Secteur Saint-Jacques-Upper-Lachine », p. 32



^{45, 46} Direction de santé publique de Montréal, *Le transport urbain, une question de santé, Rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise*, Montréal, 2006, p.20.

⁴⁷ Dessau-Soprin, CUSM - Campus Glen, *Mise à jour des études d'impact sur la circulation, Rapport d'étude*, Montréal, juillet 2007

⁴⁸ Arrondissement de CDN-NDG, *Étude de pollution sonore, Autoroute Décarie*, Montréal, 2008



LES PÔLES DE FRÉQUENTATION

Le QVAS NDG Sud-Est constitue une destination pour des milliers de personnes chaque jour, notamment des travailleurs, des étudiants et des résidents. Les principaux lieux de fréquentation du quartier ont été regroupés en quatre pôles⁴⁹ afin d'analyser plus précisément les conditions de déplacement aux abords de ceux-ci. Les données présentées proviennent principalement des enquêtes sur le terrain : comptages des piétons et des cyclistes, analyse de l'utilisation des espaces publics et du potentiel piétonnier, activités de consultation tenues de mai 2010 à janvier 2011. Certaines données proviennent également des différents acteurs institutionnels.

⁴⁹ Voir la carte à la page 3 du cahier 2.

2.10 LA RUE SHERBROOKE, LA COLONNE VERTÉBRALE DE MONTRÉAL

La rue Sherbrooke traverse d'est en ouest la Ville de Montréal. Elle change d'identité selon les quartiers qu'elle traverse, des résidences cossues de Westmount au village Olympique, en passant par le campus de l'Université McGill. Dans Notre-Dame-de-Grâce, elle offre des activités commerciales et des usages résidentiels diversifiés. Toutefois, la présence de l'autoroute Décarie induit une circulation automobile très dense, au détriment de la sécurité et du confort des usagers des transports actifs.

PORTION OUEST : ENTRE L'AVENUE OXFORD ET LA RUE ADDINGTON

- Au cours d'une journée d'été de semaine, environ 4140 piétons et 910 cyclistes circulent sur le tronçon de la rue Sherbrooke entre les avenues Oxford et Marci⁵⁰.
- Durant l'heure de pointe de l'après-midi (de 17 h 30 à 18 h 30), 220 piétons traversent l'intersection de la rue Sherbrooke et de l'avenue Marci⁵¹.
- Environ 1500 personnes montent ou descendent, quotidiennement, à l'un des arrêts d'autobus à l'intersection de la rue Sherbrooke et de l'avenue Girouard⁵².
- Entre 1999 et 2008, entre trois et cinq piétons ont été victimes d'une collision routière à l'intersection de l'avenue Oxford et de la rue Sherbrooke, un carrefour désaxé sans feu de circulation⁵³.
- Quinze espaces pour cadenasser un vélo sont offerts, ainsi que 182 places pour s'asseoir, dont 75 % sont des terrasses privées, ce qui soulève la question de l'accessibilité à des places de détente sans consommer⁵⁴.
- On trouve 45 commerces de proximité entre la rue Addington et Oxford, dont 33 % sont des commerces de vente au détail et 4 % sont des commerces d'alimentation⁵⁵.
- À l'ouest de l'avenue Girouard, l'espace pour les piétons est suffisamment large et plusieurs arbres matures demeurent, quoique les marges de recul devant certains bâtiments soient totalement couvertes d'asphalte ou de béton, ce qui augmente la chaleur ressentie par les passants.

PORTION EST : ENTRE LA RUE ADDINGTON ET LE BOULEVARD DÉCARIE

- Au cours d'une journée d'été, de semaine environ 4080 piétons et 970 cyclistes circulent sur le tronçon de la rue Sherbrooke entre l'avenue Prud'homme et le boulevard Décarie⁵⁶.
- Durant l'heure de pointe de l'après-midi (de 17 h 30 à 18 h 30), 690 piétons traversent l'intersection de la rue Sherbrooke et du boulevard Décarie⁵⁷.
- Environ 2100 personnes montent ou descendent, quotidiennement, à l'un des arrêts d'autobus à l'intersection de la rue Sherbrooke et du boulevard Décarie⁵⁸.
- Entre 1999 et 2008, 10 cyclistes et 17 piétons ont été victimes d'une collision routière aux intersections entre l'avenue d'Oxford et celle du boulevard Décarie⁵⁹.
- Six espaces pour cadenasser un vélo sont offerts et 36 places pour s'asseoir sont disponibles. Ce mobilier est fréquemment utilisé, et ne suffit parfois pas à la demande⁶⁰.
- L'espace de circulation piétonne semble suffisant, malgré un achalandage et une densité résidentielle très élevés. Cependant, l'expérience piétonne pourrait être améliorée : il y a peu d'arbres matures et l'espace est très minéral, avec de nombreux stationnements pavés en façade de commerces.
- Ce tronçon présente des signes tangibles de congestion : files d'attente très longues et véhicules coincés au centre des intersections, ce qui diminue l'efficacité du transport collectif, particulièrement du circuit 105^{61, 62}.

^{50, 56} CEUM, Comptages des piétons et des cyclistes, NDG Sud-Est, juillet et août 2010.

⁵¹ Ville de Montréal, Comptages de véhicules équivalents et de piétons, Intersection Marci/Sherbrooke, réalisés le 17 mars 2009.

⁵² Société de transport de Montréal, Données SCAD, Lignes 17, 63, 105 et 420, septembre 2010.

^{53, 59} Morency, P., Tessier, F., Goudreau, S. et A. Samba. *Mise à jour de la distribution géographique des blessés de la route sur l'île de Montréal 1999-2008*. En développement, non publié.

^{54, 55, 60} CEUM, Enquête sur le potentiel piétonnier, NDG Sud-Est, août 2010.

⁵⁷ Ville de Montréal, Comptages de véhicules équivalents et de piétons, Intersection Sherbrooke/Décarie, réalisés le 30 avril 2009.

⁵⁸ Société de transport de Montréal, Données SCAD, Lignes 17, 24, 63, 102, 105, septembre 2010.

⁶¹ Dessau-Soprin, CUSM - Campus Glen, *Accessibilité et impact sur la circulation*, Rapport d'étude, p.17-22.

⁶² Arrondissement CDN-NDG, Commission sur la circulation, *Rapport de consultation et recommandations*, Annexe 8, p. 4-7.



À l'ouest de l'avenue Girouard, la largeur des trottoirs permet l'implantation de terrasses. On pourrait envisager des plantations ou des lieux de détente. (Sur la photo : Terrasse d'un café à l'intersection de l'avenue Old Orchard).



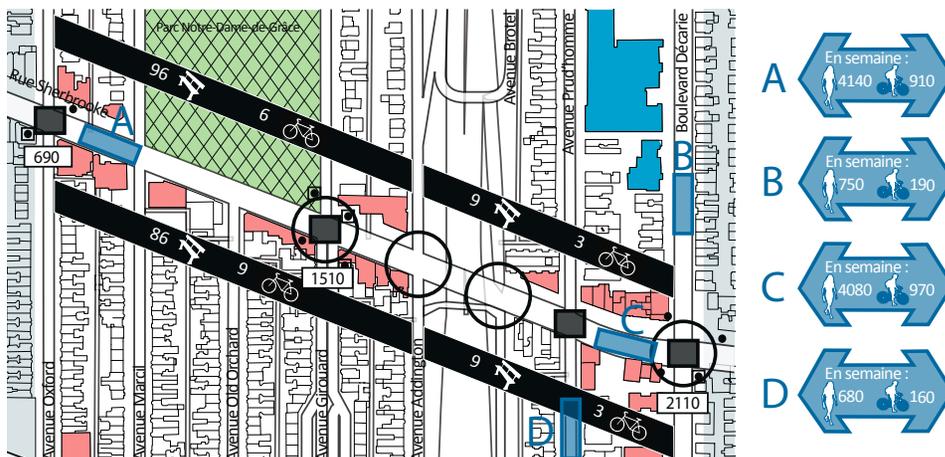
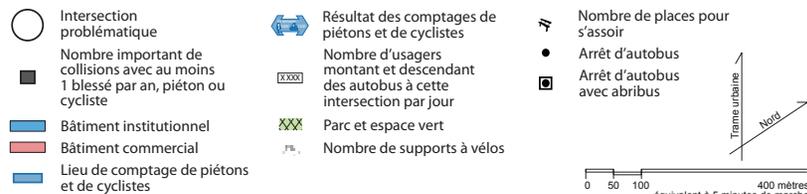
L'intersection Girouard et Sherbrooke, qui constitue un des principaux accès au parc Notre-Dame-de-Grâce, est difficile à traverser puisque les véhicules qui s'engagent dans l'intersection bloquent le passage aux piétons.



Le tronçon de la rue Sherbrooke aux abords de l'autoroute Décarie permet une certaine fluidité des véhicules au détriment de la sécurité et du confort des piétons et des cyclistes.



Le tronçon de la rue Sherbrooke entre l'autoroute Décarie et le boulevard Décarie est un secteur fréquemment congestionné et l'aménagement des corridors de marche pourrait être amélioré.



70% des répondants de la consultation en ligne sont d'avis que la rue Sherbrooke [dans son ensemble] devrait être réaménagée de manière à offrir plus d'espace pour les piétons, les cyclistes et le transport collectif.

Consultation en ligne pour le QVAS NDG Sud-Est, juillet-septembre 2010.

« La section entre le boulevard Décarie et la rue Girouard est tout simplement délabrée et laissée à l'abandon, ce n'est pas invitant du tout. »

Commentaire d'un répondant de la consultation en ligne pour le QVAS de NDG Sud-Est, juillet-septembre 2010.



2.11 LE SECTEUR UPPER-LACHINE, UN MILIEU ENCLAVÉ

Le secteur Upper-Lachine, dans Saint-Raymond, est isolé par la présence de trois frontières physiques majeures : l'autoroute Décarie, la voie ferrée du CP et la falaise Saint-Jacques. Il comprend de nombreux établissements institutionnels et scolaires (jardin communautaire Saint-Raymond, Centre communautaire de Saint-Raymond, une annexe du Centre Saint-Paul, une annexe de l'École des métiers des Faubourgs-de-Montréal et le Centre d'études commerciales Shadd) et des espaces récréatifs (parc Georges-Saint-Pierre et parc Belvédère Terry-Fox) ainsi que quelques commerces sur le chemin Upper-Lachine.

La Ville de Montréal prévoit adopter un Programme particulier d'urbanisme pour le secteur de planification détaillée Saint-Jacques – Upper-Lachine.

L'AVENUE GIROUARD ET LA RUE SAINT-JACQUES

- Dans une journée moyenne, 10 300 véhicules circulent sur l'avenue Girouard dans les deux directions⁶³.
- L'intersection de l'avenue Girouard et du chemin Upper-Lachine ne bénéficie plus de la présence d'un brigadier scolaire, ce qui complexifie le passage des écoliers.
- Des résidents se mobilisent depuis l'été 2007 afin d'interdire les virage en « U » à l'intersection de l'avenue Girouard et de la rue Saint-Jacques, de limiter la vitesse de circulation et d'implanter des feux à décompte numérique.
- La nature des activités dans la rue Saint-Jacques (concessionnaires automobiles, entrepôts, etc.) et les dimensions excessives de la chaussée diminuent l'attractivité du parc du Belvédère Terry-Fox.

PORTION EST : ENTRE L'AVENUE GIROUARD ET LE BOULEVARD DÉCARIE

- Les corridors de marche sous les viaducs Girouard et Upper-Lachine sont inhospitaliers pour les piétons et les cyclistes : murs aveugles, éclairage déficient, trottoir commun pour piétons et cyclistes et réverbération du bruit émanant des véhicules.
- Pour franchir le viaduc Girouard, une distance de 500 mètres doit être parcourue pour traverser l'ensemble du tronçon, soit plus de 5 minutes de marche.
- Sur cette section du chemin Upper-Lachine, la marche n'est ni agréable ni sécuritaire : il y a peu d'achalandage, le bruit ambiant est très élevé, l'air est pollué, l'éclairage est orienté vers la route.

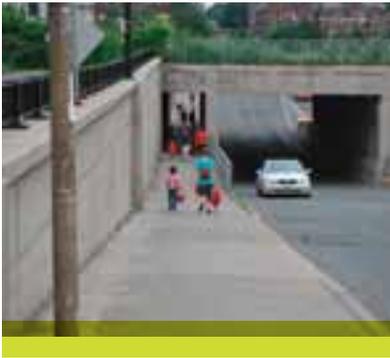
PORTION OUEST : ENTRE LES AVENUES MELROSE ET GIROUARD

- Au cours d'une journée d'été de semaine, environ 2100 piétons et 270 cyclistes circulent sur le tronçon du chemin Upper-Lachine entre les avenues Old Orchard et Girouard⁶⁴.
- Durant l'heure de pointe de l'après-midi (de 15 h 30 à 16 h 30), 210 piétons traversent l'intersection de l'avenue Girouard et du chemin Upper-Lachine dans toutes les directions⁶⁵.
- On trouve 16 commerces de proximité entre les avenues Melrose et Girouard⁶⁶.
- Seize espaces pour cadenasser un vélo sont à la disposition de la population ainsi que 46 places pour s'asseoir, dont la grande majorité se situe sur des terrasses⁶⁷ ce qui semble insuffisant en regard des besoins.
- Les espaces de circulation piétonne sont de faible qualité : les trottoirs, dont la largeur est de 1,7 m, sont en mauvais état et offrent peu de lieux ombragés. De plus, peu d'intersections bénéficient de mesures facilitant les déplacements des piétons comme des feux à décompte numérique.
- Le Centre communautaire de Saint-Raymond et le parc Georges-Saint-Pierre constituent les principaux lieux de destination dans le quartier Saint-Raymond.
- Le tunnel Melrose et ses abords sont particulièrement peu attractifs et difficiles d'accès pour les personnes à mobilité réduite. Les piétons doivent passer dans une zone totalement déserte, sans aucun accès à l'aide, ni au sud, ni au nord de la voie ferrée.

⁶⁴ CEUM, Comptages des piétons et des cyclistes, NDG Sud-Est, juillet et août 2010

^{63, 65} Ville de Montréal, Comptages de véhicules équivalents et de piétons, Intersection Girouard/Upper-Lachine, réalisés le 6 mai 2009.

^{66, 67} CEUM, Enquête sur le potentiel piétonnier, NDG Sud-Est, août 2010.



Le viaduc Girouard (l'axe le plus emprunté par les piétons pour circuler sous la voie ferrée) et l'intersection Upper-Lachine nécessitent d'être sécurisés.



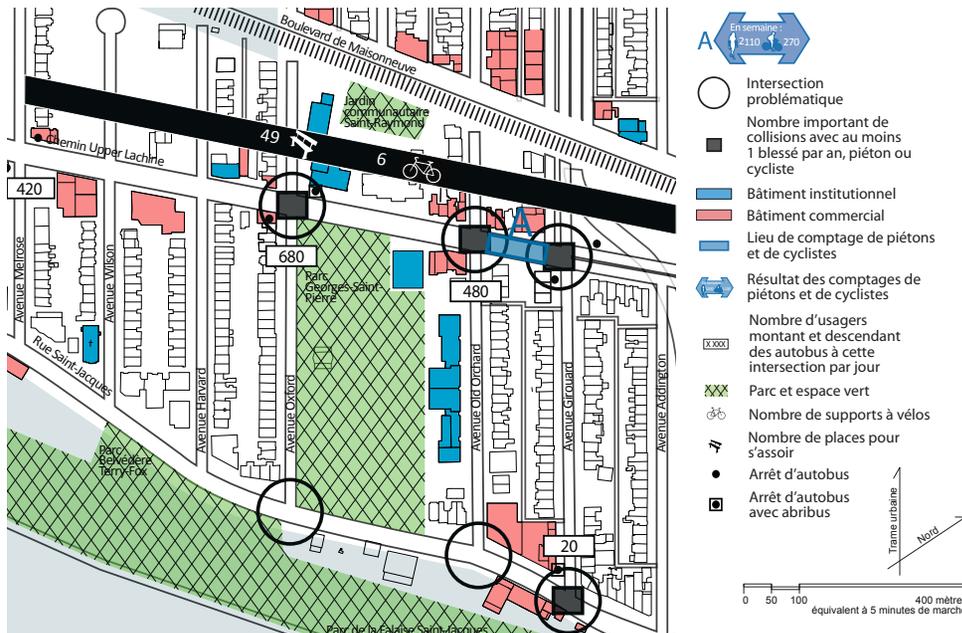
L'amélioration de la qualité des trottoirs et des plantations pourrait être une première étape vers la revitalisation commerciale du chemin Upper-Lachine au cœur du quartier Saint-Raymond.



L'accessibilité au Centre Saint-Raymond et aux quelques commerces adjacents est limitée en raison de l'absence d'arrêt obligatoire à l'intersection de l'avenue Old Orchard et du chemin Upper-Lachine.



Des efforts ont été consentis récemment pour améliorer et diversifier l'offre récréative du parc Georges-Saint-Pierre.



«[...] traffic calming measures would be appreciated—lot of traffic during rush hours—maybe a few stop signs could be added. I feel a little nervous letting my kids cross Upper Lachine to get to their bus stop.»

Commentaire d'un répondant de la consultation en ligne pour le QVAS NDG Sud-Est, juillet-septembre 2010.

« Implement immediately pedestrian calming measures for areas with a concentration of vulnerable population (as previously defined) that would include : Benny Farm, Upper Lachine Rd by St. Raymond Community Centre and HLM [...] »

Conseil communautaire de NDG (novembre 2007), Pedestrian Safety in NDG, p.7



2.12 LE NORD DU QUARTIER VERT, UN SECTEUR INSTITUTIONNEL DIVERSIFIÉ

La partie nord du QVAS NDG Sud-Est est caractérisée par la présence du parc Notre-Dame-de-Grâce et par celle de nombreuses institutions : les écoles Notre-Dame-de-Grâce et Étoile filante, l'Académie Centennial, la Bibliothèque et la Maison de la culture CDN-NDG, les centres communautaires NDG et Le Manoir NDG, le centre de réadaptation MAB-McKay. La sécurisation de l'interface entre les grandes artères, les entrées et sorties des voies rapides et les zones les plus utilisées par les piétons et les cyclistes apparaît comme un enjeu crucial.

CENTRE COMMUNAUTAIRE NDG, BIBLIOTHÈQUE ET MAISON DE LA CULTURE NDG

- Au cours d'une journée d'été de semaine, environ 1050 piétons et 310 cyclistes circulent sur le tronçon de l'avenue Notre-Dame-de-Grâce entre l'avenue Prud'homme et le boulevard Décarie⁶⁸.
- Durant l'heure de pointe de l'après-midi (de 15 h 30 à 16 h 30), 310 piétons traversent l'intersection de l'avenue Notre-Dame-de-Grâce et du boulevard Décarie et 225 piétons franchissent l'intersection du chemin de la Côte-Saint-Antoine et du boulevard Décarie⁶⁹.
- Près de 1200 personnes montent ou descendent, quotidiennement, à l'un des arrêts d'autobus situés sur le boulevard Décarie aux intersections du chemin de la Côte-Saint-Antoine et de l'avenue Notre-Dame-de-Grâce⁷⁰.
- Dans une journée moyenne, 6100 véhicules circulent sur l'avenue Notre-Dame-de-Grâce et 7000 sur le chemin de la Côte-Saint-Antoine, toutes directions confondues⁷¹.
- Selon les participants aux activités de consultation, les passages au-dessus de l'autoroute présentent des caractéristiques désagréables : clôtures trop basses (particulièrement lorsqu'il y a des accumulations de neige) et absence de mesure d'atténuation du bruit et de la poussière.

PARC NDG ET ÉCOLES ÉTOILE-FILANTE ET NDG

- Entre 1999 et 2008, on été recensés trois sites d'accidents impliquant des cyclistes sur l'avenue Notre-Dame-de-Grâce, soit les intersections Old Orchard, Girouard et Addington⁷².
- Le chemin de la Côte-Saint-Antoine et l'avenue Notre-Dame-de-Grâce sont deux rues collectrices qui accueillent une circulation difficilement compatible avec leur caractère résidentiel : la largeur excessive de la chaussée permet un important débit de circulation automobile à des vitesses excessives⁷³.
- Les intersections le long de l'avenue Girouard présentent des caractéristiques analogues : distances à traverser trop importantes, temps voué aux déplacements des piétons insuffisant et absence d'une phase dédiée aux piétons^{74 et 75}.
- Les trottoirs aux abords de l'école Étoile filante ne sont pas suffisamment larges pour accueillir les élèves à l'entrée et à la sortie des classes.
- Près de 25% des répondants à la consultation en ligne fréquentent le parc Notre-Dame-de-Grâce au moins une fois par semaine.

⁶⁸ CEUM, Comptages des piétons et des cyclistes, NDG Sud-Est, juillet et août 2010.

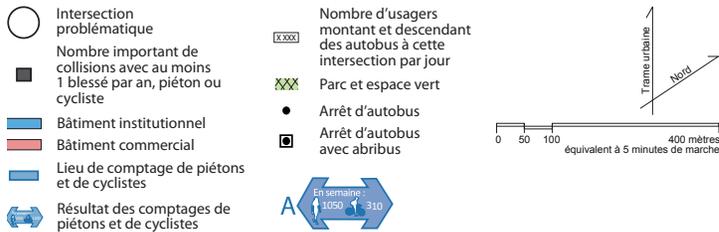
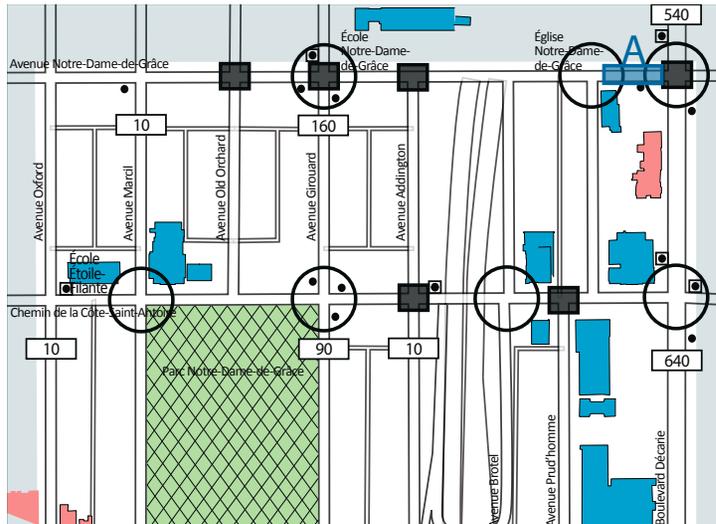
^{69, 71} Ville de Montréal, Comptages de véhicules équivalents et de piétons, intersections Notre-Dame-de-Grâce/Décarie et Côte-Saint-Antoine/Décarie, réalisés le 27 janvier 2009.

⁷⁰ Société de transport de Montréal, Données SCAD, Lignes 24, 102, 138, septembre 2010.

⁷² Morency, P., Tessier, F., Goudreau, S. et A. Samba. *Mise à jour de la distribution géographique des blessés de la route sur l'île de Montréal 1999-2008*. En développement, non publié.

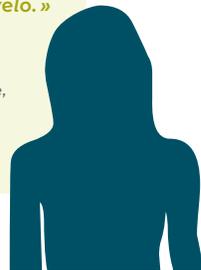
⁷³ Groupe de réflexion sur la sécurité aux abords des écoles, *Sécurité des déplacements des enfants dans la partie est de NDG*, Lettre envoyée à M. Stéphane Plante, Directeur de l'arrondissement de CDN-NDG, 11 mai 2010.

⁷⁴ Arrondissement de CDN-NDG, Commission sur la circulation, *Rapport de consultation et recommandations*, Annexe 8, p. 4-7.



« Le centre communautaire [NDG], la garderie Au petit nuage, l'École Étoile-Filante et l'École NDG [...] accueillent quotidiennement près de 1000 enfants, qui s'y rendent en auto, en autobus, à pied ou à vélo. »

Groupe de réflexion sur la sécurité aux abords des écoles, Sécurité des déplacements des enfants dans la partie est de NDG, Lettre envoyée à M. Stéphane Plante, Directeur de l'arrondissement de CDN-NDG, Mai 2010.



L'intersection des avenues Notre-Dame-de-Grâce et Girouard est de largeur excessive, deux véhicules réussissent à passer sur une même voie de circulation.



Les trottoirs aux abords de l'école Étoile filante sont trop étroits et ne suffisent pas à la demande, surtout à l'entrée et à la sortie des classes.



Sur le tronçon du chemin de la Côte-Saint-Antoine entre le boulevard Décarie et l'avenue Girouard, les déplacements des piétons et des cyclistes sont difficiles (sortie de l'autoroute Décarie, caserne de pompiers, intersection désaxée).



À l'intersection du boulevard Décarie et du chemin de la Côte Saint-Antoine le temps de traverser est trop court et les passages pour piétons ne sont pas tous bien indiqués.

2.13 LA STATION VENDÔME, UN PÔLE INTERMODAL EN TRANSITION

Ce pôle intermodal, dont la station de métro Vendôme (station la plus achalandée de l'arrondissement de CDN-NDG en 2006⁷⁵) constitue le cœur, est fréquenté quotidiennement par des milliers d'usagers du transport en commun. La station et ses abords seront totalement réaménagés avec la construction du Campus Glen du CUSM, ce qui permettra d'en accroître la qualité et l'accessibilité pour les piétons, les cyclistes et les usagers du transport en commun.

« Seulement 20,5 % des répondants à la consultation en ligne sont d'avis que les abords de la station de métro Vendôme sont dotés d'un mobilier urbain (bancs, abribus, etc.) en bon état et en quantité suffisante. »

Consultation en ligne pour le QVAS NDG Sud-Est, juillet - septembre 2010.



LES ABORDS DE LA STATION DE MÉTRO VENDÔME

- Durant l'heure de pointe du matin (de 8 h à 9 h), environ 736 piétons et 236 cyclistes traversent l'intersection du boulevard De Maisonneuve et de l'avenue de Marlowe⁷⁶.
- Entre 1999 et 2008, entre 12 et 18 piétons ont été victimes d'une collision routière sur le boulevard De Maisonneuve aux intersections des avenues de Marlowe et de Vendôme⁷⁷.
- L'achalandage accru aux aires d'embarquement des autobus (6 300 personnes embarquent quotidiennement dans les autobus du circuit 105) crée des obstacles aux mouvements des usagers⁷⁸.
- Près de la sortie donnant sur le boulevard De Maisonneuve, 14 espaces pour caderasser un vélo sont offerts et 36 places pour s'asseoir sont disponibles. Ce mobilier ne semble pas suffisant étant donné le nombre d'usagers⁷⁹.
- Selon les participants aux activités de consultation, la création de zones de plantation et d'aires d'attente couvertes, ainsi qu'un entretien plus rigoureux (en particulier le nettoyage des graffiti) amélioreraient l'ambiance générale du lieu.

L'ACCÈS PIÉTONNIER ET CYCLABLE AU PÔLE INTERMODAL

- Au cours d'une journée d'été de semaine, environ 4 580 piétons et 1 750 cyclistes circulent sur le tronçon du boulevard De Maisonneuve entre les avenues Northcliffe et de Marlowe⁸⁰.
- L'espace voué aux déplacements des piétons sur le boulevard De Maisonneuve, large de 1,7 m, est insuffisant pour des déplacements faciles et sécuritaires.
- La configuration de l'intersection des boulevards Décarie et De Maisonneuve, à cinq branches distinctes pour un total de huit voies entrantes et sept voies sortantes, limite la visibilité des piétons et rend ardue l'anticipation des mouvements des véhicules.
- Le tronçon du chemin Upper-Lachine entre la rue Botrel et le boulevard Décarie sera fermé à la circulation automobile en 2011 ou 2012 mais demeurera empruntable par les piétons et les cyclistes.
- Les passages pour piétons ont des longueurs variant entre 16 et 26 mètres, sans phase protégée.

⁷⁵ Société de transport de Montréal, *Portrait de la mobilité et de l'offre de transport Arrondissement Côte-des-Neiges - Notre-Dame-de-Grâce*, Novembre 2007.

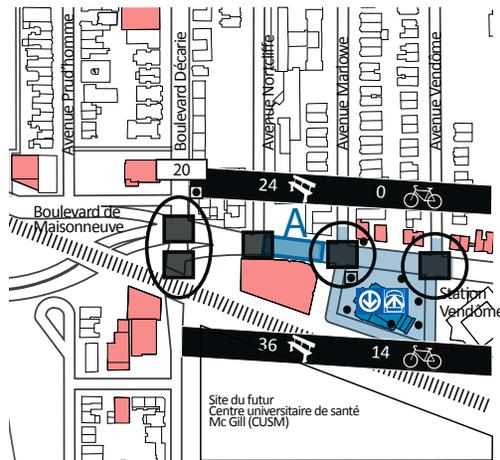
⁷⁶ Ville de Montréal, comptages de véhicules équivalents et de piétons, Intersection de Maisonneuve/de Marlowe, réalisés le 5 mai 2009.

⁷⁷ Morency, P., Tessier, F., Goudreau, S. et A. Samba. *Mise à jour de la distribution géographique des blessés de la route sur l'île de Montréal 1999-2008*. En développement, non publié.

⁷⁸ Société de transport de Montréal, Données SCAD, Ligne 105, septembre 2010.

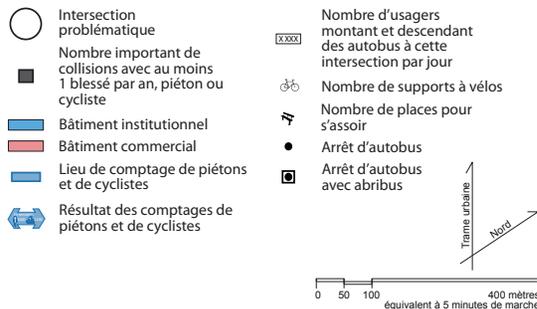
⁷⁹ CEUM, Enquête sur le potentiel piétonnier, NDG Sud-Est, août 2010.

⁸⁰ CEUM, Comptages des piétons et des cyclistes, NDG Sud-Est, juillet et août 2010.



Métro Vendôme
15 500 entrées
(pour moyen de semaine, 2006)

Station Vendôme
(Train de banlieue)
2 215 entrées
(pour moyen de semaine, 2006)



Aucune balise ne permet aux cyclistes de traverser l'intersection des boulevards Décarie et De Maisonneuve : plusieurs circulent alors durant les phases prévues pour les piétons.



Durant les périodes de pointe, les trottoirs aux abords de la station de métro Vendôme sont très engorgés en raison d'un espace trop restreint. (Sur la photo : intersection des boulevards Décarie et De Maisonneuve).



Certaines aires d'attente pour autobus offrent des espaces pour s'asseoir. Cependant, il n'y a aucun abri contre le soleil ou les intempéries.



Le tronçon du boulevard De Maisonneuve devant la station de métro est utilisé par les piétons, les cyclistes et les autobus. Leur cohabitation est difficile particulièrement durant les périodes de pointe.

« The most awkward part about getting to the metro is the intersection at Decarie Boulevard and Maisonneuve. There are so many weird streets and one way turns. As a cyclist, I feel like I never know where cars are coming from and it is unwelcoming as a pedestrian. »

Commentaire d'un répondant de la consultation en ligne pour le QVAS NDG Sud-Est, juillet-septembre 2010.



SYNTHÈSE DU PORTRAIT

2.14 DIAGNOSTIC DU PORTRAIT ET DES CITOYENS

-  Parc ou jardin communautaire
-  École primaire ou secondaire
-  Centre communautaire, de santé et de services sociaux

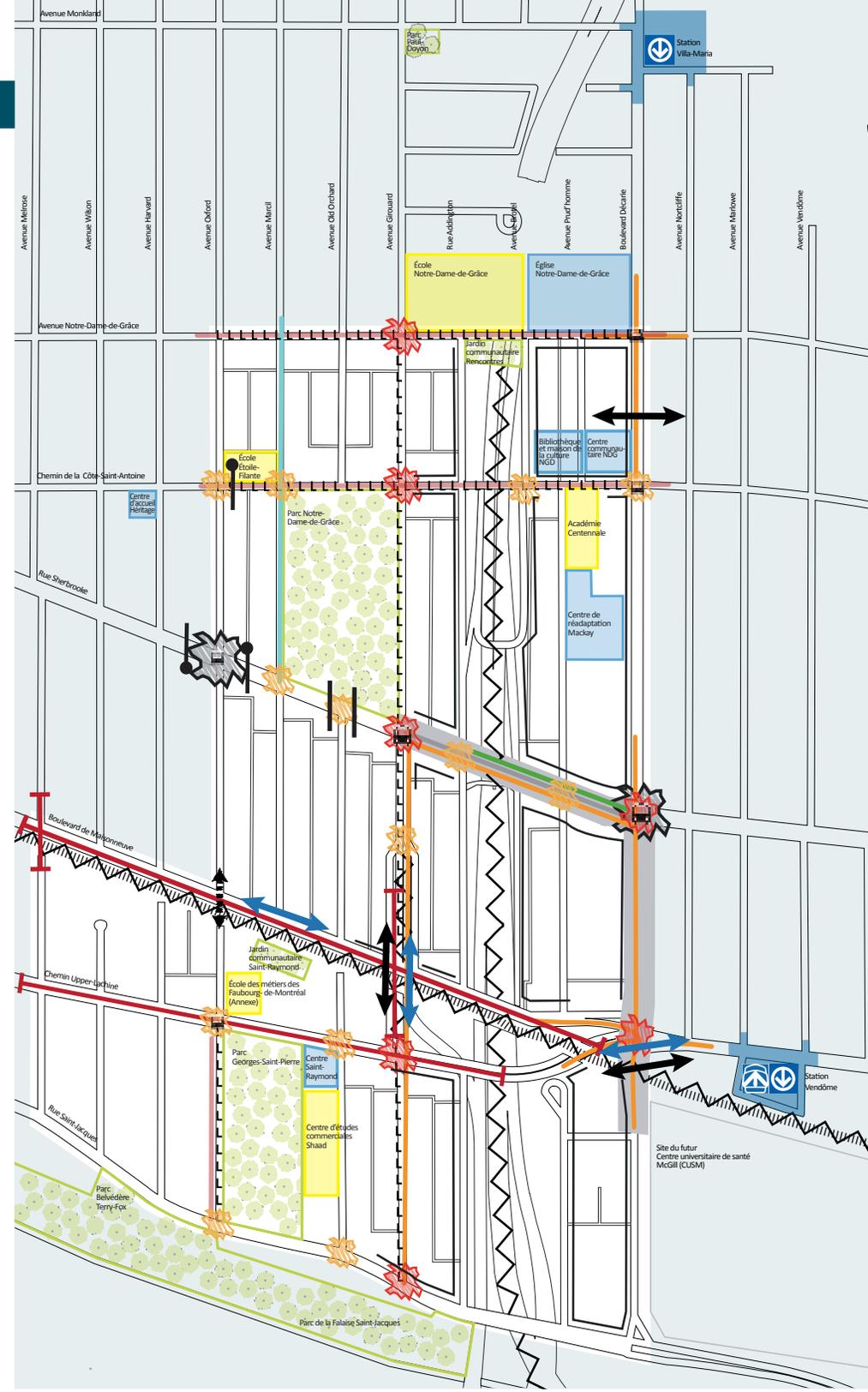
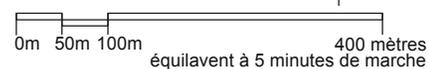
Diagnostic du portrait

-  Zone de congestion automobile
-  Accès au métro
-  Frontière physique
-  Nombre important de collisions avec piétons ou cyclistes blessés (entre 6 et 10 sur 10 ans) (DSP, 1999-2008)
-  Usagers montant et descendant de l'autobus (STM, 2010)
 -  Plus de 1000 par jour
 -  Entre 500 et 1000 par jour
-  Absence de traverse protégée à un arrêt d'autobus
-  Absence de traverse protégée à un lieu public
-  Rue avec largeur excessive par rapport à sa fonction actuelle
-  Passage informel
-  Niveau de gêne sonore fort (supérieur à 65dB(A)) (MTQ, 2006)
-  Absence de lien cyclable

Diagnostic des citoyens

-  Intersection dangereuse
-  Intersection peu conviviale
-  Tronçon désagréable
-  Problème de sécurité pour les cyclistes
-  Débit routier important
-  Vitesse importante
-  Rue avec largeur excessive
-  Nuisance sonore
-  Verdissement peu présent

Sources : Marche exploratoire, consultation en ligne, kiosques et Rendez-vous citoyens, 2010





Quartier vert
actif et en santé
NDG SUD-EST

CAHIER 3 PROPOSITIONS

Ensemble pour un quartier vert, actif et en santé





LES CITOYENS ET LES PROFESSIONNELS
DÉVELOPPENT LEURS SCÉNARIOS
D'AMÉNAGEMENT DU VIADUC GIROUARD
LORS DE L'ATELIER DE TRAVAIL
PROFESSIONNEL DU 10 NOVEMBRE 2010.

PROPOSITIONS POUR UN QUARTIER VERT, ACTIF ET EN SANTÉ

Un Plan de Quartier vert, actif et en santé appelé à évoluer1

Comment lire le Cahier 3 : Propositions pour un Quartier vert, actif et en santé ?2

RECOMMANDATIONS AUX ÉCHELLES MUNICIPALE ET MÉTROPOLITAINE POUR FAVORISER LA CRÉATION DE QUARTIERS VERTS

3.1 Une réduction de la place de l'automobile en ville 4

3.2 Une densité résidentielle et une mixité des usages suffisantes5

VISION, PRIORITÉS ET STRATÉGIES D'INTERVENTION POUR FAVORISER LES TRANSPORTS ACTIFS

3.3 Vision de quartier vert8

3.4 Lieux d'intervention prioritaires.....9

3.5 Stratégies d'intervention10

INTERVENTIONS POUR DES RUES ET DES MILIEUX DE VIE SÉCURITAIRES ET CONVIVIAUX

3.6 Interventions générales pour l'ensemble du quartier vert..... 14

3.7 Interventions spécifiques pour le secteur nord du quartier (nord de la voie ferrée).....27

3.8 Interventions spécifiques pour le secteur sud (sud de la voie ferrée).....37

3.9 Interventions spécifiques pour les rues nord-sud du quartier40

UN PLAN DE QUARTIER VERT, ACTIF ET EN SANTÉ APPELÉ À ÉVOLUER

Le Plan de Quartier vert, actif et en santé (QVAS) NDG Sud-Est présente 66 propositions élaborées en réponse au diagnostic établi et présenté dans le Cahier 2 : Portrait du quartier NDG Sud-Est. Les pistes de propositions découlent à la fois des suggestions recueillies lors des activités de consultation publique, du travail des professionnels de l'aménagement de l'équipe QVAS ainsi que des divers rencontres et ateliers de travail tenus auprès des citoyens, des professionnels, des représentants des organismes locaux et de l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce.

Ce plan est appelé à évoluer et à être adapté aux besoins des résidents et des acteurs du milieu, ainsi qu'en fonction des occasions d'action qui se présenteront. L'ensemble des acteurs locaux est invité à s'engager dans le suivi des priorités du quartier et la mise en œuvre des propositions du plan de QVAS.

À l'échelle locale, l'ensemble des composantes de l'environnement bâti qui influencent la mobilité active, soit la densité, la mixité des fonctions et le design urbain, doit être considéré. Cela implique, bien sûr, l'aménagement du domaine public, mais également celui du domaine privé, tout comme l'interface entre les deux. Toutefois, dans le cadre des projets QVAS, puisque l'objet d'intervention est un quartier existant à repenser à l'échelle des piétons, les solutions d'aménagement se concentrent principalement sur le domaine public.

Les solutions d'aménagement proposées le sont à titre de source d'inspiration, qu'elles soient puisées dans les pratiques locales ou internationales. Elles ne constituent en aucun cas des solutions figées mais plutôt des balises à adopter au cas par cas afin de faciliter le développement de mesures propres au contexte d'implantation. Les solutions peuvent être complémentaires ou constituer différentes mesures répondant à une même problématique. Elles visent à faciliter la mise en œuvre du Plan de manière à se rapprocher, année après année, de la vision établie. S'appuyant sur une vision collective, la réalisation du QVAS NDG Sud-Est nécessite du leadership et de l'audace.

Ce plan s'adresse à un ensemble d'acteurs. Tout d'abord, aux élus et aux fonctionnaires de l'arrondissement, puisqu'ils ont les outils pour réaliser ces actions. Ensuite, il est destiné à la population de NDG Sud-Est, car c'est elle la première touchée par les changements à apporter à son milieu. Enfin, les organismes communautaires et tous les autres partenaires seront intéressés par les solutions qu'il propose aux problèmes relevés par le milieu, telles que la Ville centre, les agences de transport, etc. Les connaissances en aménagement qu'il fournit seront utiles à tous pour veiller à la création du quartier souhaité. Le Plan a donc été conçu de manière à être compréhensible et profitable à tous ces destinataires.

Afin de faciliter son utilisation, une édition limitée du Plan de QVAS a été réalisée sous forme de cartable avec onglets, pour permettre la mise à jour du document et l'ajout d'informations au fur et à mesure de l'avancement des projets. Enfin, un outil de travail regroupant l'ensemble des actions proposées, les lieux d'intervention, ainsi que les mesures à prioriser, a été créé pour que les responsables du suivi et de la mise en œuvre puissent passer de la planification à l'action,

suivre l'état de réalisation du Plan, établir un échéancier de travail et définir les responsabilités de chacun¹.

Les nombreux plans, programmes et politiques adoptés par les divers services de la Ville de Montréal et par l'arrondissement de CDN-NDG démontrent la volonté des décideurs de s'engager dans la voie du transport et de l'aménagement durables. Le Plan de QVAS NDG Sud-Est s'inscrit en conformité avec les plans et politiques de l'arrondissement :

- Règlementation d'urbanisme
- Plan vélo (2008)
- Plan d'action famille (2008)
- Plan vert (2008)
- Plan local de déplacement (2011)
- Plan d'apaisement de la circulation (2011)
- Plan de foresterie urbaine (2011)

Il contribuera à nourrir le futur Programme particulier d'urbanisme (PPU) du secteur Saint-Jacques – Upper-Lachine, un secteur dont fait partie le quartier Saint-Raymond, qui fera l'objet d'une requalification. L'arrondissement aimerait que l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) organise une consultation sur l'avenir du secteur Saint-Jacques – Upper-Lachine.

Pour s'adapter au contexte local, les partenaires du projet QVAS NDG Sud-Est ont été amenés à revoir le calendrier de travail et la forme du Plan, afin que l'arrondissement puisse valider et appuyer le contenu du Plan. Certaines propositions, notamment celles sur les artères, ont été retirées puisque certains constats, sur lesquels elles s'appuyaient, sont appelés à changer. Elles pourront être présentées dans le cadre du PPU, après la réalisation de projets majeurs à proximité du secteur (échangeur Turcot, Campus Glen du Centre universitaire de santé McGill).

¹ Cet outil s'adresse au comité de suivi et ne fait pas partie Cahier 3 du plan de QVAS.

COMMENT LIRE LE CAHIER 3 : PROPOSITIONS POUR UN QUARTIER VERT, ACTIF ET EN SANTÉ ?

Le Cahier 3 : Propositions pour un « Quartier vert, actif et en santé » se divise en trois parties.

PARTIE 1



3.1 / 3.2
RECOMMANDATIONS
AUX ÉCHELLES
MUNICIPALE
ET MÉTROPOLITAINE
pour favoriser
la création
de quartiers verts.

PARTIE 2



3.3
VISION
de quartier vert de
NDG Sud-Est développée
par la communauté
lors de la démarche
de planification
participative.



3.4
LIEUX
D'INTERVENTION
PRIORITAIRES
où les déplacements
à pied et à vélo
sont limités.



3.5
STRATÉGIES
D'INTERVENTION
pour favoriser
les transports actifs.

PARTIE 3



3.6
INTERVENTIONS
GÉNÉRALES POUR
L'ENSEMBLE DU
QUARTIER VERT
afin de favoriser les
transports actifs :
propositions,
lieux d'intervention
prioritaires et solutions
d'aménagement.



3.7 / 3.8 / 3.9
INTERVENTIONS
SPÉCIFIQUES
afin de favoriser
les transports actifs :
propositions,
lieux d'intervention
prioritaires et mesures.

3.7
SECTEUR
NORD
(nord de
la voie ferrée)

3.8
SECTEUR
SUD
(sud de
la voie ferrée)

3.9
RUES
NORD-SUD

**RECOMMANDATIONS AUX ÉCHELLES
MUNICIPALE ET MÉTROPOLITAINE
POUR FAVORISER LA CRÉATION
DE QUARTIERS VERTS**

3.1 UNE RÉDUCTION DE LA PLACE DE L'AUTOMOBILE EN VILLE

Créer des milieux de vie qui favorisent les déplacements actifs implique de prendre en compte l'organisation du territoire et les systèmes de transport à une échelle plus large que celle des quartiers, afin de soutenir des stratégies permettant un transfert modal durable.

À l'échelle régionale, on observe une influence réciproque de l'aménagement du territoire et des systèmes de transport sur le choix du mode de déplacement des personnes : les systèmes de transport qui favorisent les déplacements automobiles en misant sur les infrastructures routières lourdes facilitent l'accès aux zones éloignées et amènent les gens à s'installer de plus en plus loin des centres. En raison de la valeur moindre des terrains à bâtir, de nombreux secteurs résidentiels très peu denses se construisent et contribuent à accroître l'étalement urbain. Ces pratiques rendent difficile, voire impossible, l'implantation d'infrastructures de transport alternatif à la voiture, ce qui accentue la dépendance à cette dernière.

LA CROISSANCE DU PARC AUTOMOBILE SUR L'ÎLE DE MONTRÉAL (1998 À 2008)

↑ de 5% de la population
↑ de 10% du parc automobile
(90 000 nouveaux véhicules en 10 ans)²

Dans le secteur du QVAS NDG Sud-Est, près de 155 000 véhicules circulent chaque jour sur l'autoroute Décarie. Sur la rue Sherbrooke, à l'intersection du boulevard Décarie, un débit journalier moyen de 24 850 véhicules est recensé³.

Le transfert modal est le changement des habitudes de déplacement en faveur d'un autre mode de transport.

Les nombreux plans et politiques adoptés par les administrations provinciale et municipale au cours des dernières années⁴ pointent dans la bonne direction. Toutefois, les citoyens peuvent percevoir que les projets réalisés n'accordent pas toujours la place qu'ils devraient aux transports actifs et collectifs. Par exemple, le ministère des Transports du Québec a annoncé de nombreux projets autoroutiers pour la région de Montréal au cours des dernières années : modernisation de la rue Notre-Dame, prolongement de l'autoroute 25, réfection de l'échangeur Turcot, prolongement de l'autoroute 19, pour ne mentionner que les principaux.

Ces projets sont proposés, entre autres, pour résoudre les problèmes de congestion. Pourtant, ils entraîneront tous davantage de circulation provenant des quartiers périphériques et des banlieues, et n'amélioreront la fluidité que temporairement. Ces projets semblent aller à l'encontre des objectifs formulés par la Ville de Montréal dans la vision de son Plan de transport, qui « veut réduire de manière significative la dépendance à l'automobile par des investissements massifs dans les modes de transport collectif et actif... ».

À la recherche de solutions à mettre en place dans la région montréalaise pour réduire les impacts liés au transport automobile.

Les exemples inspirants sont nombreux et la documentation sur le sujet est abondante. En voici quelques exemples :

→ Adopter un moratoire sur l'expansion du réseau autoroutier.

- Investir massivement dans des alternatives de transport collectif efficaces et concurrentes à l'auto-solo en misant sur leur coût abordable, le confort, la fiabilité et la réduction des temps de déplacement.
- Augmenter l'accès aux pôles d'emplois majeurs qui sont actuellement mal desservis par le transport collectif.
- Adopter un moratoire sur le dézonage des terres agricoles.
- Instaurer un péage pour entrer dans le périmètre du centre-ville, dans les quartiers centraux ou sur l'île de Montréal.
- Développer une politique de stationnement cohérente sur et hors rue.
- Redistribuer l'espace de la rue au profit des modes de transport actif.
- Assurer la fluidité des transports collectifs par des mesures préférentielles.
- Réduire la vitesse et le débit de la circulation de transit dans les rues des quartiers par l'implantation de mesures d'apaisement de la circulation.
- Développer le réseau et les infrastructures cyclables.
- Favoriser les initiatives telles que le covoiturage, le taxi collectif, le vélo en libre-service et l'auto-partage.

« Les villes se sont adaptées aux contraintes de l'automobile. Montréal ne fait pas exception à la règle depuis quelques décennies. [...] Les fonctions de circulation et de stationnement pourtant consommatrices d'espace, ont été rapidement considérées comme des acquis, comme un droit. Aujourd'hui, la Ville entend inverser cette tendance en misant sur un développement urbain durable. »

(Plan de transport de Montréal, p. 54)

² Agence métropolitaine de transport, *Enquête Origine Destination*. Montréal, 2008.

³ Comptages routiers, Ville de Montréal, 2009.

⁴ Mentionnons la Stratégie et le Plan d'action de développement durable du ministère des Transports ; la Stratégie gouvernementale de développement durable, la Politique québécoise du transport collectif, le Plan d'action sur les changements climatiques et le Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales - région métropolitaine de Montréal du gouvernement du Québec ; le Plan de transport et le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal ; le Plan de développement durable de la collectivité montréalaise qui proposent tous des alternatives de transport durables.

3.2 UNE DENSITÉ RÉSIDENIELLE ET UNE MIXITÉ DES USAGES SUFFISANTES

Les déplacements actifs se faisant sur des distances relativement courtes, la première condition à respecter pour leur adoption par les résidents ou les visiteurs d'un quartier est d'offrir localement une forte concentration de destinations. Cela implique une certaine densité et mixité des usages. Ainsi, les commerces offrant des biens et services courants doivent être nombreux et variés, la localisation des écoles de quartier et des autres services institutionnels et communautaires (soins de santé, bibliothèques, centres sportifs, etc.) doit être choisie judicieusement, les espaces verts, de détente et de socialisation doivent être bien répartis sur le territoire afin d'être accessibles à tous. De plus, des commerces et services ouverts en soirée et la fin de semaine assurent un achalandage qui contribue à la sécurité urbaine.

Par ailleurs, une forte densité de population assure un niveau de clientèle suffisant au maintien de la vitalité commerciale et justifie la présence de services publics. La densité de population, donc la densité des logements, est également déterminante pour le développement de l'offre de transport et, par conséquent, des choix de mobilité. Selon Statistique Canada, plus de 80 % des résidents des quartiers de type « banlieue » dans les régions métropolitaines canadiennes se déplacent au moins une fois par jour en voiture. Moins de 50 % des personnes vivant dans les quartiers très denses le font⁵.

Dans son programme particulier d'urbanisme (PPU) du secteur Saint-Jacques-Upper-Lachine, l'arrondissement de CDN-NDG vise le redéveloppement du tronçon est de la rue Saint-Jacques avec une dominance d'activités orientées à des fins résidentielles et publiques, ce qui permettra de mettre en valeur la falaise Saint-Jacques et d'assurer un accroissement du nombre de résidents à l'intérieur du secteur d'intervention⁶.

À la recherche de solutions pour accroître la densité et la mixité des usages dans le quartier.

Il est difficile de gérer la diversité et la mixité commerciales puisqu'elles relèvent en grande partie de l'esprit entrepreneurial. Voici quelques suggestions pour y parvenir⁷ :

- Établir des normes strictes quant à la densité résidentielle, la mixité des fonctions et l'accessibilité aux commerces de proximité.
- Renforcer la réglementation qui concerne la forme du cadre bâti (affichage, surface vitrée en façade).
- Limiter la superficie des locaux commerciaux afin d'orienter l'offre commerciale.

- Soutenir la densification autour des pôles de transport (ex. à proximité des stations de métro).
- Contingenter les usages (ex. distance minimale entre deux commerces de même type, limite du nombre de restaurants).
- Soutenir le développement d'entreprises selon le modèle coopératif.
- Encourager l'implantation de coopératives d'habitation dont le rez-de-chaussée serait utilisé à des fins commerciales.
- Créer un fonds pour soutenir l'achat de bâtiments ou l'implantation de commerces d'économie sociale ou alternatifs.
- Sonder l'ensemble de la population, en portant attention aux populations moins favorisées, pour mieux connaître les besoins et transmettre cette information aux entrepreneurs.

DENSITÉ OU COMPACITÉ

Il est possible de densifier sans pour autant ne construire que des tours d'habitation, ce qui correspond davantage au concept de compacité. Les quartiers centraux de Montréal, comme le sud-est de NDG, offrent une très forte densité résidentielle avec leurs duplex et triplex en rangées.

⁵ Martin Turcotte. 2008. *La vie dans les régions métropolitaines - Dépendance à l'automobile dans les quartiers urbains*. Tendances sociales canadiennes, Statistique Canada – N° 11-008 au catalogue

⁶ Arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, *Secteur de planification détaillée Saint-Jacques-Upper-Lachine*, Montréal, octobre 2006, 41 p.

⁷ Ces exemples sont inspirés du résultat de l'atelier de réflexion sur les conditions de mise en œuvre des Plans de QVAS tenu le 23 septembre 2010 avec 26 partenaires.

DES MESURES POUR LIMITER LA GENTRIFICATION

L'environnement bâti d'un QVAS doit également incarner l'identité et la diversité du quartier. En plus de respecter l'histoire du quartier et son patrimoine architectural, culturel et naturel, il doit favoriser la création de communautés diversifiées et inclusives, offrir des logements répondant aux besoins de tous, des services et des commerces diversifiés et accessibles, de même qu'une desserte adéquate en transport en commun et des mesures visant à prévenir ou à limiter la *gentrification*.



La gentrification (ou embourgeoisement) est la transformation socio-économique d'un quartier urbain ancien. L'arrivée de nouveaux résidents d'un niveau de vie plus élevé qui en restaurent le bâti rend progressivement difficile le maintien de la population d'origine.

La volonté exprimée par la Ville de Montréal de retenir, voire de ramener, à moyen terme les familles à Montréal devrait conduire à la mise en place de mesures incitatives facilitant le maintien et l'installation des jeunes ménages qui souhaitent venir y vivre. La vision à long terme de ce que sera la ville doit l'emporter sur la maximisation des revenus fonciers associée à quelques projets immobiliers.

À la recherche de solutions pour assurer le maintien de la population dans le quartier.

Là aussi, nombreuses sont les propositions inspirantes⁸ :

- Constituer un fonds voué à la construction de logements sociaux.
- Mettre en place des mesures pour exiger l'insertion de logements sociaux dans les projets immobiliers ou la contribution au fonds réservé.
- Soutenir les coopératives et l'autopromotion (*cohousing*)⁹.
- Créer des réserves foncières pour la construction de logements sociaux ou en autopromotion.
- S'assurer que les terrains municipaux qui sont transformés soient consacrés au logement social ou à des services publics adaptés au quartier.
- Promouvoir les droits et recours des locataires.
- Améliorer et appliquer plus strictement les règles régissant la transformation de logements résidentiels en copropriétés.
- Instaurer des mesures financières pour favoriser l'installation des familles.

Ces propositions sont actuellement mises en œuvre de façon active et constituent environ 25 % des activités quotidiennes de la Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises de l'arrondissement de Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce.



L'expression « logement social » désigne principalement trois types de logements :

Les habitations à loyer modique (HLM) sont gérées par le secteur public (Office municipal d'habitation) et le montant du loyer est fixé à 25 % des revenus bruts du ménage.

Les coopératives d'habitation sont des immeubles gérés collectivement par leurs membres locataires. Certains logements sont subventionnés, ce qui permet de réduire le montant du loyer à 25 % des revenus.

Les organismes à but non lucratif d'habitation (OBNL d'habitation)

offrent soit des logements à plus bas prix que le marché, soit un soutien communautaire à des populations avec des besoins spécifiques (ex.: personnes vivant avec des problèmes de santé mentale) et le montant du loyer est généralement fixé à 25 % des revenus.

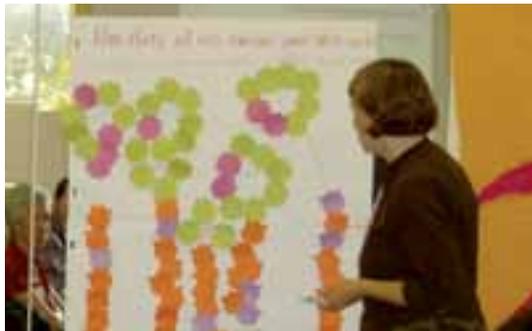
⁸ Ces exemples sont inspirés du résultat de l'atelier de réflexion sur les conditions de mise en œuvre des Plans de QVAS tenu le 23 septembre 2010 avec 26 partenaires.

⁹ L'autopromotion, la cohabitation, le *cohousing* et l'habitat groupé font référence à différentes façons de se mettre à plusieurs pour habiter ou pour réfléchir et créer ensemble l'espace d'habitation et de vie (par ex., condominiums avec espaces collectifs).

**VISION, PRIORITÉS ET STRATÉGIES
D'INTERVENTION POUR FAVORISER
LES TRANSPORTS ACTIFS**

3.3 VISION DE QUARTIER VERT

Pour orienter le développement des QVAS, le Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM) a défini une vision déclinée en six éléments, qui est présentée aux pages 3 et 4 du Cahier 1 : Projet Quartier vert, actif et en santé. Pour faire en sorte que la communauté élabore sa propre vision de Quartier vert, une activité participative a été proposée lors du 1^{er} Rendez-vous citoyen tenu le 2 octobre 2010. Les participants étaient invités à nommer les éléments qui nourrissent leur sentiment d'appartenance au quartier (leurs racines) et leurs rêves pour l'avenir. À partir des résultats de cette activité, la vision du quartier vert souhaité par les citoyens a été rédigée puis bonifiée par les participants du 2^e Rendez-vous citoyen tenu le 2 décembre 2010. Cette vision à la couleur du milieu devrait guider les acteurs dans leurs choix pour réaliser le Quartier vert, actif et en santé de NDG Sud-Est.



Présentation des résultats de l'activité *Nos rêves et nos racines* lors du 1^{er} Rendez-vous citoyen tenu le 2 octobre 2010.



Une vision est une projection vers l'avenir, un idéal à atteindre.

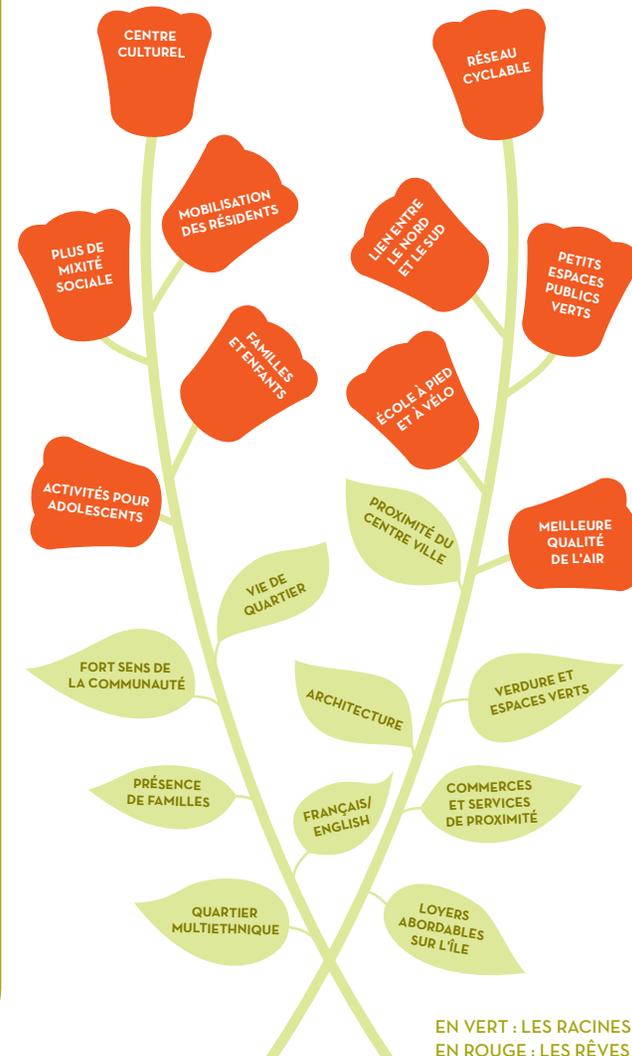
ÉNONCÉ DE VISION DU QUARTIER VERT DE NDG SUD-EST

En 2025, les grands projets qui sont développés à proximité du Quartier vert, actif et en santé NDG Sud-Est contribuent à l'apaisement de la circulation par le développement des transports collectifs et un réaménagement des rues en faveur des résidents. La réalité du quartier impose la recherche d'un équilibre entre ses composantes.

Il est agréable de se déplacer entre les points d'intérêt du sud et du nord du quartier **à pied et à vélo**. Les enfants peuvent cheminer par eux-mêmes facilement vers l'école grâce à des **corridors scolaires** et des **passages pour piétons** conviviaux et sécuritaires, **un réseau de pistes cyclables efficace** ainsi que des rues et des viaducs à **échelle humaine**.

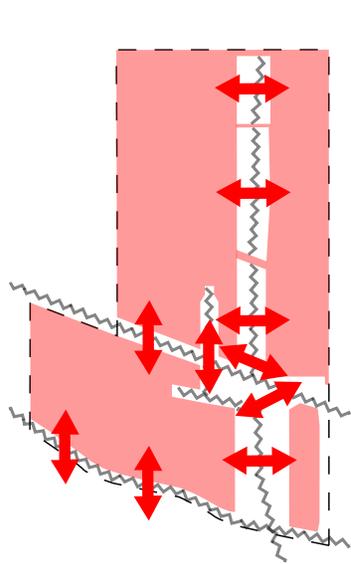
Les nombreux espaces publics ont la couleur de la population locale. Ils multiplient les occasions de rencontre et contribuent à animer la vie de quartier. La **végétation** est omniprésente et participe à l'amélioration de la **qualité de l'air**. L'**offre de logements** et la **variété des services** assurent le maintien des familles dans le secteur. La **revitalisation** et la diversification des commerces de proximité ainsi que le développement de la **vie culturelle** renforcent l'attachement des citoyens au quartier. Enfin, les citoyens qui vivent dans le sud-est de NDG sont impliqués activement dans la **vie communautaire** comme l'évolution de leur milieu et ils prennent part aux décisions qui les concernent.

LES RACINES ET LES RÊVES

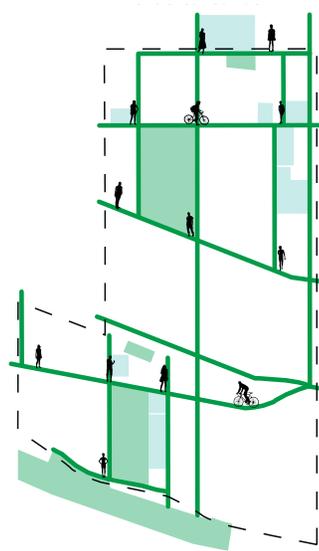


3.5 STRATÉGIES D'INTERVENTION

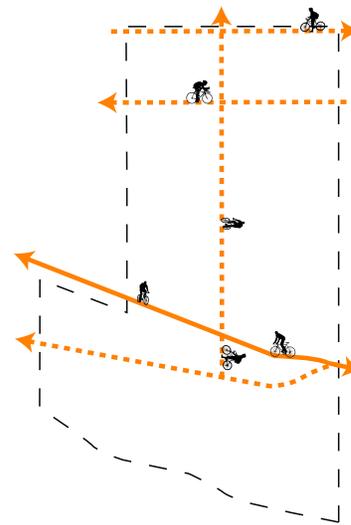
Le périmètre du QVAS a été choisi par les partenaires pour répondre aux besoins de déplacements des enfants dans le quartier. L'absence d'écoles primaires au sud de la rue Sherbrooke amène les enfants résidant dans la partie sud du QVAS à se déplacer quotidiennement vers la partie nord du QVAS, les deux secteurs étant des quartiers d'appartenance différents. La présence d'infrastructures urbaines majeures limite les déplacements à pied et à vélo et peut inciter à l'utilisation de l'automobile pour de courts trajets. Quatre stratégies d'intervention adaptées à ce contexte ont alors été ciblées par le milieu et complètent le projet de planification détaillée du secteur.



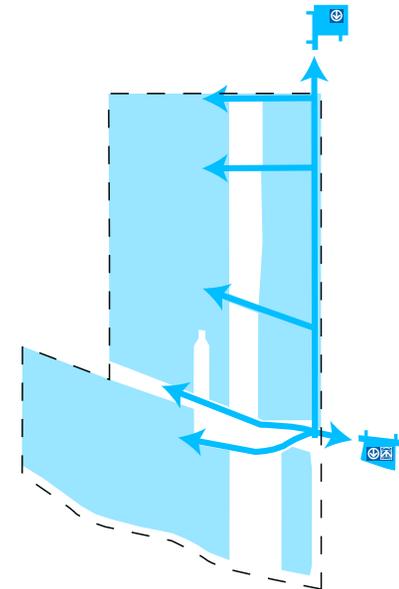
RÉDUIRE L'EFFET DE FRONTIÈRE CRÉÉ PAR LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT MAJEURES



SÉCURISER LES LIENS ENTRE LES LIEUX DE FRÉQUENTATION



INTÉGRER LE SECTEUR AU RÉSEAU CYCLABLE MONTRÉALAIS



AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ AUX STATIONS DE MÉTRO VENDÔME ET VILLA-MARIA

**INTERVENTIONS POUR
DES RUES ET DES MILIEUX DE VIE
SÉCURITAIRES ET CONVIVIAUX**

RAPPEL DE LA VISION ET DES OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT POUR REPENSER LES QUARTIERS EXISTANTS

C'est dans l'optique d'inspirer le modèle de quartier vert à créer pour Montréal que le Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM) a démarré le projet Quartiers verts, actifs et en santé (QVAS) en décembre 2008.

Afin d'orienter le développement des quartiers vers des solutions urbaines plus viables, le CEUM s'appuie sur une vision holistique de QVAS, présentée dans le Cahier 1 : Projet Quartier vert, actif et en santé, qui se décline en six éléments.

Les espaces publics – y compris les rues – sont aménagés pour tous.

Les aménagements écologiques et le verdissement sont intégrés aux espaces publics.

La communauté est activement engagée dans le devenir de son quartier.

Les déplacements actifs et collectifs sont efficaces et favorisés par des aménagements adéquats.

Le caractère identitaire du quartier est valorisé afin de renforcer le sentiment d'appartenance.

Les actions réalisées s'inscrivent dans une vision globale et concertée de « vivabilité ».

Les quartiers verts développés par le CEUM et ses partenaires visent donc les mêmes objectifs que ceux proposés par la Ville de Montréal.

OBJECTIFS DES QUARTIERS VERTS SELON LA VILLE DE MONTRÉAL

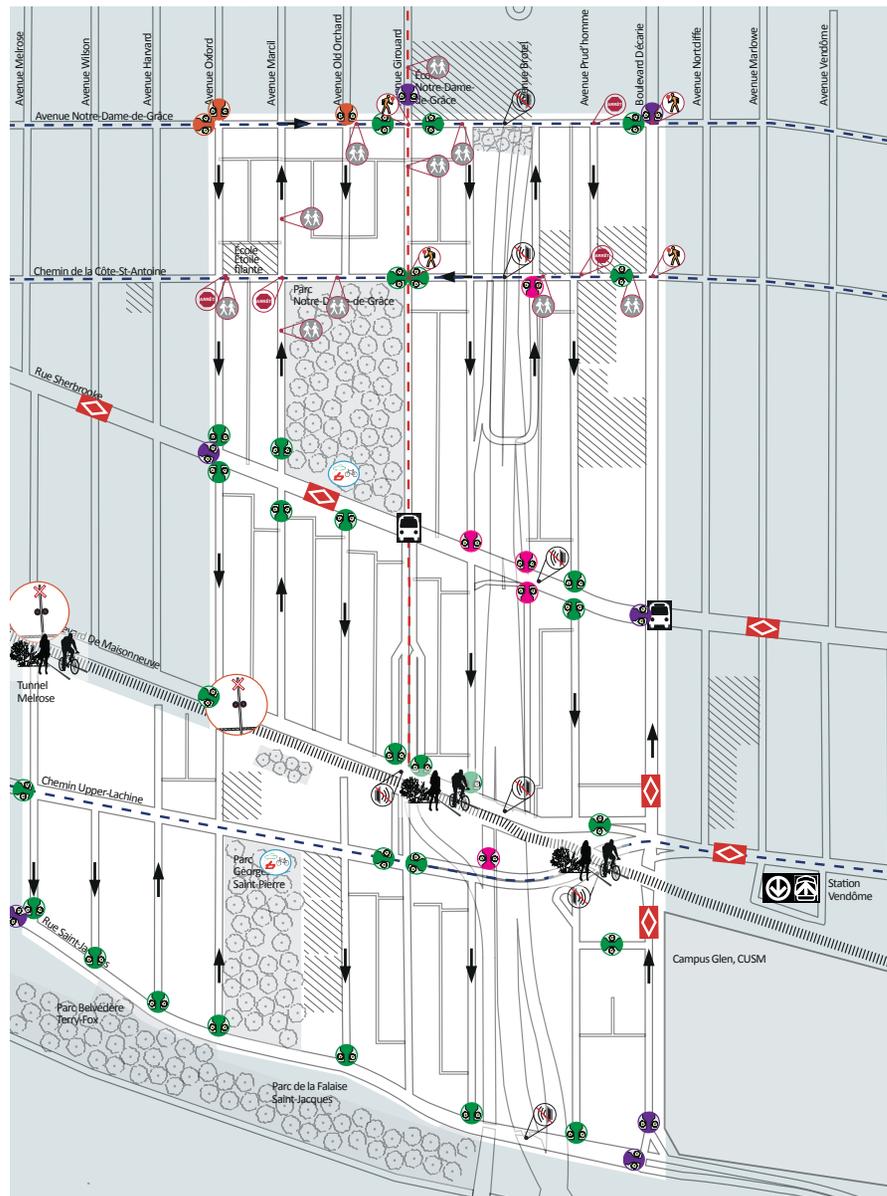
Selon la Ville de Montréal, l'aménagement de Quartiers verts permettra de :

- « Améliorer la sécurité routière, particulièrement des piétons et des cyclistes ;
- Rendre les lieux publics et les rues universellement accessibles ;
- Mieux répartir l'espace public au profit des modes de déplacement durables, actifs et collectifs ;
- Embellir et verdir les aménagements urbains dans une vision écologique ;
- Améliorer l'aménagement des rues comme lieu privilégié de rencontre.

La désignation de Quartier vert implique l'atteinte de l'ensemble des objectifs.»¹⁰

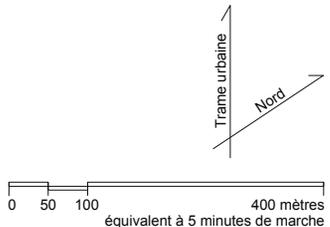
¹⁰ Ville de Montréal, *Guide d'aménagement durable des rues de Montréal*, chapitre 12 (Quartier vert), SITE, avril 2010, p. 7.

Plan des interventions générales pour le QVAS NDG Sud-Est



LÉGENDE

- Lieu de destination
- Parc ou jardin communautaire
- Porte d'entrée**
 - Secondaire sur une rue locale
 - Principale sur une rue locale
 - Principale à une artère
 - Principale à une sortie d'autoroute
- Brigadier scolaire
- Signalisation d'un corridor scolaire
- Réseau cyclable
 - Prévu par la Ville centre
 - Proposé par les organismes locaux
- Sécurisation et convivialité des corridors piétonniers et cyclables
- Traverse de voie ferrée
- Mesure prioritaire pour le transport collectif
- Aire d'attente sécuritaire et bien entretenue
- Panneau d'arrêt
- Mesure d'atténuation des nuisances sonores
- Pôle d'alternatives à l'automobile



CEUM, septembre 2011

3.6 INTERVENTIONS GÉNÉRALES POUR L'ENSEMBLE DU QUARTIER VERT

ENTRÉES DE QUARTIER

Le concept de QVAS passe par l'implantation d'un ensemble de mesures d'apaisement de la circulation et par le réaménagement du domaine public, dans le contexte d'un milieu de vie choisi et délimité par les acteurs locaux. Une concentration des interventions permettra d'améliorer la sécurité, de réduire le volume de circulation et la vitesse dans le quartier. Ainsi, des seuils visibles doivent marquer le passage entre deux milieux de nature différente, afin que les différents usagers de la route modifient leurs comportements en conséquence¹¹.

PROPOSITIONS ET MESURES POUR FAVORISER LES TRANSPORTS ACTIFS

1. MARQUER DES ENTRÉES DANS LE QUARTIER VERT

par l'implantation de portes d'entrée et de sortie principales (dans les rues locales ou collectrices, à la jonction des artères) ou secondaires (dans les rues locales, à la jonction des collectrices, par des aménagements de nature moins importante).

Mesures : avancée de trottoir sur un côté ou les deux côtés de la rue, dalle tactile, passage pour piétons surélevé, marquage au sol durable identifiant le QVAS, fosse de plantation dans les avancées de trottoir, mobilier urbain (banc, bac pour le tri sélectif des déchets, corset d'arbre), signalisation et affichage, support à vélos.

L'intersection à cinq branches au croisement des rues De Maisonneuve, Décarie et Upper-Lachine sera reconfigurée dans le cadre du projet d'aménagement du Campus Glen du CUSM. À terme, le viaduc Upper-Lachine sera fermé à la circulation automobile mais demeurera accessible aux piétons et aux cyclistes. Le lien automobile entre le chemin Upper-Lachine et le boulevard Décarie se fera par l'avenue Crowley.

2. SÉCURISER LES CORRIDORS PIÉTONNIERS ET CYCLABLES À LA TRAVERSE DE LA VOIE FERRÉE ET DE L'AUTOROUTE DÉCARIE

par l'aménagement de corridors de circulation en site propre et le respect des principes d'aménagement sécuritaire adoptés par la Ville de Montréal.

Mesures : trottoir et piste cyclable en site propre et isolés physiquement de la chaussée, structure sous les viaducs qui permet aux piétons de voir et d'être vus, éclairage adéquat des corridors de marche et de vélo limitant la pollution lumineuse, autres entrées et sorties, dispositif d'accès à de l'aide, entretien régulier.

À l'issue des activités consultatives, le réaménagement des viaducs Girouard, Upper-Lachine et Décarie a été ciblé et est considéré comme prioritaire par les citoyens.

3. AMÉLIORER LA CONVIVIALITÉ DES VIADUCS POUR LES PIÉTONS ET LES CYCLISTES

par des mesures de verdissement et d'embellissement.

Mesures : programme ou concours d'embellissement des structures, mur végétal, bande plantée sur les trottoirs et le terre-plein central, mesure d'atténuation des nuisances sonores, mur coupe-son longeant la voie ferrée, signature lumineuse des viaducs, trains éclairés lors de leur passage, architecture spécifique des viaducs soulignés par l'exagération des traits de caractère.



Porte d'entrée d'un Quartier vert. Paris, France.



Porte d'entrée du Quartier vert Alesia-Tombe Isoire. Paris, France.



Croquis d'un élève de l'école Étoile filante. « Dans un quartier vert idéal, il devrait y avoir des viaducs embellis par des végétaux, plus de couleur et des pistes cyclables », décembre 2010.

Crédit : Ville de Paris, France.

¹¹ Ville de Montréal. Quartier vert - Guide d'aménagement durable des rues de Montréal, chapitre 12 (version préliminaire), fiche 25, Montréal, avril 2010.

RÉSEAU ROUTIER

Favoriser la marche et le vélo et encourager l'utilisation du transport en commun dans un quartier vert nécessite de repenser l'emprise routière. En réduisant l'espace consacré à l'automobile au profit des autres modes de transport, on donne la priorité à la mobilité des personnes plutôt qu'à la fluidité automobile.

PROPOSITIONS ET MESURES POUR FAVORISER LES TRANSPORTS ACTIFS

4. RÉDUIRE LA VITESSE DE CIRCULATION AUTORISÉE ET PRATIQUÉE

par une modification réglementaire, de la signalisation, des aménagements physiques et des mesures coercitives.

Mesures : réduction à 30 km/h dans les rues locales et aux abords des zones sensibles telles que les écoles, les garderies, les parcs et les stations de transport en commun, réduction à 40 km/h dans les collectrices et les artères, gestion dynamique des feux de circulation, mesure d'apaisement de la circulation, campagne d'information et de sensibilisation, stèle radar, radar photo aux intersections, opération policière.

À l'issue des activités consultatives, des interventions sur les rues locales, collectrices et artérielles aux abords des écoles primaires Étoile filante et Notre-Dame-de-Grâce ont été ciblées et sont considérées comme prioritaires par les citoyens.

À MONTRÉAL, LA GESTION DU RÉSEAU ARTÉRIEL EST UNE COMPÉTENCE DE LA VILLE CENTRE, TANDIS QUE LES VOIES D'ACCÈS AU RÉSEAU AUTOROUTIER RELÈVENT DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. LES RUES LOCALES ET COLLECTRICES SONT GÉRÉES PAR LES ARRONDISSEMENTS.

5. DÉCOURAGER LA CIRCULATION AUTOMOBILE DANS LES RUES LOCALES

par l'implantation de mesures d'apaisement de la circulation et la modification du sens de la circulation.

Mesures : mise à double sens ou à sens unique des rues, mesure d'apaisement de la circulation, fermeture de rues.

À l'issue des activités consultatives, les rues Notre-Dame-de-Grâce, Côte-Saint-Antoine, Upper-Lachine, Oxford et Marcil ont été ciblées et sont considérées comme prioritaires par les citoyens.

6. RÉGULER LA CIRCULATION SUR LES COLLECTRICES ET LES ARTÈRES

pour éviter le transit et les débordements de circulation dans les rues locales.

Mesures : gestion dynamique des feux de circulation, aménagement de la rue cohérent avec les activités présentes, la vitesse et le débit de circulation souhaités et les mouvements véhiculaires.

LA GESTION DYNAMIQUE DE LA CIRCULATION CONSISTE À AMÉLIORER EN TEMPS RÉEL, LES CONDITIONS DE DÉPLACEMENT DE TOUS LES USAGERS DE LA ROUTE, ACCROÎTRE LA SÉCURITÉ ET OPTIMISER LES INFRASTRUCTURES DE VOIRIE.

7. ASSURER LE DÉGAGEMENT DES PASSAGES POUR PIÉTONS

par l'application de l'article 386 du Code de la sécurité routière du Québec, qui interdit l'immobilisation de tout véhicule routier sur un passage pour piétons et à une distance de moins de 5 mètres de ce dernier.

Mesures : affichage de l'interdiction de stationnement, marquage au sol, mobilier urbain (bac à fleurs, stationnement pour vélos, station BIXI), avancée de trottoir.

À l'issue des activités consultatives, les abords des lieux de fréquentation des jeunes, des aînés et des personnes à mobilité réduite ainsi que les corridors scolaires ont été ciblés et sont considérés comme prioritaires par les citoyens.

8. RÉVISER LA HIÉRARCHIE DU RÉSEAU ROUTIER

en insistant sur l'harmonisation nécessaire des besoins de mobilité et de livraison et des autres usages de la rue.

Mesures : modification de la réglementation.



Marquage au sol et supports à vélos permettant d'accroître la visibilité à une intersection. Rue Saint-Viateur, Montréal.



Chaussée rétrécie par des aménagements physiques (stationnement surélevé, support à vélos, mobilier urbain) et des plantations d'arbres. Amsterdam, Pays-Bas.

RÉSEAU DE CAMIONNAGE

Les commerces, les entreprises et les résidents du quartier et de l'ensemble de la ville ont besoin d'être approvisionnés en marchandises et de pouvoir distribuer les biens qu'ils ont produits localement. Le réseau de camionnage indique les axes à emprunter pour le transit des camions. Le camionnage, dont celui destiné à la livraison locale, et bien qu'il soit nécessaire, engendre des nuisances et doit être balisé pour assurer la quiétude des résidents¹².

PROPOSITIONS ET MESURES POUR FAVORISER LES TRANSPORTS ACTIFS

9. RÉVISER LE PLAN DE CAMIONNAGE

en insistant sur l'harmonisation nécessaire des besoins de mobilité et de livraison et ceux générés par les autres usages de la rue.

Mesures : modification de la réglementation.

La révision de la hiérarchie du réseau routier et la révision du réseau de camionnage sont des actions complexes faisant partie des interventions proposées dans les chantiers 16 et 18 du Plan de transport 2008 et qui font actuellement l'objet d'études par la Ville centre.



Aménagement de type chicane avec plantation qui oblige les automobilistes à réduire leur vitesse. Austin, États-Unis.

Crédit: www.ciaustin.tx.us



Rue locale fermée à la circulation à la jonction avec une artère afin de créer une impasse. Avenue Saint-Germain à l'intersection du chemin de la Côte-Sainte-Catherine. Outremont, Montréal.

¹² Ville de Montréal. Quartier vert - Guide d'aménagement durable des rues de Montréal, chapitre 12 (version préliminaire), fiche 14, Montréal, avril 2010.

RÉSEAU PIÉTONNIER

Un quartier favorable à la marche permet aux résidents, aux travailleurs et aux visiteurs de se déplacer aisément en empruntant des corridors sécuritaires, continus et conviviaux. Ce mode de transport, complémentaire à l'utilisation des transports collectifs, encourage la consommation locale en favorisant la consommation de biens et de services de proximité et en valorisant la vie de quartier. Promouvoir la marche comme mode de transport contribuera à améliorer la santé et la qualité de vie dans le quartier, à assainir l'environnement et à stimuler le développement économique local.

PROPOSITIONS ET MESURES POUR FAVORISER LES TRANSPORTS ACTIFS

10. AMÉNAGER DES CORRIDORS DE MARCHÉ ACCESSIBLES UNIVERSELLEMENT

par le dégagement des corridors piétonniers et l'application des principes d'accessibilité universelle.

Mesures : trottoir élargi, espace de circulation large et exempt d'obstacles, trottoir continu et sans pente aux intersections et aux entrées charretières, contre-terrasse, mobilier urbain en bordure de rue, longueur du passage pour piétons réduite par l'implantation d'avancées de trottoir, dalle tactile, drainage adéquat des eaux de pluie et de la fonte des neiges, feu à décompte numérique et signal sonore pour piétons, aménagement sécuritaire pendant les travaux de réfection, entretien régulier.

UNE ENTRÉE CHARRETIÈRE EST UNE DÉPRESSION AMÉNAGÉE SUR LA LONGUEUR D'UN TROTTOIR EN FACE D'UN CHANTIER, D'UNE COUR OU D'UNE HABITATION, POUR DONNER ACCÈS AUX VOITURES, ET DONT LES EXTRÉMITÉS SE RELÈVENT COMME CELLES D'UN BATEAU¹³.

UNE CONTRE-TERRASSE EST UNE TERRASSE INSTALLÉE EN BORDURE DE LA RUE QUI PERMET LE MAINTIEN D'UN CORRIDOR DE MARCHÉ EN BORDURE DES BÂTIMENTS¹⁴.

11. SÉCURISER LES INTERSECTIONS ET LES PASSAGES POUR PIÉTONS

par le marquage de toutes les traverses et la réduction de leur longueur.

Mesures : avancée de trottoir, dalle tactile, borne de protection, marquage au sol durable, passage pour piétons texturé, feu à décompte numérique pour piétons, temps de traversée protégé.

À l'issue des activités consultatives, les abords des lieux de fréquentation des jeunes, des aînés et des personnes à mobilité réduite ainsi que les corridors scolaires ont été ciblés et sont considérés comme prioritaires par les citoyens.

12. SÉCURISER LES CORRIDORS SCOLAIRES

grâce à la signalisation, à des aménagements physiques et à des mesures coercitives.

Mesures : affichage visible par les automobilistes et les piétons, marquage au sol de la zone scolaire, feu pour piétons à décompte numérique adapté à la vitesse de marche d'un enfant, avancée de trottoir, mesure d'apaisement de la circulation, brigadier scolaire, pédibus.

À l'issue des activités consultatives, les intersections du corridor scolaire des écoles Étoile filante et Notre-Dame-de-Grâce ont été ciblées et sont considérées comme prioritaires par les citoyens.



Trottoir continu et sans pente. Copenhague, Danemark.



Corridor de marche exempt d'obstacles avec une bande plantée. Paris, France.



Trottoirs élargis et aménagement de lieux de rencontre sur une rue commerciale. Letchworth, Grande-Bretagne.

Crédit : Gehl Architects

¹³ Office québécois de la langue française. Grand dictionnaire terminologique, consulté le 25 mars 2011.

¹⁴ Ville de Montréal. Quartier vert - Guide d'aménagement durable des rues de Montréal, chapitre 12 (version préliminaire), fiche 28, Montréal, avril 2010.

13. AMÉNAGER DES PASSAGES PIÉTONNIERS ET CYCLABLES SUR LA VOIE FERRÉE

en respectant les principes d'accessibilité universelle et les principes d'aménagement sécuritaire.

Mesures : passerelle, barrière, feu sonore, surface de croisement sans aspérités, éclairage, dispositif d'accès à l'aide.

À l'issue des activités consultatives, les axes des rues Upper-Lachine, Oxford et Marcil ont été ciblés et sont considérés comme prioritaires par les citoyens.

14. AMÉNAGER DES RUES CONVIVIALES

par l'apaisement de la circulation et la création de lieux de rencontre.

Mesures pour une rue résidentielle : limitation de la vitesse de circulation, mesure d'apaisement de la circulation, chicane, couvert végétal, plantation temporaire ou durable, aménagement écologique, lieu de rencontre, espace de jeu, mobilier urbain, support à vélos, site d'agriculture urbaine, stationnement perméable, stationnement d'autopartage.

Mesures pour une rue commerciale : limitation de la vitesse de circulation, chaussée rétrécie, mesure d'apaisement de la circulation, bande plantée, aménagement écologique, contre-terrasse, réduction du nombre de cases de stationnement, mobilier urbain, support à vélos, stationnement d'autopartage.

UNE CHICANE EST UNE MESURE D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION CONSTITUÉE D'UNE SÉRIE D'AVANCÉES DE TROTTOIR EN ALTERNANCE DE PART ET D'AUTRE DE LA VOIE DE CIRCULATION SUPPRIMANT L'ASPECT RECTILIGNE DE LA RUE. ON AMÉNAGE AU MOINS DEUX AVANCÉES¹⁵.

15. ÉLABORER UNE STRATÉGIE DE PIÉTONNISATION

en soutenant la piétonnisation temporaire, saisonnière ou permanente des rues commerciales et résidentielles.

Mesures temporaires ou saisonnières : programme d'animation (vente de trottoir, marché public, rues piétonnes d'un jour, Park(ing) Day, fête des voisins), mobilier urbain, intervention artistique, terrasse.

Mesures permanentes : borne de protection rétractable, aménagement physique, verdissement, mobilier urbain.

LA PIÉTONNISATION EST UNE MESURE VISANT À INTERDIRE OU LIMITER LA CIRCULATION DES VÉHICULES DANS UNE RUE POUR LA RÉSERVER AUX PIÉTONS.

LE PARK(ING) DAY EST UN ÉVÉNEMENT MONDIAL OUVERT À TOUS, DURANT LEQUEL CITOYENS ET ARTISTES COLLABORENT POUR TRANSFORMER TEMPORAIREMENT DES PLACES DE STATIONNEMENT PAYANTES EN ESPACES VÉGÉTALISÉS ET CONVIVIAUX.

16. AFFICHER LE PLAN DES RÉSEAUX ET DES SERVICES DE TRANSPORT ACTIF ET COLLECTIF DU QUARTIER

aux portes d'entrée ainsi qu'aux lieux de fréquentation du quartier.

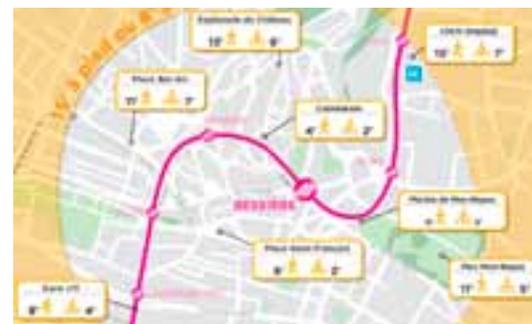
Mesures : affichage de la localisation des services et des infrastructures de transport autres que l'auto solo, affichage des temps de déplacement à pied, à vélo et en transport collectif, aménagement de parcours de découverte et touristiques.



Voie à géométrie variable selon les besoins. Grande-Allée, Québec.



Passage à niveau reliant Parc-Extension au parc Jarry. Parc-Extension, Montréal.



Affichage des temps de déplacement à pied et à vélo. Lausanne, Suisse.

¹⁵ Association des transports du Canada. Guide d'aménagement de rues conviviales, 1998, p. 3-18.

RÉSEAU CYCLABLE

Un quartier favorable à la pratique du vélo permet de se déplacer dans les rues en empruntant un réseau de voies cyclables bien connectées les unes aux autres et qui correspondent aux parcours fréquemment utilisés par les cyclistes dans leurs déplacements utilitaires et de loisir. De plus, dans un tel quartier, la circulation automobile est apaisée sur tout le territoire, ce qui multiplie les possibilités de parcours sécuritaires en dehors du réseau cyclable. Encourager le vélo comme mode de transport contribuera à accroître la santé de la population.

PROPOSITIONS ET MESURES POUR FAVORISER LES TRANSPORTS ACTIFS

17. AMÉNAGER DES AXES CYCLABLES

connectés au réseau cyclable montréalais qui permettent de relier les différentes destinations à l'intérieur du quartier et qui favorisent la connexion entre les quartiers.

Mesures : chaussée désignée, bande ou piste cyclable unidirectionnelle ou bidirectionnelle, intersection protégée par des feux cyclistes en priorisant les artères, sas vélo, inspection et entretien de la chaussée, de la signalisation et du marquage.

VOIE PARTAGÉE ET CHAUSSÉE DÉSIGNÉE : LES VÉLOS PARTAGENT LA CHAUSSÉE AVEC LES AUTOMOBILES.

ACCOTEMENT ASPHALTÉ ET BANDE CYCLABLE : LES VÉLOS CIRCULENT CÔTÉ À CÔTÉ AVEC LES VOITURES SUR DES VOIES DÉLIMITÉES PAR UN MARQUAGE AU SOL.

PISTE CYCLABLE : LES VÉLOS CIRCULENT SUR UNE CHAUSSÉE SÉPARÉE PHYSIQUEMENT DES AUTRES VOIES DE CIRCULATION.¹⁶

LE SAS VÉLO (OU BIKE BOX) EST UN ESPACE AUX INTERSECTIONS, RÉSERVÉ AUX CYCLISTES, QUI LEUR PERMET DE SE PLACER DEVANT LES VÉHICULES AU FEU ROUGE ET DE CHANGER DE DIRECTION DE FAÇON SÉCURITAIRE.

À l'issue des activités consultatives, les traverses des rues Sherbrooke, Girouard et Décarie ont été ciblées et sont considérées comme prioritaires par les citoyens.

18. MULTIPLIER LE NOMBRE DE SUPPORTS À VÉLOS SUR L'EMPRISE PUBLIQUE

à proximité des lieux de fréquentation en les installant prioritairement en des lieux permettant d'éviter l'engorgement des trottoirs.

Mesures : support simple ou multiple, support protégé, compresseur à air, stationnements de vélos protégé, station BIXI.

19. IMPLANTER DES STATIONS BIXI

à proximité des lieux de fréquentation en les installant prioritairement sur la chaussée pour éviter l'engorgement des trottoirs.

À l'issue des activités consultatives, l'implantation du service BIXI dans le quartier a été ciblée et est considérée comme prioritaire par les citoyens.

L'arrondissement de CDN-NDG a lancé en 2008 son Plan vélo pour le développement d'un réseau local de pistes cyclables, complétant celui prévu dans le Plan de transport de la Ville de Montréal. La planification et la réalisation du réseau cyclable montréalais sont de la compétence de la Division des transports actifs et collectifs à la Ville centre. Les propositions présentées ici intègrent et complètent celles contenues dans le Plan vélo de l'arrondissement.



Piste cyclable unidirectionnelle en site propre. Boston, États-Unis.



Sas vélo à une intersection pour sécuriser les déplacements des cyclistes. Rue Milton, Montréal.



Photomaton au parc Notre-Dame-de-Grâce.

« Un quartier vert idéal devrait avoir... », juin 2010.

¹⁶ Vélo Québec, *Aménagement en faveur des piétons et des cyclistes*, Guide technique, Montréal, 2010, p. 73.

RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF

Pour réduire la dépendance à l'automobile, le développement et l'amélioration des services de transport en commun sont essentiels. Dans le cadre des déplacements quotidiens, l'autobus, le métro et le train de banlieue sont les moyens de déplacement les plus concurrentiels par rapport à l'automobile. Des transports collectifs offrant des services de qualité, ponctuels, réguliers, fiables et rapides grâce à la mise en place de mesures préférentielles permettront d'accroître le nombre d'usagers¹⁷.

PROPOSITIONS ET MESURES POUR FAVORISER LES TRANSPORTS ACTIFS

20. AMÉLIORER LA DESSERTE EN TRANSPORT COLLECTIF

en privilégiant les axes sous-desservis ou congestionnés, ainsi que le service en dehors des heures de pointe ou dans le sens inverse de la pointe.

Mesures : mesure prioritaire pour autobus (feu chandelle, voie réservée), nombre d'arrêts limité sur certaines lignes, prolongement de circuits existants vers d'autres axes de transport collectif, service rapide par bus (SRB) sur certains axes clés, taxi collectif, intersection sécurisée, en donnant la priorité à celle accueillant le plus de passagers par jour.

À l'issue des activités consultatives, l'amélioration du service sur les axes Sherbrooke et Upper-Lachine ainsi que la sécurisation des intersections accueillant le plus de passagers par jour ont été ciblées et sont considérées comme prioritaires par les citoyens.

21. INFORMER LES USAGERS DES PARCOURS ET DES HORAIRES EN TEMPS RÉEL

en privilégiant les axes congestionnés.

Mesures : affichage de la carte du réseau, du parcours et des horaires de passage, système électronique d'affichage lumineux des horaires, des délais, le cas échéant, ainsi que des autres possibilités, application pour cellulaires et téléphones intelligents.

22. AMÉNAGER DES AIRES D'ATTENTE SÉCURITAIRES ET BIEN ENTRETENUES

en privilégiant les arrêts accueillant le plus d'usagers montant et descendant par jour.

Mesures : abribus couvert, mobilier urbain (bancs, bacs de tri sélectif des déchets), éclairage, accessibilité universelle aux aires d'attente.



Aménagement de la chaussée pour une cohabitation sécuritaire des différents usagers de la rue. Paris, France.



Zone de rencontre à la gare Cornavin. Genève, Suisse.



Aménagement d'une voie réservée aux autobus et aux cyclistes. Paris, France.



Aire d'attente de transport en commun couverte avec un affichage dynamique des horaires des prochains passages. Paris, France.

¹⁷ Ville de Montréal. Quartier vert - Guide d'aménagement durable des rues de Montréal, chapitre 12 (version préliminaire), fiche 18, Montréal, avril 2010.

PÔLE ALTERNATIF À L'AUTOMOBILE

Pour satisfaire les besoins de mobilité de la population, la diversification de l'offre de transport autre que l'auto solo s'impose. Les vélos en libre-service, les voitures en autopartage ou les services de taxi sont autant de possibilités qui bonifient l'offre en transport, et qui permettent de se déplacer à faible coût et de réduire le nombre de véhicules sur les routes. Encourager l'utilisation de ces modes de transport par une gestion et une mise en marché intégrées et personnalisées permettra un transfert modal durable.

PROPOSITIONS ET MESURES POUR FAVORISER LES TRANSPORTS ACTIFS

23. IMPLANTER DES POINTS DE SERVICE D'AUTOPARTAGE

en privilégiant des localisations à proximité des concentrations d'abonnés.

Mesures : stationnement d'autopartage sur la rue, dans les aires de stationnement publiques et privées.

24. IMPLANTER DES PÔLES « ALTERNATIVES À L'AUTOMOBILE »

à proximité des lieux de fréquentation.

Mesures : stationnement de vélos protégé, station BIXI, services pour cyclistes (compresseur à air, service d'entretien), point de service d'autopartage, poste de taxi.

UN STATIONNEMENT DE VÉLOS PROTÉGÉ EST UNE AIRE COUVERTE ET VERROUILLÉE DESTINÉE AU STATIONNEMENT DE LONGUE DURÉE.



Véloparc : supports à vélos couverts à accès limité aux utilisateurs. Strasbourg, France.



Station BIXI. Montréal, Québec.

Crédit : Julien Trudel



Stationnement Communauto, service de partage de voiture. Montréal, Québec.

Crédit : Communauto

VERDISSEMENT ET AMÉNAGEMENTS ÉCOLOGIQUES

Dans un quartier vert, tous les espaces possibles sont déminéralisés et verdifiés afin d'améliorer la qualité de l'air, de capter les eaux de pluie et de ruissellement, de créer des zones d'ombre et de réduire les îlots de chaleur urbains. Les trottoirs, les rues, les ruelles, les aménagements urbains ainsi que les terrains publics et privés sont entretenus par les services municipaux, les résidents, les commerçants et les entrepreneurs afin d'embellir le quartier et d'accroître le sentiment d'appartenance.

PROPOSITIONS ET MESURES POUR FAVORISER LES TRANSPORTS ACTIFS

25. RÉDUIRE L'EFFET D'ÎLOT DE CHALEUR URBAIN SUR L'EMPRISE ET LES BÂTIMENTS PUBLICS

par le verdissement et les aménagements écologiques.

Mesures : patrimoine forestier diversifié, plantation d'espèces végétales rustiques et indigènes, fosse de plantation élargie, corset d'arbre, bande végétalisée sur les trottoirs, terre-plein planté, plantation sur les espaces minéralisés, mur végétal, pavage et stationnement perméables, jardin communautaire, toit blanc, toit vert, programme d'entretien des végétaux, protection pendant les travaux et le déneigement.

À l'issue des activités consultatives, les abords de l'autoroute Décarie et des voies d'accès ont été ciblés et sont considérés comme prioritaires par les citoyens.

26. FAVORISER LE VERDISSEMENT DE L'EMPRISE ET DES BÂTIMENTS PRIVÉS

par des programmes incitatifs s'adressant aux particuliers, aux commerçants et aux entrepreneurs.

Mesures : plantation sur les espaces minéralisés, mur végétal et plante grimpante, pavage et stationnement perméables, toit blanc, toit vert.

27. AMÉLIORER LA RÉTENTION DES EAUX PLUVIALES ET DE RUISSellement

par la réduction des surfaces imperméables et l'augmentation des eaux captées et traitées naturellement par le milieu récepteur.

Mesures : fosse de plantation, fossé de rétention des eaux pluviales et de ruissellement, bac à fleurs de trottoir converti en système de gestion des eaux pluviales, chaussée perméable, toit vert.

UNE FOSSE DE RÉTENTION DES EAUX PLUVIALES ET DE RUISSellement EST UNE LÉGÈRE DÉPRESSION EN BORDURE D'UNE RUE OU D'UN STATIONNEMENT CRÉÉE DANS LE BUT DE RÉCUPÉRER L'EAU DE PLUIE ET DE LA RETOURNER DANS LE SOL UNE FOIS FILTRÉE PAR VOIE NATURELLE¹⁸.



Fosse de rétention des eaux pluviales en bordure de rue. Portland, États-Unis.



Terre-plein planté avec refuge pour piétons protégé. Avenue Honoré-Mercier, Québec.



Bande plantée et banc public en bordure d'une artère. Boulevard René-Lévesque, Québec.



Terrain de stationnement avec un revêtement perméable. France.

Crédit : waa-ap.com

Crédit : géoproductorp.com

¹⁸ Institut national de santé publique du Québec. *Adaptations aux changements climatiques : pratiques innovantes (fiches techniques)*, Montréal, 2010.

RÉSEAU DE RUELLES

Dans les ruelles vertes, l'asphalte est retiré en bordure pour créer des platebandes qui reçoivent des plantes vivaces, des arbres et des arbustes. Différents aménagements peuvent compléter les plantations : lieux de rencontre, mobilier urbain, murales, nichoirs, composteurs. L'augmentation du couvert végétal améliorera la qualité de l'air et réduira le phénomène d'îlot de chaleur urbain. Favoriser l'accessibilité des ruelles et leur appropriation par les riverains et l'ensemble de la population aura un impact important sur la qualité de vie des citoyens.

PROPOSITIONS ET MESURES POUR FAVORISER LES TRANSPORTS ACTIFS

28. RÉDUIRE LA CIRCULATION AUTOMOBILE DANS LES RUELLES

par la diminution du nombre d'accès à deux entrées et le verdissement.

Mesures : bac à fleurs, fosse de plantation, mur végétal et plante grimpante sur câbles, espèce rustique et indigène, espace ombragé, entrée de terre ou de gravillon, pavage perméable, lieu de rencontre, aire de jeu, jardin collectif, mobilier urbain.

29. AMÉNAGER DES RUELLES VERTES OU CHAMPÊTRES EXEMPTES DE CIRCULATION AUTOMOBILE

par la fermeture définitive de tous les accès.

Mesures : plantation d'espèces végétales rustiques et indigènes, fosse de plantation, mur végétal et plante grimpante sur câbles, espace ombragé, chemin de terre ou de gravillon, pavage et stationnement perméables, lieu de rencontre, aires de jeux, jardin collectif, mobilier urbain, compostière communautaire, support à vélos protégé, affichage des ruelles.

AGRICULTURE URBAINE

L'agriculture urbaine consiste à cultiver des légumes, des arbres fruitiers, des herbes médicinales et aromatiques afin d'accroître l'accès à de la nourriture saine pour les ménages résidant en ville. Grâce aux initiatives d'agriculture urbaine, les citoyens apprennent à cultiver leur nourriture tout en s'investissant dans leur communauté. Les sites d'agriculture urbaine sont également des lieux de rassemblement, de socialisation et d'éducation.

PROPOSITIONS ET MESURES POUR FAVORISER LES TRANSPORTS ACTIFS

30. IMPLANter DES SITES D'AGRICULTURE URBAINE

pour favoriser la sécurité alimentaire, la saine alimentation et la création de lieux de socialisation.

Mesures : jardin collectif sur les toits, les balcons et dans les stationnements, plantation dans des bacs à réserve d'eau.

LE JARDINAGE EN BAC PERMET DE CULTIVER SUR UN SOL MINÉRALISÉ OU CONTAMINÉ, EN CONTRÔLANT LA QUALITÉ DU SOL ET EN UTILISANT UNE QUANTITÉ RÉDUITE D'EAU.

LA FERMETURE DÉFINITIVE D'UNE RUELLE À LA CIRCULATION AUTOMOBILE NÉCESSITE LE CONSENTEMENT DE L'ENSEMBLE DES PROPRIÉTAIRES RIVERAINS.



Ruelle champêtre aménagée par la Ville de Montréal, l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal, les éco-quartiers du Plateau-Mont-Royal et du Mile-End et les résidents riverains de la ruelle près du Square Saint-Louis. Montréal.

Crédit : sites.google.com/site/ruellechampêtre



Site d'agriculture urbaine sur le toit du pavillon de Design de l'UQAM. Montréal.



Mur vert au musée Quai Branly, Paris, France.

POLITIQUES, RÈGLEMENTS ET PROGRAMMES

Pour encadrer le développement des quartiers verts, des politiques, des règlements et des programmes doivent être mis en place afin d'uniformiser les pratiques à l'échelle du territoire, voire de l'arrondissement ou de la ville. Qu'elles concernent l'aménagement du territoire ou la gestion des déplacements, ces normes devront mieux viser la sécurité des piétons et des cyclistes ainsi que la quiétude des résidents. Les campagnes de sensibilisation ainsi que les offres favorisant l'accessibilité à faible coût à une variété de modes de transport autres que l'auto solo (cocktail de transports) compléteront les interventions physiques et contribueront à l'amélioration des services, l'objectif étant d'accélérer le transfert modal vers les transports durables.

PROPOSITIONS ET MESURES POUR FAVORISER LES TRANSPORTS ACTIFS

31. SOUTENIR L'IMPLANTATION ET LA MISE EN ŒUVRE DES PROGRAMMES D'ÉCOMOBILITÉ ET DE SENSIBILISATION AUX TRANSPORTS ACTIFS

pour favoriser les solutions de rechange à l'auto solo et encourager l'activité physique.

Mesures : programmes Mon école à pied, à vélo! de Vélo Québec; Je m'active dans mon quartier, d'Équiterre; allégo, initié par l'AMT et géré par les Centres de gestion des déplacements de Montréal (Mobiligo dans l'arrondissement de CDN – NDG).

32. SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT DES COCKTAILS DE TRANSPORTS

pour favoriser l'accessibilité à faible coût à une variété de modes de transport autres que l'auto solo.

Mesures : offre combinée diversifiée (transport en commun, vélos en libre-service, autopartage, taxi, train de banlieue, train régional, covoiturage).

LE DÉVELOPPEMENT DES COCKTAILS DE TRANSPORTS NÉCESSITE LA PLANIFICATION INTÉGRÉE DE TOUS LES MODES AUTRES QUE L'AUTO SOLO ET L'ENGAGEMENT DE TOUS LES ACTEURS À L'ÉCHELLE DE LA VILLE (ARRONDISSEMENTS, VILLE CENTRE, STM, GESTIONNAIRES DE VÉLOS EN LIBRE-SERVICE, AUTOPARTAGE, ENTREPRISES DE TAXIS) ET RÉGIONALE (AMT, VIA RAIL, ETC.).

BUT DES PROGRAMMES

MON ÉCOLE À PIED, À VÉLO! : DÉVELOPPER LE TRANSPORT SCOLAIRE ACTIF PAR L'AMÉLIORATION DES CONDITIONS DE PRATIQUE DE LA MARCHÉ ET DU VÉLO CHEZ LES JEUNES DU PRIMAIRE ET INFORMER LA COMMUNAUTÉ DES BÉNÉFICES SUR LES PLANS DE LA SANTÉ, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA SÉCURITÉ¹⁹.

JE M'ACTIVE DANS MON QUARTIER : ENCOURAGER LES DÉPLACEMENTS ACTIFS ET COLLECTIFS AINSI QUE LA CONSOMMATION LOCALE EN FAVORISANT LES ACHATS ET SERVICES DE PROXIMITÉ ET EN VALORISANT LA VIE DE QUARTIER²⁰.

ALLÉGO : FAVORISER L'UTILISATION DES MODES DE TRANSPORT AUTRES QUE L'AUTOMOBILE DANS LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL PAR UN ENSEMBLE COMPLET DE SOLUTIONS CONCRÈTES²¹.

¹⁹ Vélo Québec, Montréal. Sur le web : www.velo.qc.ca/monecole/index.php

²⁰ Équiterre, Montréal. Sur le web : www.equiterre.org/projet/campagne-je-mactive-dans-mon-quartier

²¹ Mobiligo, Montréal. Sur le web : mobiligo.ca

33. BONIFIER LA POLITIQUE DE STATIONNEMENT

pour simplifier la recherche de stationnement en communiquant efficacement les emplacements disponibles, ce qui évite la circulation en boucle et favorise le stationnement de courte durée dans les rues commerciales.

Mesures : vignette, place réservée aux véhicules écoénergétiques, en autopartage, en covoiturage, aux familles et aînés ou aux visiteurs, stationnement de courte durée, zone d'arrêt, application de l'interdiction de se stationner à moins de 5 mètres d'une intersection.

34. VEILLER AU RESPECT DES NORMES DE DÉNEIGEMENT

pour améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes ainsi que la quiétude des résidents.

Mesures : déneigement prioritaire des trottoirs, puis des pistes cyclables, davantage de mesures coercitives pour assurer le respect du Code de la sécurité routière du Québec, réduction de la taille du matériel roulant, suspension des activités de déneigement aux heures de fort achalandage et principalement autour des lieux de fréquentation.

35. SOUTENIR L'IMPLANTATION DE PROGRAMMES DE REVITALISATION DES RUES COMMERCIALES

pour assurer le maintien et la vitalité des commerces de proximité.

Mesures : PR@M-Commerce, diversification des commerces, rénovation des façades, partage de la chaussée au profit des transports actifs et collectifs, offre de stationnement rationalisée, terrasse, bande plantée, mobilier urbain, placette, signature visuelle, programme d'animation, marché public.

36. BONIFIER LA POLITIQUE DE CAMIONNAGE pour réduire les nuisances et assurer la quiétude des résidents.

Mesures : heures de livraison restreintes, espaces de livraison sur rue pour éviter le stationnement en double, réduction du gabarit des camions admis, centrale de livraison, navette.

UNE CENTRALE DE LIVRAISON EST UN CENTRE DE TRANSBORDEMENT DES MARCHANDISES DE CAMION DE GROS GABARIT VERS DES VÉHICULES AYANT UN GABARIT ADAPTÉ AU MILIEU URBAIN DENSE.

37. BONIFIER LA RÉGLEMENTATION D'URBANISME

pour réduire l'effet d'îlot de chaleur et la sous-utilisation de l'espace et améliorer le paysage urbain.

Mesures : toit blanc, toit vert, norme de stationnement limitant le stationnement extérieur, cour avant et arrière déminéralisée.



Crédit : Gehl Architect

Réaménagement d'une rue pour la pratique de nouvelles activités. Brighton, Grande-Bretagne.



Camion de livraison de petit gabarit permettant de diminuer les nuisances liées au transport de marchandises, particulièrement en milieu urbain dense. Montréal.



Crédit : www.conferencecenterblog.com

Places de stationnement réservées aux véhicules hybrides. National Conference Center, Washington DC.

LES CITOYENS S'EXPRIMENT
ET VOTENT POUR LES SOLUTIONS
D'AMÉNAGEMENT QU'ILS PRIVILÉGIENT
LORS DU 2^e RENDEZ-VOUS CITOYEN
LE 10 DÉCEMBRE 2010.



3.7 INTERVENTIONS POUR LE SECTEUR NORD DU QUARTIER

AVENUE NOTRE-DAME-DE-GRÂCE

L'avenue Notre-Dame-de-Grâce (NDG) est un axe à sens unique vers l'est permettant de rejoindre la ville de Westmount, à l'est du boulevard Décarie, tout en évitant la rue Sherbrooke. Cette particularité incite les automobilistes à l'emprunter pour éviter les zones de congestion. Les résidents du secteur, ainsi que les usagers des institutions locales, subissent quotidiennement les impacts négatifs de la circulation abondante : augmentation des risques de collision, du bruit, de la poussière, etc.

PROPOSITIONS ET MESURES POUR FAVORISER LES TRANSPORTS ACTIFS

Les propositions et les mesures spécifiques à l'avenue NDG découlent des interventions générales présentées dans la section 3.6.

Les interventions proposées sur l'avenue NDG devront faire l'objet d'études techniques de la part des acteurs concernés pour valider les aménagements.

38. AMÉNAGER DES RUES CONVIVIALES EN RÉDUISANT LA LARGEUR DE LA CHAUSSÉE

par du marquage au sol et des aménagements physiques.

Mesures : bande cyclable unidirectionnelle du côté sud, trottoir élargi, bande plantée du côté nord.

CES MESURES PEUVENT ÊTRE RÉALISÉES EN RÉDUISANT LA LARGEUR DES VOIES DE CIRCULATION AU MINIMUM PRESCRIT PAR LES NORMES DE LA VILLE DE MONTRÉAL POUR UNE COLLECTRICE À SENS UNIQUE.

39. SÉCURISER LES INTERSECTIONS

par de la signalisation et des aménagements physiques.

Mesures : panneau d'arrêt sur l'avenue NDG aux intersections des avenues Oxford et Marcil, feu pour piétons à décompte numérique aux intersections avec feux, temps de traverse prolongé et phase protégée dédiée aux déplacements des piétons, marquage durable des passages pour piétons, porte d'entrée de quartier principale sur l'avenue NDG, avancée de trottoir sur l'avenue NDG et dans les rues perpendiculaires, intersection avec une bande cyclable sécurisée et brigadier scolaire.

40. EMBELLIR ET ANIMER LES CORRIDORS DE MARCHÉ

par des mesures de verdissement, des aménagements écologiques et des installations artistiques.

Mesures : trottoir élargi avec une bande plantée, fosse de plantation agrandie, éclairage bonifié, avancée de trottoir végétalisée, programme de verdissement des murs et des aires asphaltées des espaces privés.

41. AMÉLIORER LA QUALITÉ DES LIEUX DE FRÉQUENTATION ET LEUR ACCESSIBILITÉ

par la bonification des équipements et de l'accessibilité.

Mesures aux abords de l'école NDG : passage pour piétons surélevé à l'intersection de la rue Addington, trottoir élargi en face de l'école, avancée de trottoir à l'intersection des avenues NDG et Girouard, aire de débarcadère pour les véhicules, support à vélos à proximité des accès principaux.

À l'issue des activités consultatives, les intersections de l'avenue Girouard et du boulevard Décarie ont été ciblées et sont considérées comme prioritaires par les citoyens.



Passage pour piétons surélevé aux abords d'un établissement d'enseignement. Singapour.



Bande plantée continue avec arbustes et arbres adjacente à un corridor de marche d'une largeur confortable. Square Victoria, Montréal.

Depuis le mois de juin 2008, l'école Étoile filante bénéficie d'un plan de déplacement dans le cadre du programme de Vélo-Québec *Mon école à pied, à vélo!*

Crédit : pedbike.org / larry shaefter

CHEMIN DE LA CÔTE-SAINT-ANTOINE

Le chemin de la Côte-Saint-Antoine est une rue résidentielle accueillant des institutions offrant des services à la population du quartier. La proximité des zones sensibles et des accès à l'autoroute nécessite une attention particulière afin d'assurer la convivialité et la sécurité des piétons et des cyclistes. Aux abords du centre communautaire, du parc NDG, de l'école Étoile Filante, de l'Académie Centennial, de la bibliothèque NDG et de la maison de la culture NDG, des actions doivent être réalisées afin d'apaiser considérablement la circulation provenant de l'avenue Girouard et du boulevard Décarie.

PROPOSITIONS ET MESURES POUR FAVORISER LES TRANSPORTS ACTIFS

Les propositions et les mesures spécifiques au chemin de la Côte-Saint-Antoine découlent des interventions générales présentées dans la section 3.6.

Les interventions proposées sur le chemin de la Côte-Saint-Antoine devront faire l'objet d'études techniques de la part des acteurs concernés pour valider les aménagements.

42. AMÉNAGER DES RUES CONVIVIALES EN RÉDUISANT LA LARGEUR DE LA CHAUSSÉE

par du marquage au sol et des aménagements physiques.

Mesures: bande cyclable unidirectionnelle du côté nord, trottoir élargi ou bande plantée du côté nord.

43. SÉCURISER LES INTERSECTIONS

par de la signalisation et des aménagements physiques.

Mesures: feu piéton à décompte numérique aux intersections avec feux, temps de traverse prolongé et phase protégée dédiée au déplacement des piétons, marquage durable des passages pour piétons, porte d'entrée principale, avancée de trottoir dans le chemin de la Côte-Saint-Antoine et dans les rues perpendiculaires, avancée de trottoir aux sorties de l'autoroute, passage pour piétons surélevé à proximité des institutions.

44. EMBELLIR ET ANIMER LES CORRIDORS DE MARCHÉ

par des mesures de verdissement, des aménagements écologiques et des installations artistiques.

Mesures: fosse de plantation agrandie, éclairage bonifié, avancée de trottoir végétalisée, trottoir élargi avec une bande plantée, programme de verdissement des murs et des aires asphaltées des espaces privés.

45. AMÉLIORER LA QUALITÉ DES LIEUX DE FRÉQUENTATION ET LEUR ACCESSIBILITÉ

par la bonification des équipements et de l'accessibilité.

Mesures aux abords de l'école Étoile Filante: trottoir élargi aux abords de l'école, marquage durable des passages pour piétons, intersection surélevée dans le chemin de la Côte-Saint-Antoine et sur l'avenue Marcil, avancée de trottoir dans les rues adjacentes, aire de débarcadère pour les véhicules, support à vélos à proximité des entrées et accès principaux.

Mesures dans le secteur institutionnel à l'est de l'avenue Girouard: marquage durable des passages pour piétons, passage pour piétons surélevé sur l'avenue Prud'homme, avancée de trottoir.

À l'issue des activités consultatives, les intersections de l'avenue Girouard et du boulevard Décarie et les abords immédiats du centre communautaire NDG et de l'école Étoile filante ont été ciblés et sont considérés comme prioritaires selon les citoyens.



Bande cyclable au centre de l'intersection afin de baliser le parcours des cyclistes et d'attirer l'attention des automobilistes sur le passage des cyclistes. Copenhague, Danemark.



Marquage durable des passages pour piétons intégré dans le matériau de revêtement de la chaussée. Avenue Atwater, Montréal.

Crédit: peebike.org / larry shaefter

PLAN DU CHEMIN DE LA CÔTE-SAINT-ANTOINE ENTRE L'AVENUE OXFORD ET L'AVENUE GIROUARD

Afin de faciliter les déplacements vers les établissements d'enseignement et les autres institutions, cet axe sensible est sécurisé par des mesures de signalisation, d'apaisement de la circulation, notamment aux intersections, et de verdissement. La chaussée est répartie entre cyclistes et automobilistes par l'implantation d'une bande cyclable. Les trottoirs aux abords des lieux de fréquentation sont élargis et les passages pour piétons sont marqués de façon à ce qu'ils soient plus visibles. Cette illustration est présentée à titre indicatif. Des études seront requises pour valider la faisabilité des aménagements proposés sur le chemin de la Côte-Saint-Antoine.



PLANTATIONS EN BAC SUR ESPACE ASPHALTÉ.



MARQUAGE AU SOL ANNONÇANT UNE ZONE SCOLAIRE.



BANDE CYCLABLE UNIDIRECTIONNELLE.



Crédit: David Chedore



INTERSECTION ET PASSAGES POUR PIÉTONS SURÉLEVÉS AU NIVEAU DU TROTTOIR.



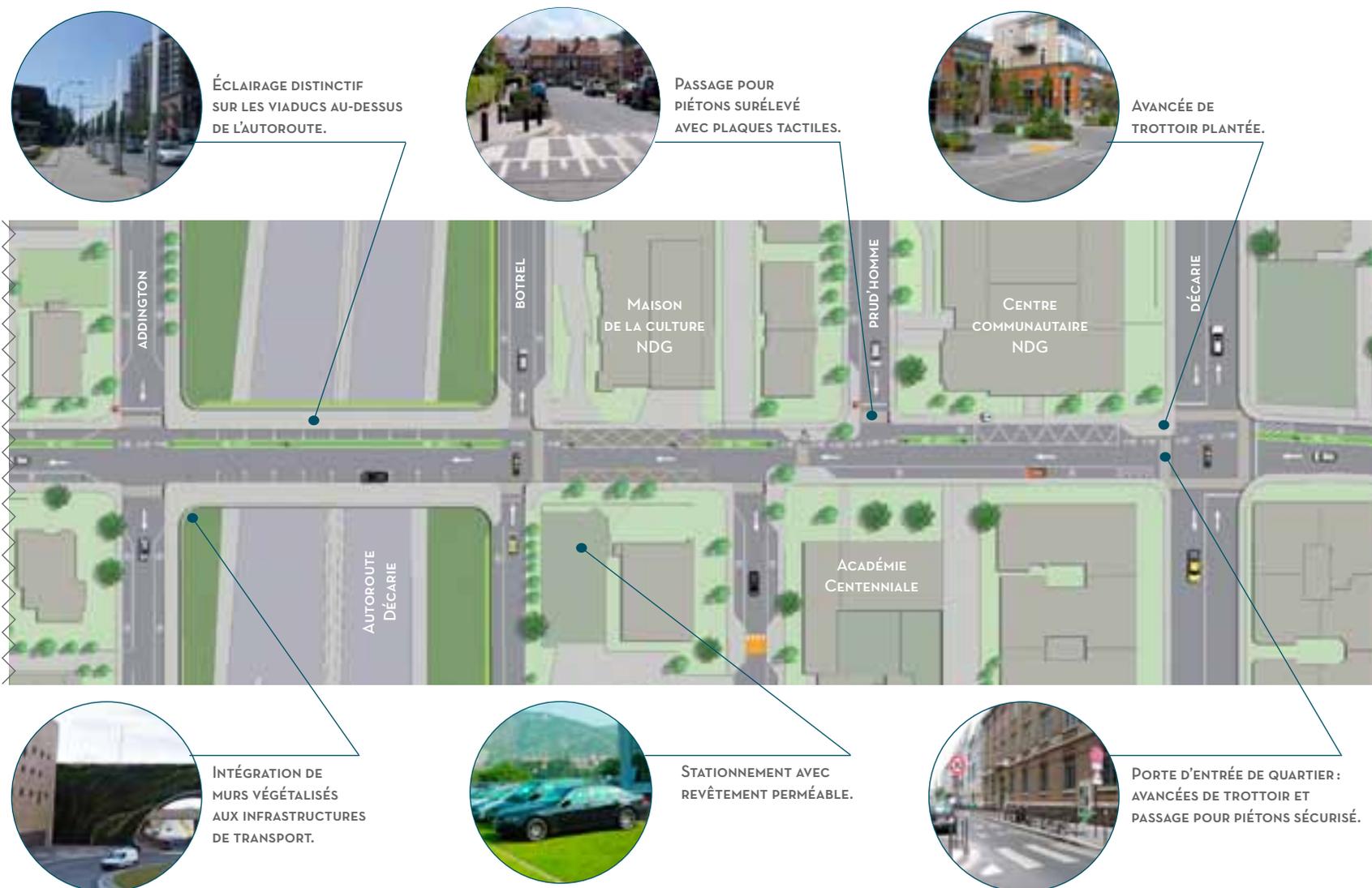
MARQUAGE AU SOL INTERDISANT LE STATIONNEMENT À MOINS DE 5 MÈTRES D'UN PASSAGE POUR PIÉTONS.



SAS VÉLOS, UN ESPACE RÉSERVÉ AUX CYCLISTES AUX INTERSECTIONS.

PLAN DU CHEMIN DE LA CÔTE-SAINT-ANTOINE ENTRE L'AVENUE ADDINGTON ET LA RUE DÉCARIE

Une attention particulière est portée aux intersections formées avec les artères et la sortie de l'autoroute de la rue Botrel. Cette illustration est présentée à titre indicatif. Des études seront requises pour valider la faisabilité des aménagements proposés sur le chemin de la Côte-Saint-Antoine.



RUE SHERBROOKE

La rue Sherbrooke a différentes fonctions : d'abord, elle est un accès vital à l'autoroute Décarie, puis elle est un lieu de consommation et de résidence pour les citoyens du quartier. Le débit des véhicules très important et la congestion automobile endémique rendent périlleuse la traversée de cette artère et réduisent le confort des piétons circulant dans les espaces de circulation adjacents.

La rue Sherbrooke, une artère majeure à l'échelle de la région montréalaise, bénéficie d'un vaste rayonnement qui déborde celui des frontières du quartier NDG. Tout au long de la rue, les zones d'activités commerciales sont entrecoupées de zones résidentielles. Ainsi, la réflexion sur les améliorations à apporter doit être faite en tenant compte d'un territoire plus grand que celui du QVAS et englober l'ensemble de la rue et de ses acteurs.

La mise en œuvre de mesures de sécurisation des déplacements piétonniers et cyclistes sur une artère comportant un axe de transport collectif étant complexe, les solutions d'aménagement devront faire l'objet d'études supplémentaires. Ces mesures nécessitent généralement de réduire le débit de circulation dans le quartier, voire à l'échelle de la ville.

PROPOSITIONS ET MESURES POUR FAVORISER LES TRANSPORTS ACTIFS

Les propositions et mesures spécifiques à la rue Sherbrooke découlent des interventions générales présentées dans la section 3.6.

Les interventions proposées sur la rue Sherbrooke devront faire l'objet d'études techniques de la part des acteurs concernés pour valider les aménagements.

46. SÉCURISER LES INTERSECTIONS

par de la signalisation et des aménagements physiques en réduisant la distance de traversée.

Mesures : temps de traverse prolongé, feu piéton à décompte numérique aux intersections avec feux, phase protégée dédiée au déplacement des piétons, marquage durable des passages pour piétons, îlot de refuge pour piétons aux intersections, feu de circulation à l'intersection de l'avenue Oxford, feu de circulation avec arrêt sur demande du piéton à l'intersection de l'avenue Old Orchard, porte d'entrée de quartier principale dans les rues perpendiculaires, avancée de trottoir aux sorties et aux entrées de l'autoroute.



Îlot de refuge central permettant la traversée d'une rue large en deux temps. New York, États-Unis.

Crédit : Department of Transportation NYC.

47. EMBELLIR ET ANIMER LES CORRIDORS DE MARCHÉ

par des mesures de verdissement, des aménagements écologiques et des interventions artistiques.

Mesures : fosse de plantation agrandie, éclairage bonifié, avancée de trottoir végétalisée.

À l'issue des activités consultatives, les tronçons situés entre l'avenue Girouard et le boulevard Décarie et les abords immédiats du parc NDG ont été ciblés et sont considérés comme prioritaires par les citoyens. Ces lieux ont été à l'étude lors de l'atelier de travail professionnel « L'aménagement des zones frontière » tenu à l'automne 2010²².

Pour qu'une rue commerciale maintienne sa vitalité, l'accessibilité est un ingrédient majeur. La vitalité d'une rue se mesure entre autres par la quantité de gens qui y marchent. Toute clientèle, qu'elle arrive en automobile ou autrement, devient piétonne.

Le transfert modal de la clientèle qui fréquente actuellement la rue Sherbrooke en automobile vers les transports actif et collectif est souhaité et nécessaire à l'amélioration de la qualité de vie dans les environs. Il ne pourra se réaliser qu'en proposant une offre de transport de rechange à l'automobile efficace et adaptée aux besoins des usagers de la rue (personnes à mobilité réduite, familles, livreurs, clientèle éloignée, consommateurs de biens lourds ou volumineux...).

Pour la part des déplacements qui nécessitent d'être motorisés, il importe que soit élaborée à l'échelle de l'arrondissement, voire de la ville de Montréal, une politique de stationnement et de livraison pour conjuguer qualité de vie et vitalité commerciale.



Aménagement de la rue conçu en fonction de la présence d'un système de transport en commun rapide en site propre. Paris, France.



Plantations et mobilier urbain offrant la possibilité de s'arrêter dans un lieu convivial. Avenue McGill College, Montréal.

²² CEUM. Compte-rendu des ateliers de travail professionnels. Montréal, automne 2010. Peut être consulté sur www.ecologieurbaine.net

BOULEVARD DE MAISONNEUVE

Ce boulevard, en bordure de la voie ferrée, accueille des entreprises d'industrie légère, des résidences ainsi que la station de métro Vendôme. L'unique piste cyclable du quartier y est aménagée et les cyclistes doivent souvent cohabiter avec les véhicules lourds qui y circulent. Les piétons et les cyclistes y vivent beaucoup d'insécurité en raison de l'absence d'activités génératrices d'affluence et de la présence de vastes zones ombragées à proximité de la voie ferrée. Le secteur de la station de métro Vendôme est une zone sensible, puisqu'un nombre important d'utilisateurs y circulent : autobus, piétons, cyclistes, automobilistes, etc., et ce nombre sera accru à la suite de l'ouverture du CUSM. Une réflexion quant au réaménagement de ce pôle de transport doit être entamée dès maintenant.

PROPOSITIONS ET MESURES POUR FAVORISER LES TRANSPORTS ACTIFS

Les propositions et mesures spécifiques au boulevard De Maisonneuve découlent des interventions générales présentées dans la section 3.6.

Les interventions proposées sur le boulevard De Maisonneuve devront faire l'objet d'études techniques de la part des acteurs concernés pour valider les aménagements.

48. AMÉNAGER DES RUES CONVIVIALES EN RÉDUISANT LA LARGEUR DE LA CHAUSSÉE

par du marquage au sol et des aménagements physiques.

Mesures : piste cyclable bidirectionnelle en site propre à l'ouest de l'avenue Prud'homme, bandes cyclables unidirectionnelles à l'est de l'avenue Prud'homme, trottoir élargi du côté nord.

49. SÉCURISER LES INTERSECTIONS

par de la signalisation et des aménagements physiques.

Mesures : panneau d'arrêt sur le boulevard De Maisonneuve à une intersection sur trois, avancée de trottoir plantée à l'entrée ou à la sortie des rues résidentielles, marquage durable des passages pour piétons.

L'aménagement prochain du boulevard Décarie et de l'intersection des boulevards Décarie et De Maisonneuve est tributaire du plan d'aménagement des voies aux abords du Campus Glen du CUSM. Les plans d'aménagement pour ce tronçon n'étant pas définitifs, aucune solution précise n'a été privilégiée pour ce dernier. Cependant, plusieurs actions générales, présentées à la section 3.6, devraient être prises en compte quand sera effectué le réaménagement des tronçons et des intersections des rues achalandées.



Avancée de trottoir réduisant la distance de traverse et permettant l'implantation de bacs à fleurs. Avenue Davaar, Montréal.

50. EMBELLIR ET ANIMER LES CORRIDORS DE MARCHÉ

par des mesures de verdissement, des aménagements écologiques, du mobilier urbain et des installations artistiques.

Mesures: fosse de plantation agrandie, plantations diversifiées, programme de verdissement pour les commerces du boulevard, verdissement de la clôture de l'emprise ferroviaire, avancée de trottoir végétalisée, programme d'embellissement des abords de l'autoroute Décarie, parois du viaduc verdies, mur coupe-son végétal longeant l'autoroute, programme de verdissement des murs et des aires asphaltées des espaces privés.

Mesures pour la place de la station de métro Vendôme: supports à vélos en quantité suffisante, abribus protégeant des intempéries, verdissement des parois de l'édicule, éclairage à l'échelle humaine.

L'aménagement des abords de la station de métro Vendôme est tributaire du plan d'aménagement des accès et des abords du Campus Glen. Nous proposons une vue d'ensemble élargie de ce pôle de transport: le considérer comme un lieu pivot entre un établissement de rayonnement régional et le quartier NDG.

51. AMÉLIORER LA QUALITÉ DES LIEUX DE FRÉQUENTATION ET LEUR ACCESSIBILITÉ

par la bonification des équipements et de l'accessibilité.

Mesures: feu piéton à décompte numérique aux intersections avec feux, phase protégée dédiée au déplacement des piétons, marquage durable des passages pour piétons.

À l'issue des activités consultatives, les objectifs qui ont été ciblés et qui sont considérés comme prioritaires par les citoyens, sont l'accroissement de la sécurité et de l'entretien de la piste cyclable, la réduction de la vitesse de circulation sur le boulevard De Maisonneuve et la sécurisation de l'intersection formée avec le boulevard Décarie.

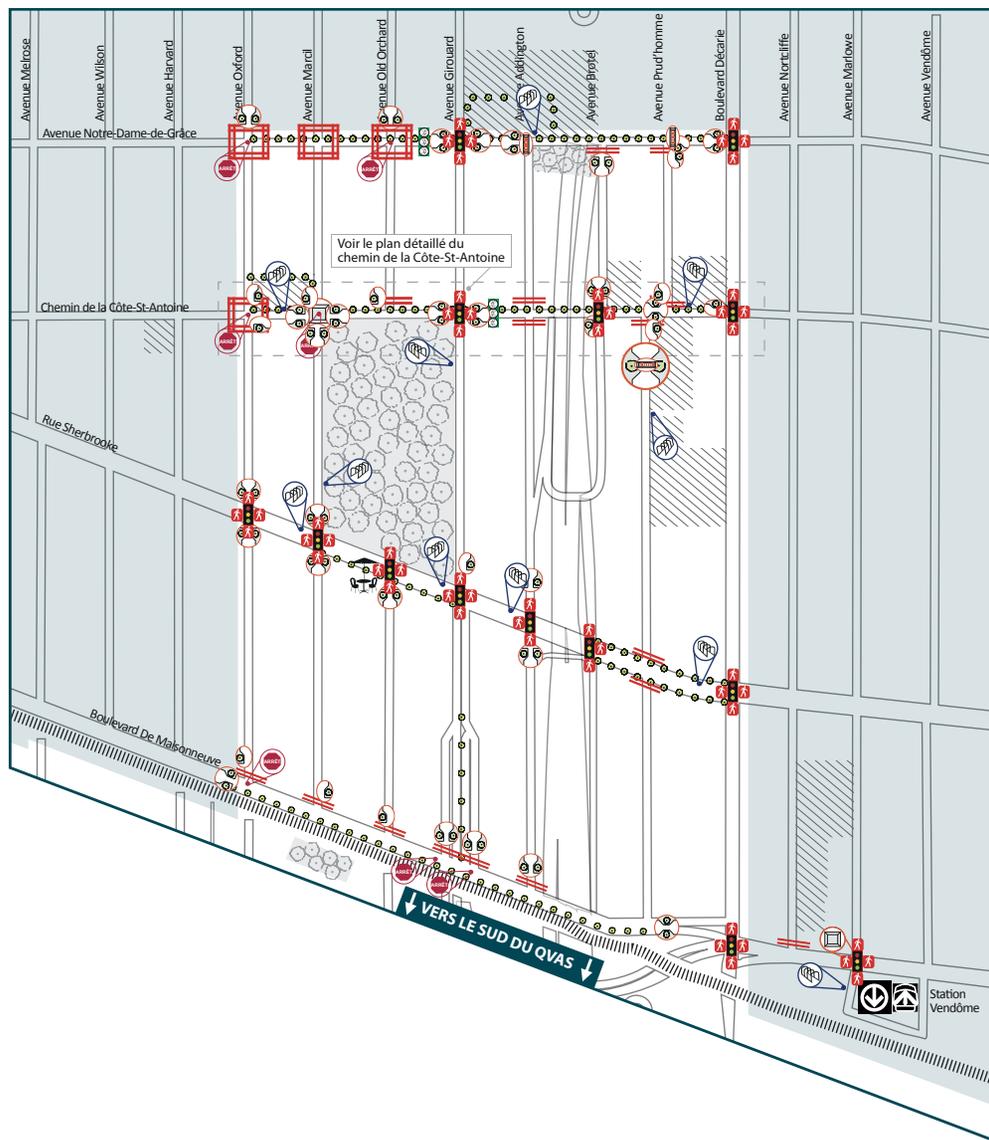


Visibilité accrue d'une piste cyclable à une intersection par la présence d'un marquage d'une couleur vive. Vancouver, Canada.



Plantation d'arbustes et de plantes en façade d'un commerce. Avenue des Pins, Montréal.

Plan des propositions spécifiques pour le secteur nord du quartier



LÉGENDE

- Lieu de destination
- Parc ou jardin communautaire
- Avancée de trottoir simple, double ou en milieu de tronçon
- Passage pour piétons surélevé
- Intersection surélevée
- Marquage durable des passages pour piétons
- Panneau d'arrêt
- Feu à décompte numérique et marquage des passages pour piétons
- Support à vélos
- Sas vélo
- Verdissement et embellissement
- Placette

Village urbains
Nord
0 50 100m
CEUM, septembre 2011

Le chemin Upper-Lachine fera partie sous peu d'une nouvelle étude d'aménagement visant l'ensemble du secteur appelé Saint-Raymond. Dans ce cadre, le Plan de QVAS NDG Sud-Est propose notamment de faciliter l'accès au parc Georges-Saint-Pierre en créant une traverse surélevée à mi-tronçon, proche de l'entrée des Habitations Saint-Raymond. Aménagée en plateforme surélevée, la traverse est une mesure d'apaisement de la circulation et favorise le partage de l'espace entre les différents usagers de la rue. Le verdissement des trottoirs embellit la rue tout en réduisant l'effet d'îlot de chaleur.



3.8 INTERVENTIONS POUR LE SECTEUR SUD DU QUARTIER

CHEMIN UPPER-LACHINE

Le chemin Upper-Lachine est l'axe majeur de la partie est du quartier Saint-Raymond. Cette voie permet aux résidents d'accéder à la station de métro Vendôme à pied ou à vélo. On y trouve quelques bâtiments commerciaux et institutionnels, dont le centre communautaire de Saint-Raymond. Cet axe est également emprunté par certains automobilistes voulant éviter l'intersection très achalandée de l'avenue Girouard et de la rue Saint-Jacques, une circulation véhiculaire qui ne sera plus possible suite à son réaménagement. Le parc Georges-Saint-Pierre, situé entre le chemin Upper-Lachine et la rue Saint-Jacques est très fréquenté et certaines améliorations devraient être apportées afin d'en sécuriser l'accès.

PROPOSITIONS ET MESURES POUR FAVORISER LES TRANSPORTS ACTIFS

Les propositions et les mesures spécifiques au chemin Upper-Lachine découlent des interventions générales présentées dans la section 3.6.

Les interventions proposées sur le chemin Upper-Lachine devront faire l'objet d'études techniques de la part des acteurs concernés pour valider les aménagements.

52. AMÉNAGER DES RUES CONVIVIALES EN RÉDUISANT LA LARGEUR DE LA CHAUSSÉE

par de la signalisation et des aménagements physiques.

Mesures : chaussée désignée pour les cyclistes à l'ouest de l'avenue Girouard, piste cyclable en site propre à l'est de l'avenue Girouard.

53. SÉCURISER LES INTERSECTIONS

par de la signalisation et des aménagements physiques.

Mesures : panneau d'arrêt sur le chemin Upper-Lachine à l'intersection de l'avenue Old Orchard, feu piéton à

décompte numérique aux intersections avec feux, temps de traverse prolongé, phase protégée dédiée aux déplacements des piétons, marquage durable des passages pour piétons, porte d'entrée de quartier principale, avancée de trottoir sur le chemin Upper-Lachine et dans les rues perpendiculaires.

54. EMBELLIR ET ANIMER LES CORRIDORS DE MARCHÉ

par des mesures de verdissement, des aménagements écologiques et des installations artistiques.

Mesures : fosse de plantation agrandie, plantations diversifiées, programme de verdissement pour les commerces, terrasse de restaurant et café, mobilier urbain à l'extérieur du corridor de marche, éclairage bonifié, avancée de trottoir végétalisée, œuvre d'art urbaine, mobilier urbain.

55. AMÉLIORER LA QUALITÉ DES LIEUX DE FRÉQUENTATION ET LEUR ACCESSIBILITÉ

par la bonification des équipements et de l'accessibilité.

Mesures : passage pour piétons surélevé en milieu de tronçon avec avancées de trottoir plantées devant le centre communautaire de Saint-Raymond, support à vélos à proximité des institutions et des commerces, avancée de trottoir aux intersections formées avec les avenues Oxford et Old Orchard.

L'aménagement prochain du tronçon du chemin Upper-Lachine situé entre les intersections formées avec l'avenue Girouard et le boulevard Décarie est tributaire du plan d'aménagement des voies aux abords du Campus Glen du CUSM. Les plans d'aménagement pour ce tronçon n'étant pas définitifs, aucune solution précise n'a été privilégiée pour ce dernier. Cependant, plusieurs actions générales présentées à la section 3.6 devraient être prises en compte quand sera effectué le réaménagement des tronçons et des intersections des rues achalandées.

Les intersections formées avec les avenues Oxford, Old Orchard et Girouard ont été ciblées et sont considérées comme prioritaires par les citoyens.

Le secteur Saint-Jacques - Upper-Lachine, englobant par le quartier Saint-Raymond, fera l'objet d'une requalification en parallèle au développement du Campus Glen du CUSM. L'arrondissement souhaite une consultation publique sera organisée par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) sur l'avenir de ce secteur.



Marquage de l'entrée dans une zone 30 à proximité d'un lieu de fréquentation des jeunes. Barcelone, Espagne.



Avancées de trottoir, plantations et terrasses pour relever le caractère du chemin Upper-Lachine. Illustration issue du document de planification détaillée du secteur Saint-Jacques - Upper-Lachine.

Crédit : P. Boffice, Groupe GGBB et Arrondissement de CDN-NDG.

PLAN DU CHEMIN UPPER-LACHINE ENTRE LES RUES OXFORD ET OLD ORCHARD

Les abords du Centre communautaire de Saint-Raymond et du parc Georges-Saint-Pierre bénéficient d'interventions pour faciliter les déplacements des piétons. Un passage pour piétons surélevé ainsi que des avancées de trottoir plantées sont installés en milieu de tronçon, un panneau d'arrêt est implanté à l'intersection de l'avenue Old Orchard, et les passages pour piétons sont marqués de manière durable. Des terrasses sont aménagées sur les avancées de trottoir à proximité de certains établissements de la rue commerciale. Cette illustration est présentée à titre indicatif. Des études seront requises pour valider la faisabilité des aménagements proposés sur le chemin Upper-Lachine.



TERRASSE PUBLIQUE TEMPORAIRE.



PASSAGE POUR PIÉTONS TRÈS LARGE ENTRE DEUX INTERSECTIONS.



SUPPORT À VÉLOS SUR LA CHAUSÉE.



Crédit : David Chedore



BACS À FLEURS ET MOBILIER URBAIN POUR RÉDUIRE LA LARGEUR DE LA CHAUSÉE.



SUPPORT À VÉLOS COUVERT.



TERRASSE AMÉNAGÉE PAR LES COMMERÇANTS SUR L'ESPACE PUBLIC.

RUE SAINT-JACQUES

La rue Saint-Jacques, qui constitue un accès direct à l'échangeur Turcot, est empruntée par de nombreux automobilistes voulant éviter la congestion aux carrefours des autoroutes 10, 15 et 20. De plus, le caractère industriel de la rue génère une circulation importante de camions. Les accès au belvédère Terry-Fox et au parc Georges-Saint-Pierre nécessitent d'être sécurisés afin d'en améliorer l'accessibilité. La transformation du secteur Saint-Jacques renforcera le caractère résidentiel, commercial et de service public du quartier.

PROPOSITIONS ET MESURES POUR FAVORISER LES TRANSPORTS ACTIFS

Les propositions et les mesures spécifiques à la rue Saint-Jacques découlent des interventions générales présentées dans la section 3.6.

Les interventions proposées sur la rue Saint-Jacques devront faire l'objet d'études techniques de la part des acteurs concernés pour valider les aménagements.

56. AMÉNAGER DES RUES CONVIVIALES EN RÉDUISANT LA LARGEUR DE LA CHAUSSEE

par du marquage au sol et des aménagements physiques.

Mesures : terre-plein planté, élargissement du trottoir du côté nord avec bande plantée.

57. SÉCURISER LES INTERSECTIONS

par de la signalisation et des aménagements physiques.

Mesures : retrait des places de stationnement à proximité des intersections, feu piéton à décompte numérique aux intersections avec feux, temps de traverse prolongé et phase protégée dédiée au déplacement des piétons,

feu de signalisation avec bouton d'arrêt sur demande à l'intersection de l'avenue Oxford, marquage durable des passages pour piétons, porte d'entrée principale dans les rues perpendiculaires, terre-plein comportant un îlot de refuge pour piétons au centre de la chaussée.

58. EMBELLIR ET ANIMER LES CORRIDORS DE MARCHÉ

par des mesures de verdissement, des aménagements écologiques et des installations artistiques.

Mesures : trottoir élargi comportant une bande plantée, fosse de plantation, éclairage bonifié, programme d'embellissement des abords de l'autoroute Décarie, mur coupe-son végétalisé longeant l'autoroute, programme de verdissement des murs et des aires asphaltées des espaces privés.

59. AMÉLIORER LES LIEUX DE FRÉQUENTATION ET LEURS ABORDS

par la bonification des équipements et de l'accessibilité.

Mesures pour le belvédère Terry-Fox : activité d'interprétation historique et faunique en lien avec la falaise Saint-Jacques, programmation culturelle, élaboration d'un programme de mise en valeur de l'entrée du parc.

L'aménagement prochain du tronçon de la rue Saint-Jacques situé entre les intersections de l'avenue Girouard et du boulevard Décarie est tributaire du plan d'aménagement des voies aux abords du Campus Glen du CUSM. Les plans d'aménagement pour ce tronçon n'étant pas définitifs, aucune solution précise n'a été privilégiée pour ce dernier. Cependant, plusieurs actions générales présentées à la section 3.6 devraient être prises en compte quand sera effectué le réaménagement des tronçons et des intersections des rues achalandées.

À l'issue des activités consultatives, les intersections formées avec l'avenue Girouard et le boulevard Décarie ainsi que les abords du parc Georges-Saint-Pierre et du belvédère Terry-Fox ont été ciblés et sont considérés comme prioritaires par les citoyens.



Intersection composée de deux artères principales incluant des mesures pour faciliter les déplacements des piétons : feux à décompte numérique et refuge pour piétons. Avenue Honoré-Mercier, Québec.



Bouton d'appel pour activer sur demande un feu de circulation ou un feu pour piétons. Nouvelle-Zélande

Crédit : Land Transport New Zealand, Pedestrian Planning and Design Guide.

3.9 INTERVENTIONS POUR LES RUES NORD-SUD DU QUARTIER

VOIES ARTÉRIELLES

Les voies artérielles qui traversent le QVAS NDG Sud-Est possèdent des caractéristiques similaires tant en ce qui a trait à la nature des activités qui s'y déroulent (résidentielles, commerciales et de l'industrie légère) qu'à la densité de la circulation automobile.

Durant les périodes de pointe, le boulevard Décarie est congestionné entre les rues De Maisonneuve et Sherbrooke, ce qui accroît le risque de conflits aux intersections, notamment à celle du boulevard De Maisonneuve. Le boulevard Décarie est actuellement en reconfiguration dans le cadre de l'implantation du Campus Glen du CUSM. À l'issue des travaux, le boulevard présentera un nouveau visage. Actuellement, les cycles des feux de circulation n'arrivent pas à écouler les files d'attente. Malgré la présence de résidences, du parc, de l'école Notre-Dame-de-Grâce et de fermeture de la bretelle d'entrée de l'autoroute Décarie, l'avenue Girouard constitue un axe très achalandé.

PROPOSITIONS ET MESURES POUR FAVORISER LES TRANSPORTS ACTIFS

Les propositions et mesures spécifiques aux voies artérielles découlent des interventions générales présentées dans la section 3.6 ainsi que des interventions spécifiques du nord et du sud du quartier présentées dans les sections 3.7 et 3.8.

Le Plan vélo de la Ville centre propose d'implanter un lien cyclable dans l'axe de l'avenue Girouard qui deviendrait l'épine dorsale du réseau cyclable de l'arrondissement. Or le type proposé n'est pas spécifié. En raison de la vitesse de circulation élevée, du débit important et de la densité des véhicules lourds, l'implantation d'une piste cyclable en site propre serait à privilégier. En considérant la configuration actuelle de l'avenue Girouard, l'aménagement d'une piste cyclable en site propre ne pourrait être envisagé faute d'espace (deux voies de stationnement et deux voies de circulation). De plus, la mise en place de bandes cyclables ou de chaussées désignées n'est pas adaptée à ce contexte et risquerait de créer un faux sentiment de sécurité chez les cyclistes.

Les interventions proposées sur les voies artérielles devront faire l'objet d'études techniques de la part des acteurs concernés pour valider les aménagements.

60. GÉRER LA CONGESTION AUTOMOBILE

par des mesures facilitant l'écoulement de la circulation vers les artères et hors des rues locales.

Mesures : gestion dynamique des feux, cohérence de l'aménagement de l'artère avec les usages présents et les besoins en déplacement des véhicules.

61. AMÉNAGER DES RUES CONVIVIALES EN RÉDUISANT LA LARGEUR DE LA CHAUSSÉE

par du marquage au sol et des aménagements physiques.

Mesures : lien cyclable sur l'avenue Girouard.

LA PLANIFICATION ET LA RÉALISATION DU RÉSEAU CYCLABLE MONTRÉALAIS EST DE LA COMPÉTENCE DE LA DIVISION DES TRANSPORTS ACTIFS ET COLLECTIFS DE LA VILLE DE MONTRÉAL.

62. SÉCURISER LES INTERSECTIONS

par de la signalisation et des aménagements physiques.

Mesures : voir les parties consacrées aux rues est-ouest dans les sections 3.7 et 3.8.

63. EMBELLIR ET ANIMER LES CORRIDORS DE MARCHÉ

par des mesures de verdissement, des aménagements écologiques et des installations artistiques.

Mesures : fosse de plantation agrandie, plantations diversifiées, programme de verdissement pour les commerces de la rue, terrasse de restaurant et café, mobilier urbain hors du corridor de marche, éclairage bonifié, support à vélos, avancée de trottoir végétalisée, œuvre d'art urbaine.



Circulation libre des piétons dans toutes les directions dans une phase de feu dédiée. Toronto, Canada.

Crédit : Stephanie Fysh.



Intégration d'œuvres d'art aux infrastructures de transport. Londres, Grande-Bretagne.

RUES LOCALES

La majorité des axes nord-sud du QVAS NDG Sud-Est sont des rues résidentielles paisibles, verdoyantes et investies par les résidents. On observe toutefois des problèmes de circulation de transit sur certains tronçons : une vitesse de circulation excessive, des manœuvres illégales ou encore des conflits entre les différents usagers aux intersections formées avec les artères et les collectrices.

PROPOSITIONS ET MESURES POUR FAVORISER LES TRANSPORTS ACTIFS

Les propositions et mesures spécifiques aux rues résidentielles découlent des interventions générales présentées dans la section 3.6 ainsi que des interventions spécifiques du nord et du sud du quartier présentées dans les sections 3.7 et 3.8.

Les interventions proposées sur les rues locales devront faire l'objet d'études techniques de la part des acteurs concernés pour valider les aménagements.

64. AMÉNAGER DES RUES CONVIVIALES EN RÉDUISANT LA LARGEUR DE LA CHAUSSÉE

par du marquage au sol et des aménagements physiques.

Mesures : ligne peinte au sol, voie cyclable, trottoirs élargis, bacs à fleurs rétrécissant la chaussée, bacs d'agriculture urbaine, places de stationnement alternées dans la rue, Promenade urbaine.

UNE PROMENADE URBAINE EST UN AXE RELIANT LES LIEUX DE FRÉQUENTATION DU QUARTIER. ELLE EMPRUNTE LES RUES DONT LA CHAUSSÉE, DE LARGEUR EXCESSIVE, A ÉTÉ RÉDUITE PAR L'IMPLANTATION DE LARGES BANDES PLANTÉES.

65. SÉCURISER LES INTERSECTIONS

par de la signalisation et des aménagements physiques.

Mesures : voir les parties consacrées aux rues est-ouest dans les sections 3.7 et 3.8.

66. EMBELLIR ET ANIMER LES CORRIDORS DE MARCHÉ

par des mesures de verdissement, des aménagements écologiques et des installations artistiques.

Mesures : fosse de plantation, éclairage bonifié, trottoirs élargis comportant une bande plantée, programme de verdissement des murs et des aires asphaltées des espaces privés.

CES MESURES PEUVENT ÊTRE MISES EN ŒUVRE EN RÉDUISANT LA LARGEUR DES VOIES DE CIRCULATION AU MINIMUM PRESCRIT PAR LES NORMES DE LA VILLE DE MONTRÉAL POUR UNE RUE LOCALE.



Bornes de protection installées au milieu des tronçons des rues résidentielles pour réduire l'espace de circulation au minimum et obliger les automobilistes à ralentir. Avenue Oxford, CDN - NDG, Montréal.



Largeur des voies de circulation réduite par du marquage, une première étape vers des modifications permanentes. 1^{re} Avenue, Montréal.



Un woonerf, une rue conviviale où les véhicules circulent dans un parcours non linéaire. Vancouver, Canada.

Crédit : Flickr.com: Dylan Passmore

COUPES ACTUELLE ET PROJETÉE DE L'AVENUE OXFORD ENTRE LE CHEMIN UPPER-LACHINE ET LA RUE SAINT-JACQUES



Crédit: David Chedore

ACTUELLE



Crédit: David Chedore

PROJETÉE



L'avenue Oxford est d'une largeur excessive: près de 4 mètres peuvent être récupérés à d'autres fins que la circulation automobile:

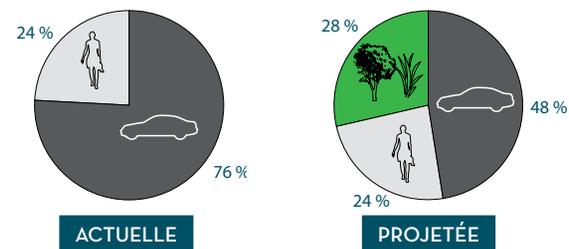
La chaussée de circulation est rétrécie de 1,3 mètre, passant de 6,3 mètres à 5 mètres, ce qui permet la réduction de la vitesse des véhicules sur cette rue résidentielle.

Une partie du stationnement est transformée en bacs de verdissement qui peuvent être implantés, soit sur le côté est de la chaussée, le long du parc et le plus ensoleillé, soit sur le côté ouest, à proximité des habitations. Cette dernière option pourra favoriser l'appropriation des bacs par les résidents. Les espaces de stationnement et les bacs de verdissement peuvent également être placés de manière alternée entre le côté est et le côté ouest de la rue.

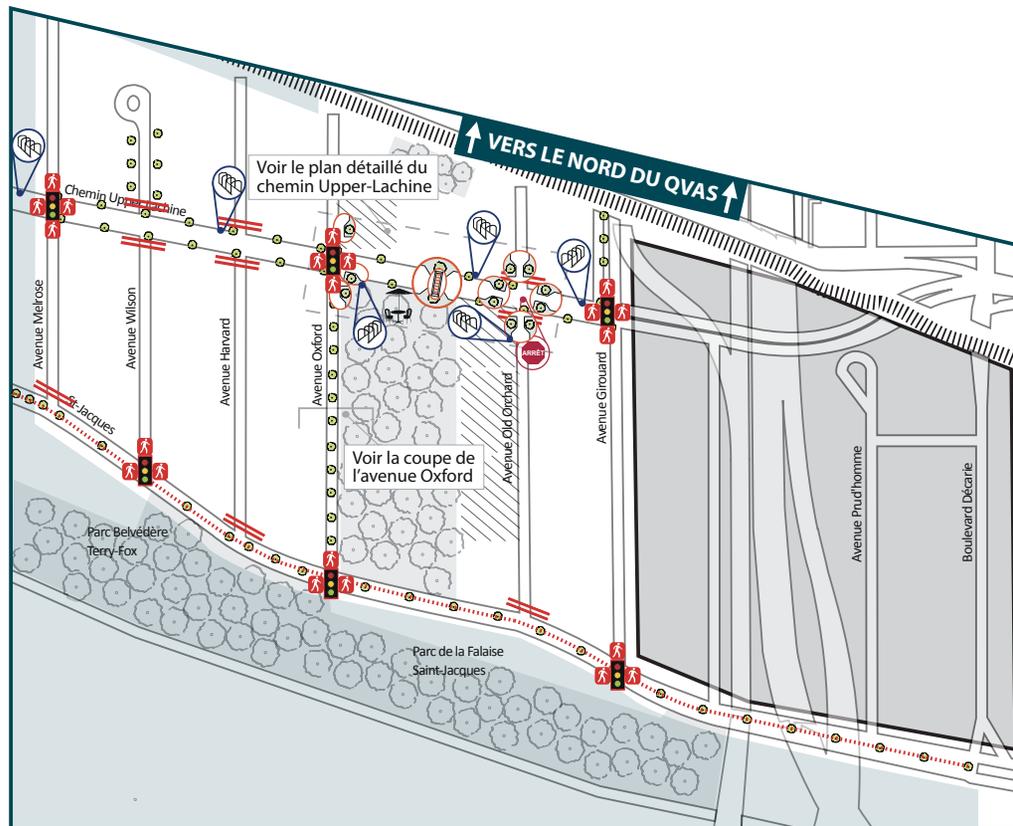
Cette solution peut s'appliquer à toutes les portions des rues résidentielles locales à sens unique à une seule voie de circulation dont la largeur de chaussée actuelle excède 11 mètres.

Cet aménagement nécessitera de réaliser une étude d'impact sur le stationnement.

Espace alloué aux différents usages



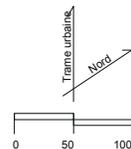
Plan des propositions spécifiques pour le secteur sud du quartier



CEUM, septembre 2010

LÉGENDE

-  Lieu de destination
-  Parc ou jardin communautaire
-  Avancée de trottoir simple, double ou en milieu de tronçon
-  Passage pour piétons surélevé
-  Marquage durable des passages pour piétons
-  Panneau d'arrêt
-  Feu à décompte numérique et marquage des passages pour piétons
-  Support à vélos
-  Terre-plein central
-  Verdissement et embellissement
-  Placette
-  Secteur dont les interventions sont tributaires du plan d'aménagement du Campus Glen du CUSM et de ses abords





La fête de fin d'année à l'école Notre-Dame-de-Grâce est l'une des nombreuses activités à laquelle l'équipe du CEUM s'est greffée afin de récolter l'avis des citoyens, le 16 juin 2010.



Quartier vert
actif et en santé
NDG SUD-EST

ANNEXE 1 MÉTHODOLOGIE

Ensemble pour un quartier vert, actif et en santé





MÉTHODOLOGIE ET DÉTAILS DES ACTIVITÉS DU PROCESSUS DE PLANIFICATION PARTICIPATIF

Recherche documentaire

De mai à septembre 2010

Objectif : compiler l'information disponible pour réaliser le portrait.

Un recensement et une analyse de l'information existante (quantitative et qualitative) ont été faits afin de comprendre le milieu, d'analyser les besoins sur le plan de l'aménagement et d'analyser l'information dans le contexte montréalais. Cette recherche a permis de faire la synthèse des renseignements démographiques (profil socioéconomique et de santé), des comportements de mobilité, des revendications de la communauté, des plans et analyses déjà réalisés, des réseaux de transport, etc., et de déterminer l'information manquante à recueillir. Voici, à titre d'exemple, les types de documents consultés : le Plan vélo, le Rapport et les recommandations de la Commission sur la circulation de l'arrondissement CDN-NDG, des mémoires produits par des groupes locaux et des études de circulation réalisées dans le cadre du projet du CUSM, des études concernant les comportements de déplacements des résidents et l'utilisation du transport en commun et, enfin, des rapports de la Direction de santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal.

Promenade de Jane : Le problème avec Turcot : pourquoi devons-nous repenser nos infrastructures de transport ?¹

1^{er} mai 2010 30 participants

Objectif : permettre aux résidents de se rencontrer et d'échanger sur leur quartier.

Les Promenades de Jane sont organisées à la mémoire de la célèbre militante Jane Jacobs, selon qui la marche constitue un moyen privilégié pour découvrir son milieu de vie. La promenade-découverte a été organisée par le Comité des Citoyens du Village des Tanneries et l'Alliance de recherche université-communauté (ARUC McGill), deux groupes préoccupés par la qualité de vie dans les quartiers.

Kiosque d'information

9 juin 2010 et 15 juin 2010 70 citoyens

Objectifs : informer de la démarche et des activités et bâtir une liste de contacts.

Mobiligo, des partenaires du groupe de travail et l'équipe du Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM) ont tenu un kiosque d'information lors des assemblées générales annuelles du Conseil communautaire NDG et de la Coop de la Maison verte. Ces activités ont permis de parler du projet, des limites du territoire du QVAS NDG Sud-Est et des activités à venir.

Rencontre d'échange d'information

9 juin

Objectifs : informer de la démarche et des activités ; échanger.

Mobiligo et le CEUM ont rencontré la représentante des communications du Centre universitaire de santé McGill (CSUM) afin de mieux comprendre le projet et ses impacts sur le secteur et afin de l'informer de la démarche du projet QVAS NDG Sud-Est.

Kiosques consultatifs lors d'activités estivales

17 juin, 19 juin, 22 juin, 3 juillet et 7 août 140 participants

Objectifs : informer sur la démarche; constituer une liste de relations; cibler les parcours, les lieux d'intérêt et les lieux problématiques.

Un kiosque a été tenu lors des cinq activités suivantes : fête de fin d'année de l'École Notre-Dame-de-Grâce, fête des Pères au Parc Georges-Saint-Pierre, pique-nique de fin d'année à l'école Étoile filante, festival des arts urbains – Hip Hop You Don't Stop 2010 et fête italienne au Parc Georges-Saint-Pierre. En plus de recevoir de l'information sur le projet, les participants à ces activités étaient invités à désigner, sur une carte du territoire du QVAS NDG Sud-Est, les lieux ou espaces qu'ils appréciaient (pastilles vertes) et ceux qu'ils n'appréciaient pas (pastilles rouges). Les personnes qui le souhaitaient se sont fait photographier dans le photomaton après avoir inscrit sur un tableau en forme de bulle leur réponse à la question ou à l'affirmation suivantes : Dans vos déplacements à pied ou à vélo, quel lieu du quartier évitez-vous et pourquoi? Nommez un élément de votre Quartier vert idéal ou rêvé. Les participants étaient aussi invités à remplir un coupon pour laisser leurs coordonnées afin d'être informés des activités à venir.

¹ Toutes les activités participatives réalisées dans le cadre du projet QVAS NDG Sud-Est étaient bilingues afin de faciliter la participation de tous. Différentes formules ont été expérimentées mais, en tout temps, les participants pouvaient s'exprimer dans la langue de leur choix.

Formation des bénévoles pour l'enquête Public Space, Public Life

22 juin et 6 juillet 25 participants

Objectif : former les bénévoles à la méthodologie de l'enquête de terrain Public Space, Public Life selon Gehl Architects.

Enquête de terrain Public Space, Public Life

Juillet et août 2010

Cette enquête a été largement inspirée de la méthodologie de Gehl Architects.

Volet 1 : comptage des piétons et des cyclistes

Objectif : documenter les déplacements à pied et à vélo.

Vingt-cinq bénévoles ont accompagné l'équipe du CEUM dans la réalisation du comptage à sept endroits sur le territoire.

Volet 2 : analyse des utilisateurs des espaces publics

Objectif : connaître le profil des utilisateurs des espaces publics.

Volet 3 : analyse du type d'utilisation des espaces publics

Objectif : comprendre l'utilisation réelle des espaces publics.

Pour le premier volet, le comptage des piétons et des cyclistes a été réalisé dans sept endroits ciblés en semaine et en fin de semaine de 8 h à 23 h. Les bénévoles comptaient, à raison de 10 minutes par heure, les piétons et les cyclistes passant dans leur champ de vision d'un côté ou de l'autre de la rue. Ces données ont permis de faire une estimation du nombre de passages par heure.

Pour les deuxième et troisième volets de l'enquête, trois espaces publics ont été choisis. Dans chacun de ces lieux, les types d'utilisateurs (âge et genre) et leurs façons d'utiliser l'espace ont été observés et analysés. Une grille de collecte de données a permis de faire le portrait du lieu à six moments de la journée. Toutes ces collectes de données ont été réalisées lors de journées sans pluie du mois de juillet.

Analyse du potentiel piétonnier

Juillet et août 2010

Objectifs : qualifier l'ambiance ou le potentiel piétonnier des rues autres que résidentielles et des espaces publics; cibler les éléments de l'environnement bâti à bonifier afin d'améliorer le potentiel piétonnier.

Cette enquête de terrain allie la prise de photos à la compilation d'information dans une grille de collecte de données afin d'attribuer à chaque tronçon un pointage correspondant au potentiel piétonnier qu'il représente. Les variables observées sont liées à trois thématiques : l'aménagement physique des lieux, le sentiment de sécurité et l'ambiance générale. La grille d'observation comprend certes des mesures quantitatives objectives, mais elle inclut aussi une gamme de considérations perceptuelles. Chaque thème est décrit, et une courte justification est apportée afin de nuancer la façon dont les points sont attribués au tronçon.

Analyse des temps de déplacement réels

22 juillet 2010

Objectifs : connaître les temps réels de marche; déterminer les obstacles ou ce qui limite les déplacements à pied.

Cette enquête de terrain est inspirée de la méthodologie de Gehl Architects. Deux lieux centraux dans le QVAS ont été choisis comme points de départ à partir desquels est mesuré le temps nécessaire pour se rendre à différentes destinations importantes. Les parcours sont notés sur une carte ainsi que les distances parcourues après 5, 10 et 15 minutes de marche. Six bénévoles ont participé à la réalisation de cette enquête.

Consultation en ligne

Du 15 juillet au 15 septembre 2010 157 répondants

Objectifs : mesurer les connaissances des résidents à propos du concept de quartier vert et leur adhésion à celui-ci ainsi qu'à la démarche; connaître les habitudes de déplacement ainsi que la propension à l'activité physique des résidents; connaître le niveau de satisfaction des résidents quant aux infrastructures de transport actif et collectif ainsi que leur intérêt pour de nouveaux équipements (pistes cyclables, BIXI) ou l'instauration de politiques favorables aux transports actifs et collectifs; raffiner nos connaissances des sites prioritaires ou axes d'intervention ciblés par le comité local; connaître les besoins des résidents du quartier en ce qui a trait à l'aménagement de sites à potentiel de revitalisation ou de développement; faire la promotion du projet Quartier vert, actif et en santé.

Inspirée par la démarche du comité Mile End sans voiture, l'équipe du CEUM a conçu une consultation en ligne de type sondage. Cet outil Internet a permis de joindre rapidement durant la période estivale bon nombre de citoyens et d'intervenants du milieu.

Activité jeunesse avec le Camp de jour St-Raymond

9 et 10 août 2010 24 jeunes

Objectifs : recueillir des données qualitatives et quantitatives sur la convivialité de la rue, la sécurité urbaine et routière; identifier avec les jeunes les obstacles (frontières et ralentisseurs) à la marche, les sites problématiques et de fréquentation dans le quartier; faire connaître la démarche du QVAS et les sensibiliser aux problèmes liés aux transports actifs.

Cette activité se déroulait en trois étapes. Lors de la première rencontre, une brève présentation de « l'urbanisme 101 » était faite aux jeunes pour leur permettre de connaître les fonctions de la ville et ce qu'est le transport actif. Par la suite, le groupe divisé en deux sous-groupes est sorti pour une marche exploratoire qui visait à observer leur milieu, définir les problèmes rencontrés et évaluer leur sentiment de sécurité dans différents lieux qu'ils fréquentaient. La deuxième rencontre visait l'élaboration de propositions d'aménagement pour leur quartier. Après une brève présentation d'exemples internationaux d'aménagement favorisant les transports actifs, les jeunes étaient invités à dessiner sur des photos du secteur les améliorations qu'ils apporteraient.

Présentations du projet à la Table ronde du Conseil communautaire Notre-Dame-de-Grâce

7 septembre 2010 30 intervenants du milieu

3 mai 2011 30 intervenants du milieu

Objectifs : faire connaître aux partenaires le projet et les activités réalisées; favoriser l'engagement des acteurs du milieu dans le projet et le suivi du plan du QVAS NDG Sud-Est.

Une présentation audiovisuelle a permis aux partenaires de prendre connaissance des objectifs du projet, des activités réalisées et prévues et de se familiariser avec les méthodes de collecte de données utilisées.

Marche exploratoire en soirée

15 septembre 2010 14 participants

Objectifs : Recueillir des données qualitatives (perception) et quantitatives sur la convivialité de la rue, la sécurité urbaine et routière. Identifier les obstacles à la marche (frontières et ralentisseurs).

La marche exploratoire est un outil d'analyse de la sécurité en ville. Deux parcours ont été identifiés préalablement. Chaque groupe était accompagné d'animatrices et de secrétaires. Chaque groupe a observé l'environnement en vertu des grands principes d'aménagement sécuritaire : la signalisation, la visibilité, la capacité d'être entendu en cas de besoin, de s'enfuir ou de demander de l'aide ainsi que l'entretien et l'aménagement général des lieux. Toutes les observations rapportées en grand groupe ont été notées lors d'une discussion après les marches.

1^{er} Rendez-vous citoyen : Pour un quartier qui vous ressemble

2 octobre 2010 23 participants

Objectifs : présenter les faits saillants du portrait et des problèmes relevés; permettre aux citoyens de s'approprier, de valider et de bonifier le portrait; établir une vision de Quartier vert pour NDG Sud-Est; déterminer les priorités du quartier (objectifs spécifiques d'aménagement).

Les résidents du secteur et les partenaires du milieu ont été conviés à une activité d'une journée. Une présentation audiovisuelle leur a permis de prendre connaissance des activités réalisées au cours de l'été et de se familiariser avec les données préliminaires du portrait ainsi qu'avec les méthodes de collecte de données. Une activité participative sur leurs rêves et leur attachement (les racines) au secteur leur était proposée pour établir la vision du QVAS NDG Sud-Est.

Après avoir fait un exercice individuel de carte mentale sur les lieux de fréquentation et les problèmes vécus (à pied, en vélo et en transport collectif), les participants, regroupés en trois sous-groupes, ont présenté leur carte et ont échangé sur les résultats de la phase « portrait » et les problèmes qu'ils rencontrent dans leurs déplacements. À la lumière des discussions du matin, un deuxième travail en sous-groupe visait à choisir deux ou trois objectifs d'interventions prioritaires pour chacun des quatre enjeux à présenter au grand groupe. La journée s'est terminée par une discussion en séance plénière sur les objectifs à prioriser.

Atelier de réflexion sur les conditions de mise en œuvre des QVAS

23 septembre 2010 26 partenaires

Objectif : établir quels sont les outils, les structures, les méthodes et les acteurs qui peuvent contribuer à la mise en œuvre de manière tangible des plans des QVAS; identifier des moyens à mettre de l'avant pour limiter la *gentrification* dans les quartiers où est élaboré un QVAS.

Dans le cadre de la Semaine Quartiers sans voitures, les partenaires et les élus des quatre Quartiers verts, actifs et en santé ont été réunis afin de mettre en commun leurs connaissances et alimenter la réflexion sur des enjeux auxquels on fait face dans la mise en œuvre des QVAS. La présence de deux personnes-ressources d'Allemagne a alimenté la discussion lors de deux ateliers : *Les moyens pour passer de la planification à l'action et Quartier vert : un concept pour les riches ?*.

Atelier de travail professionnel : La sécurité des piétons et des cyclistes sur les artères

29 octobre 2010 18 participants

Atelier de travail professionnel : L'aménagement des zones frontière

10 novembre 2010 16 participants

Objectifs : faire le point sur une situation problématique; échanger sur les mesures existantes à privilégier; trouver des solutions d'aménagement réalistes, bien adaptées au contexte et tenant compte des projets en cours et à venir.

Une trentaine d'experts de milieux professionnels variés (fonction publique, pouvoir politique, communautaire, STM, organismes porteurs du projet QVAS) et de citoyens ont été conviés à deux ateliers de travail professionnels pour alimenter la réflexion sur les enjeux auxquels on fait face dans la mise en œuvre des QVAS. Ces ateliers, se déroulant sur un après-midi, ont permis de discuter de solutions d'aménagement concrètes pour des lieux précis de Notre-Dame-de-Grâce Sud-Est et du Plateau-Est, pour apaiser la circulation sur les artères et sous les viaducs, tout en sécurisant les déplacements des piétons et des cyclistes. Les groupes de travail devaient présenter en séance plénière les scénarios imaginés. Quelques-uns d'entre eux ont été présentés aux citoyens lors du 2^e Rendez-vous citoyen et ont inspiré l'élaboration des solutions présentées dans le Plan.

Déjeuner-conférence : CDN-NDG : territoire d'avenir

23 novembre 2010 16 participants

Objectifs : présenter le projet QVAS NDG Sud-Est; discuter des préoccupations et des besoins des commerçants.

Les commerçants présents ont pu prendre connaissance du but, des objectifs et des étapes du projet et exprimer leurs préoccupations ainsi que leurs besoins.

La CDEC Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce a convié les commerçants à un déjeuner sous le thème « CDN-NDG : un territoire d'avenir ». Dès leur arrivée, les participants étaient invités à répondre brièvement par écrit à la question : Comment repenser l'aménagement de nos artères commerciales pour les commerçants, les piétons et les cyclistes? Les conférenciers invités ont ensuite présenté le projet QVAS NDG Sud-Est et la rencontre s'est conclue sur des questions et échanges avec le public sur les questions suivantes : Pour qui aménager nos artères commerciales? Nos artères commerciales : rues d'ambiance ou axes de transit?

2^e Rendez-vous citoyen : Des solutions pour nos rues**2 décembre 2010 25 participants**

Objectifs : présenter les scénarios qui ont été élaborés dans les ateliers de travail professionnels; recueillir les réactions à ces scénarios; mesurer l'adhésion à certaines mesures; bonifier la vision de quartier.

Après une courte présentation de ce que sera le Plan du QVAS et de quelques bons exemples d'aménagement, les citoyens et partenaires ont pu visiter librement différents kiosques consultatifs pour prendre connaissance de propositions élaborées au cours des ateliers de travail professionnels et exprimer leur degré d'adhésion à ces solutions d'aménagement.

Entre deux et quatre scénarios par site étudié ont été présentés sous forme de plans ou de coupes de rue. Chaque scénario exposait entre deux et quatre énoncés présentant l'objectif de la mesure, le moyen de mise en œuvre et ses impacts positifs et négatifs. Les citoyens ont pu voter en collant des pastilles de couleur sur une échelle de « Tout à fait d'accord » à « Tout à fait en désaccord » et exprimer leur avis grâce à des Post-it collés sur les énoncés. Un animateur était présent pour répondre aux questions et éclaircir les choix faits dans les ateliers professionnels. Les nouveaux scénarios étaient également accompagnés d'une photo, d'une coupe et d'un plan de la situation actuelle facilitant les comparaisons « avant-après ».

Activité jeunesse avec des élèves de 3^e et 4^e année de l'école Étoile filante**2 et 9 décembre 2010 21 élèves**

Objectifs : recueillir des données qualitatives et quantitatives sur la convivialité de la rue, la sécurité urbaine et routière; identifier avec les jeunes les obstacles (frontières et ralentisseurs) à la marche, les sites problématiques et les sites fréquentés dans le quartier; faire connaître la démarche et sensibiliser les jeunes aux problèmes liés aux transports actifs.

Cette activité se déroulait en trois étapes. Lors de la première rencontre, une brève présentation de « l'urbanisme 101 » était faite aux jeunes pour leur permettre de connaître les fonctions de la ville et ce qu'est le transport actif. Par la suite, le groupe divisé en deux sous-groupes est sorti pour une marche exploratoire visant à observer leur milieu, définir les problèmes rencontrés et évaluer leur sentiment de sécurité dans différents lieux qu'ils fréquentaient. La deuxième rencontre visait l'élaboration de propositions d'aménagement pour leur quartier. Après une brève présentation d'exemples internationaux d'aménagement favorisant les transports actifs, les jeunes étaient invités à dessiner sur des photos du secteur les améliorations qu'ils apporteraient.

Une journaliste du journal *The Gazette* était présente et a rédigé un article et un éditorial publiés les 4 et 5 janvier 2011. Ces articles mettaient en valeur la contribution des enfants à la démarche et présentaient quelques-uns de leurs dessins.

Sondage auprès des clients et des commerçants de la rue Sherbrooke**Mai et juin 2011 150 répondants**

Objectifs : sonder la clientèle et les commerçants de la rue Sherbrooke afin de connaître leur utilisation de la rue Sherbrooke ainsi que leur adhésion aux propositions d'aménagement en faveur des transports actifs.

Un questionnaire a été développé afin de sonder plus de 150 clients et commerçants du tronçon de la rue Sherbrooke Ouest intégré au QVAS NDG Sud-Est. Le sondage, pouvant être complété en ligne ou sur les lieux (sous forme d'entrevue), avait pour objectif de mieux connaître les habitudes de déplacements des gens, leur utilisation des espaces publics ainsi que leur adhésion aux mesures proposées pour favoriser les transports actifs dans le QVAS. La consultation visait également à connaître leur niveau de compréhension du projet par l'utilisation de différents types de visuels représentant les scénarios d'aménagement proposés.

En collaboration avec l'École d'architecture et l'École d'urbanisme de l'université McGill.



Quartier vert
actif et en santé
NDG SUD-EST

ANNEXE 2 CARTES

Ensemble pour un quartier vert, actif et en santé



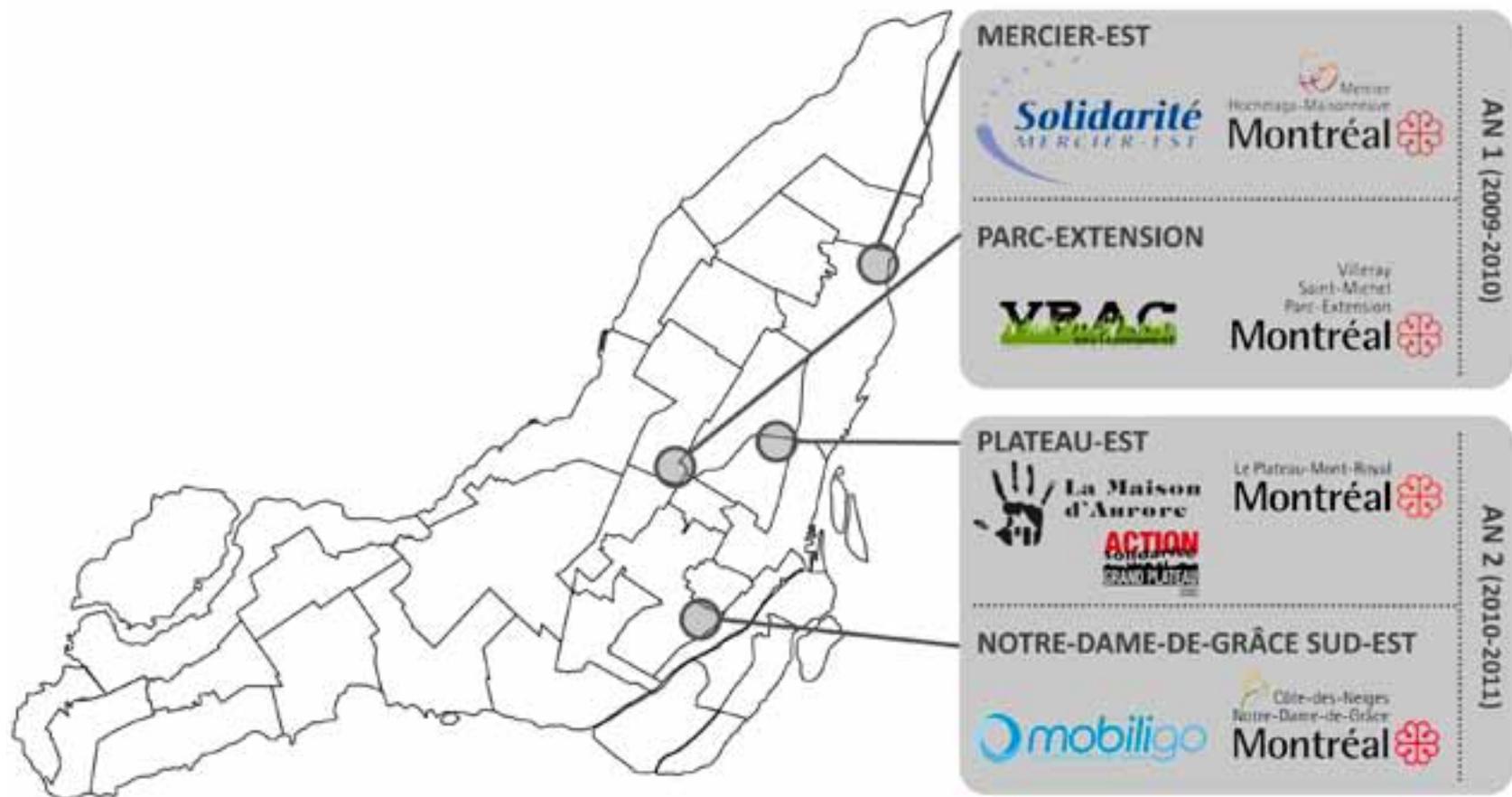


CARTES THÉMATIQUES

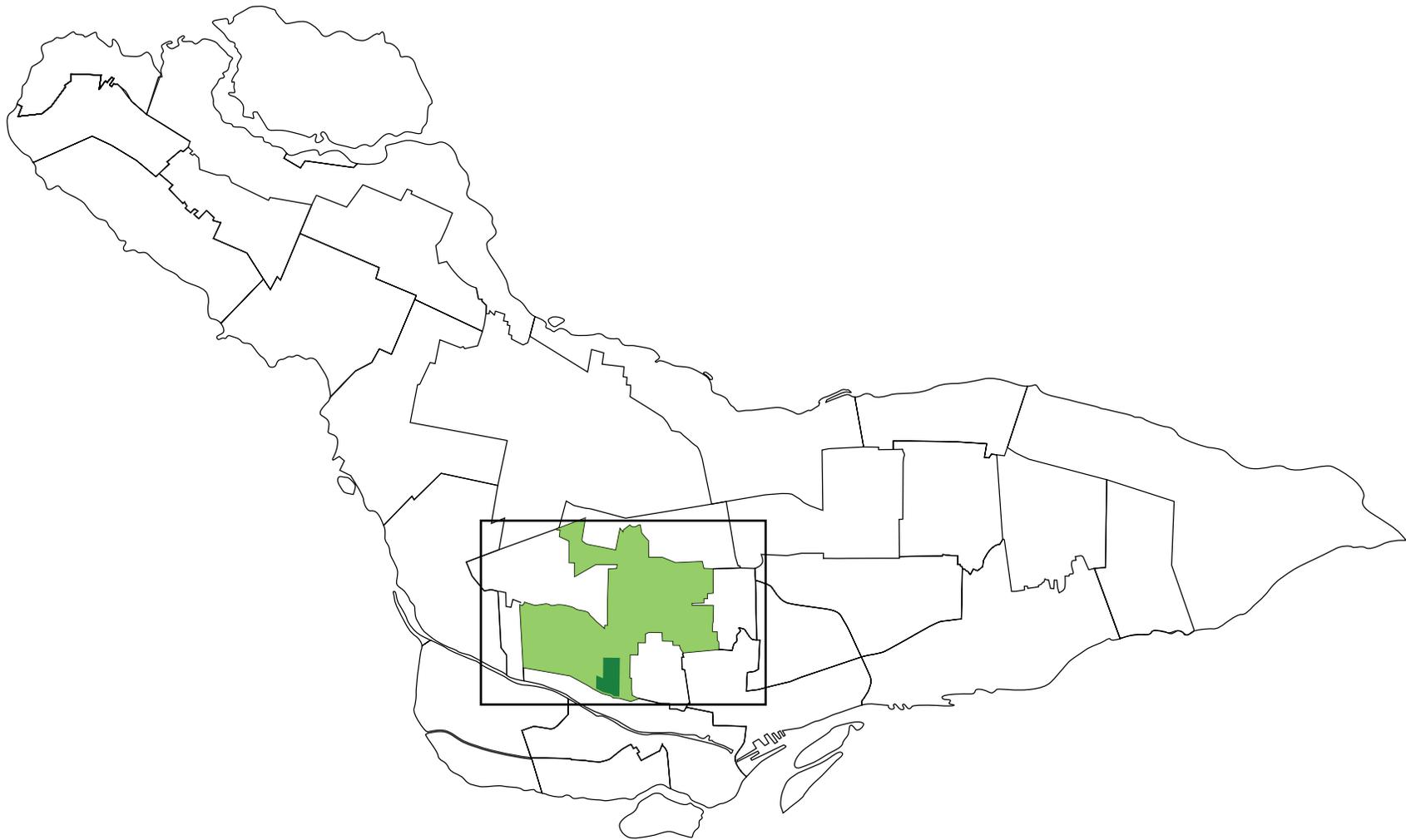
1.	Localisation des quatre projets pilotes de Quartiers verts, actifs et en santé.....	1
2-3	Le Quartier vert NDG Sud-Est dans Montréal	2
4.	Deux quartiers d'appartenance de part et d'autre de la voie ferrée	4
5.	Densité de population	5
6.	Concentration des enfants de 0 à 14 ans	6
7.	Concentration des personnes de 65 ans et plus	7
8.	Affectation du sol	8
9.	Parcs, espaces verts et équipements publics.....	9
10.	Îlots de chaleur et de fraîcheur.....	10
11.	Un quartier propice à la marche et au vélo	11
12.	Distances de marche à partir du Parc Notre-Dame-de-Grâce	12
13.	Distances de marche à partir du Parc Georges-Saint-Pierre	13
14.	Réseau de transport actif	14
15.	Comptages des piétons	15
16.	Comptages des cyclistes	16
17.	Potentiel piétonnier sur les rues commerciales	17
18.	Occupation des usagers dans les espaces publics	18
19.	Réseau de transport collectif	19
20.	Comptages des usagers du transport collectif	20
21.	Réseau routier	21
22.	Réseau de camionnage	22
23.	Piétons blessés aux intersections	23
24.	Cyclistes blessés aux intersections	24
25.	La rue Sherbrooke, la colonne vertébrale de Montréal	25
26.	Le secteur Upper Lachine, un milieu enclavé	26
27.	Le nord du Quartier vert, un secteur institutionnel diversifié.....	27

28.	La station Vendôme, un pôle intermodal en transition	28
29.	Diagnostic du portrait et des citoyens	29
30.	Lieux d'intervention prioritaires	30
31.	Plan des interventions générales pour le Quartier vert NDG Sud-Est	31
32.	Plan des interventions spécifiques pour le secteur nord du quartier	32
33.	Plan du chemin de la Côte-Saint-Antoine entre l'avenue Oxford et le boulevard Décarie	33
34.	Plan du chemin de la Côte-Saint-Antoine entre l'avenue Addington et le boulevard Décarie..	34
35.	Plan des interventions spécifiques pour le secteur sud du quartier	35
36.	Plan du chemin Upper Lachine entre les avenues Oxford et Old Orchard	36

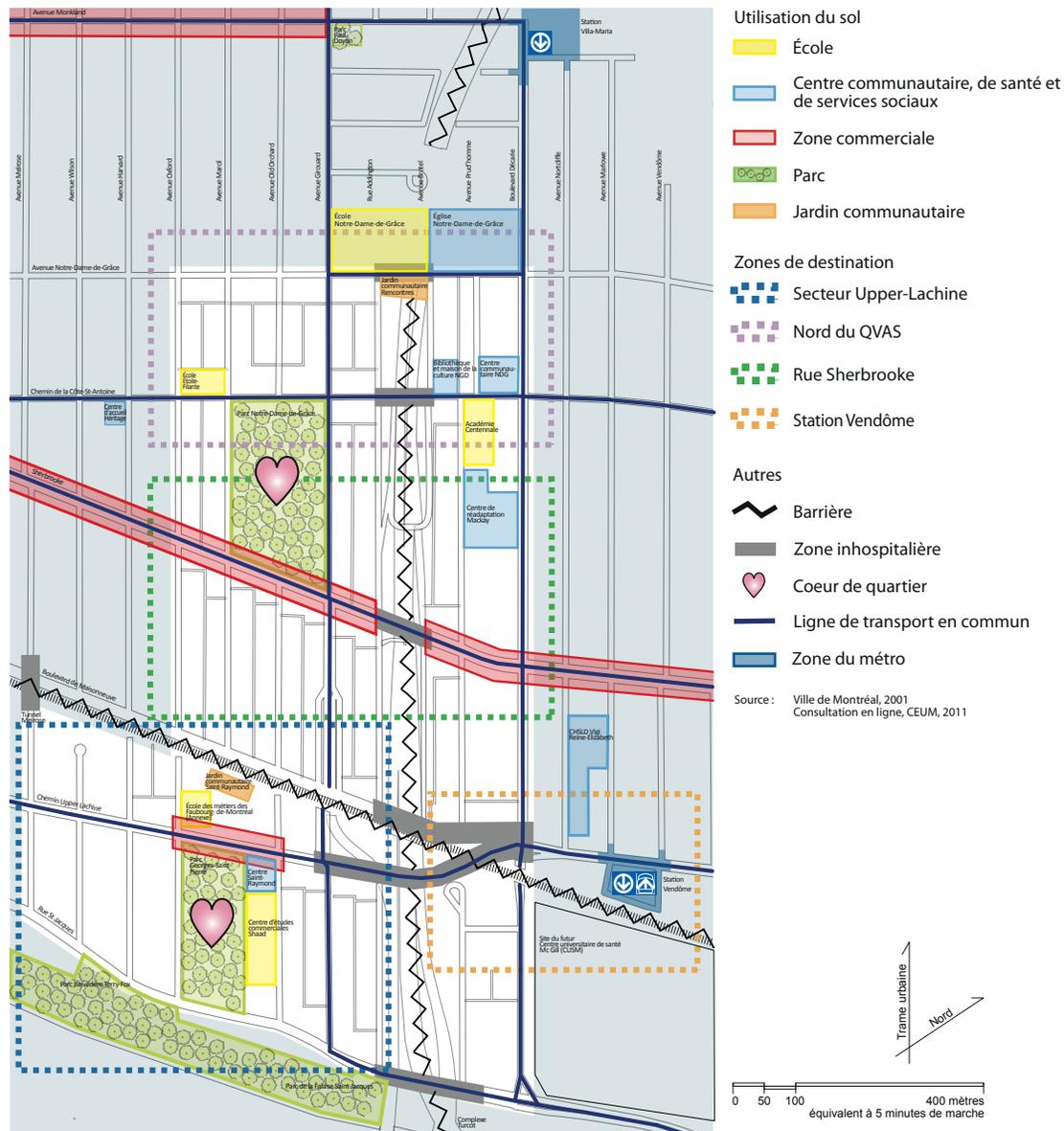
1. LOCALISATION DES QUATRE PROJETS PILOTES DE QUARTIERS VERTS, ACTIFS ET EN SANTÉ



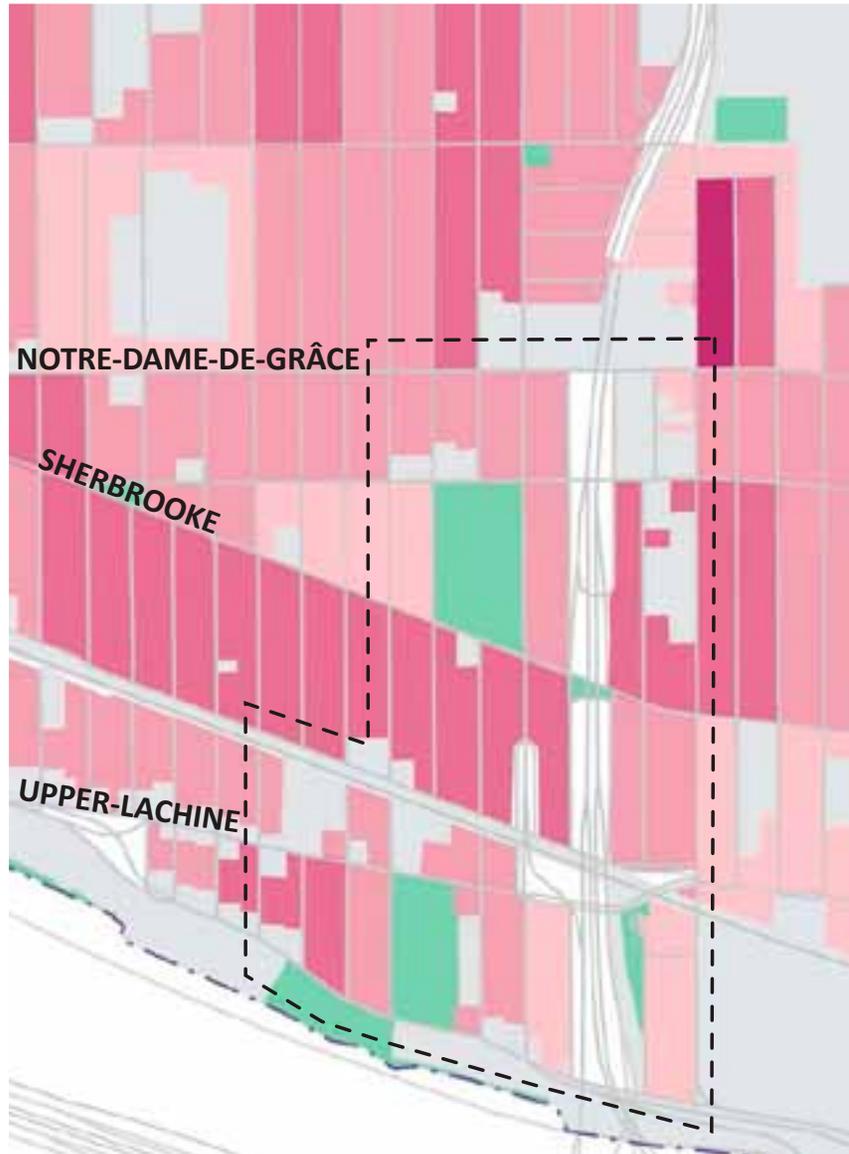
2. LE QUARTIER VERT NDG SUD-EST DANS MONTRÉAL



4. DEUX QUARTIERS D'APPARTENANCE DE PART ET D'AUTRE DE LA VOIE FERRÉE

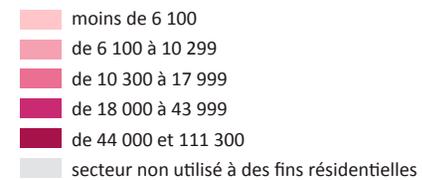


5. DENSITÉ DE POPULATION



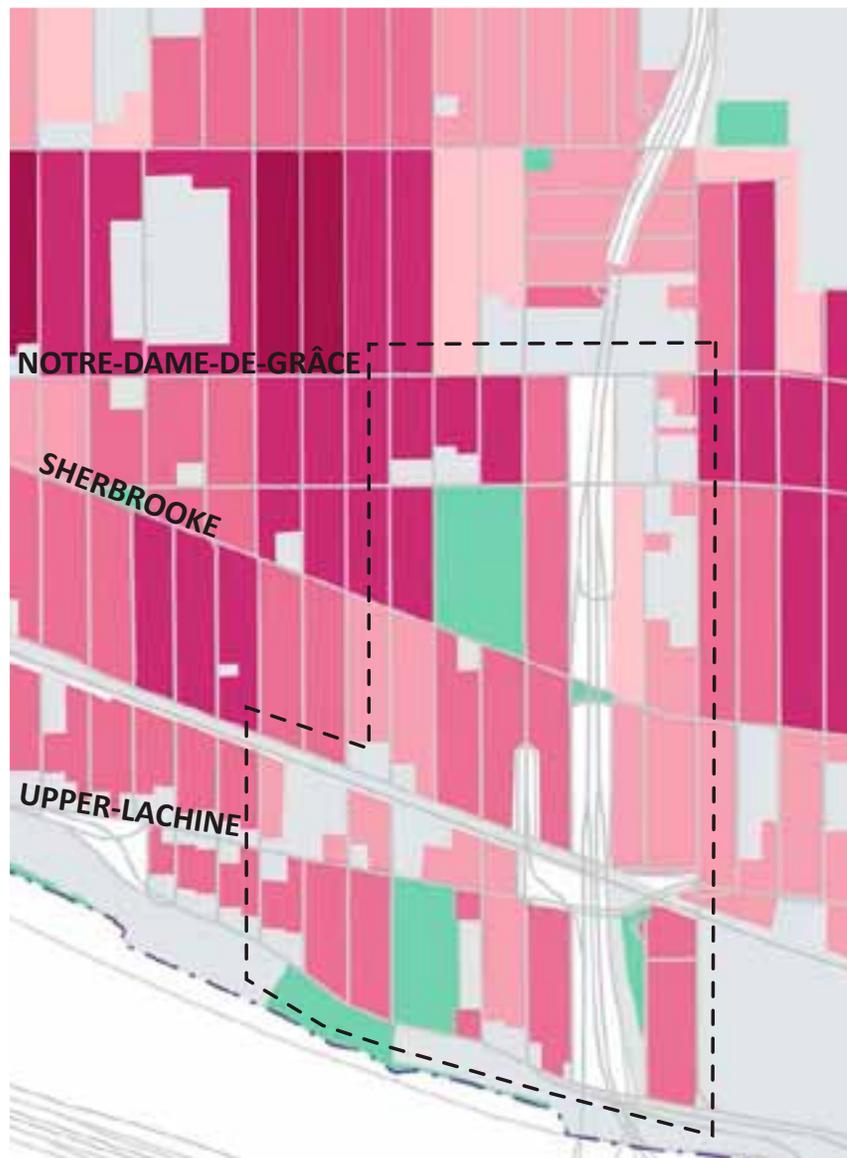
Densité de population

Nombre d'habitants au km²



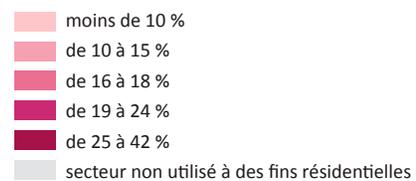
Source : Ville de Montréal,
Atlas sociodémographique de l'agglomération de Montréal,
Arrondissement Côte-des-Neiges — Notre-Dame-de-Grâce.
Montréal, 2006.

6. CONCENTRATION DES ENFANTS DE 0 À 14 ANS



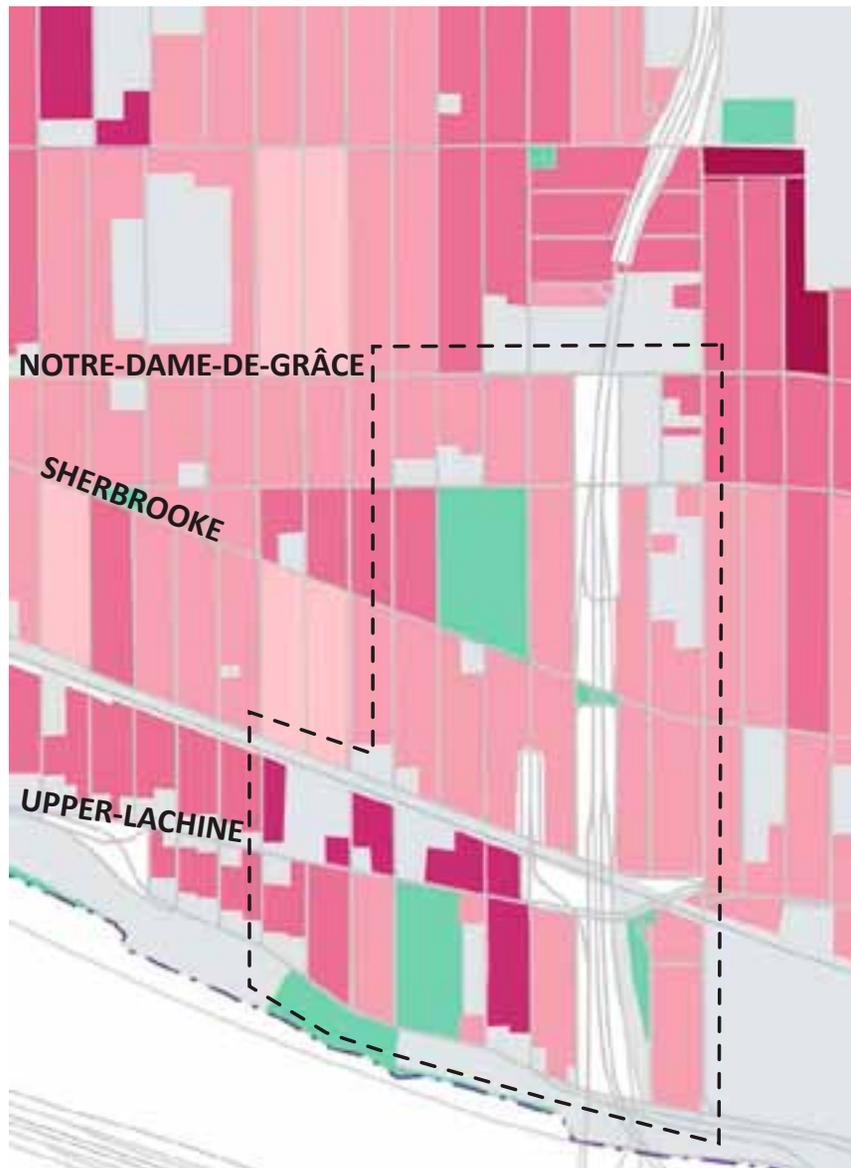
Concentration des personnes de 0 à 14 ans

En pourcentage de la population de chacun des secteurs statistiques



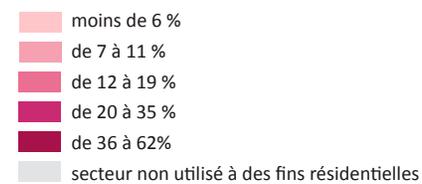
Source : Ville de Montréal,
Atlas sociodémographique de l'agglomération de Montréal,
Arrondissement Côte-des-Neiges — Notre-Dame-de-Grâce.
Montréal, 2006.

7. CONCENTRATION DES PERSONNES DE 65 ANS ET PLUS



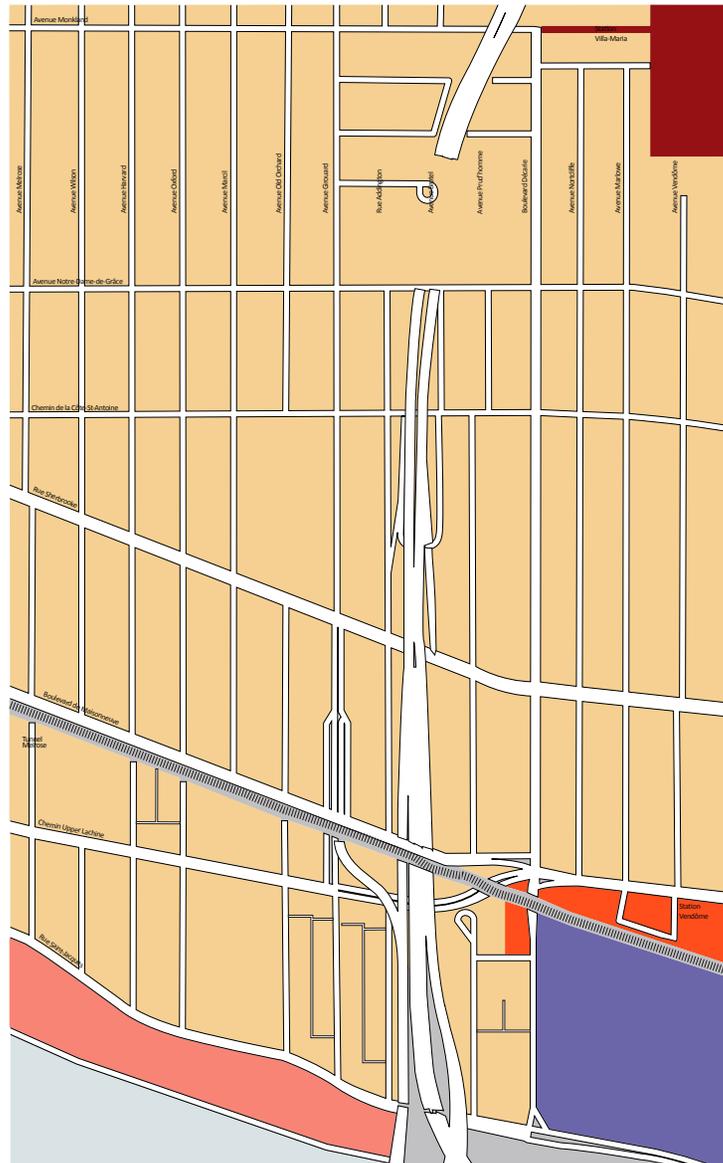
Concentration des personnes de 65 ans et plus

En pourcentage de la population de chacun des secteurs statistiques



Source : Ville de Montréal,
Atlas sociodémographique de l'agglomération de Montréal,
Arrondissement Côte-des-Neiges — Notre-Dame-de-Grâce.
Montréal, 2006.

8. AFFECTATION DU SOL



Affectation du sol

- Secteur résidentiel
- Secteur mixte
- Secteur d'emplois
- Grand équipement institutionnel
- Couvent, monastère ou lieu de culte
- Grande emprise de transport

Source : Arrondissement CDN-NDG, mai 2006.

9. PARCS, ESPACES VERTS ET ÉQUIPEMENTS PUBLICS



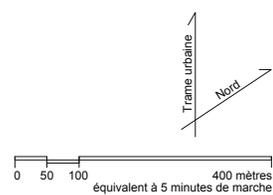
Parcs et espaces verts

- Parc
- Jardin communautaire
- Périmètre de 200 mètres autour d'un parc
- Périmètre de 400 mètres autour d'un parc

Équipements

- Aire de jeux
- Aire de loisirs (adultes)
- École primaire
- Jardin communautaire
- Jeu d'eau
- Patinoire
- Terrain de sport

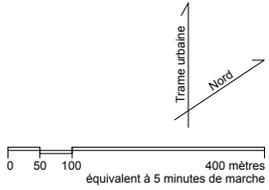
Source : Arrondissement CDN-NDG, mai 2006.



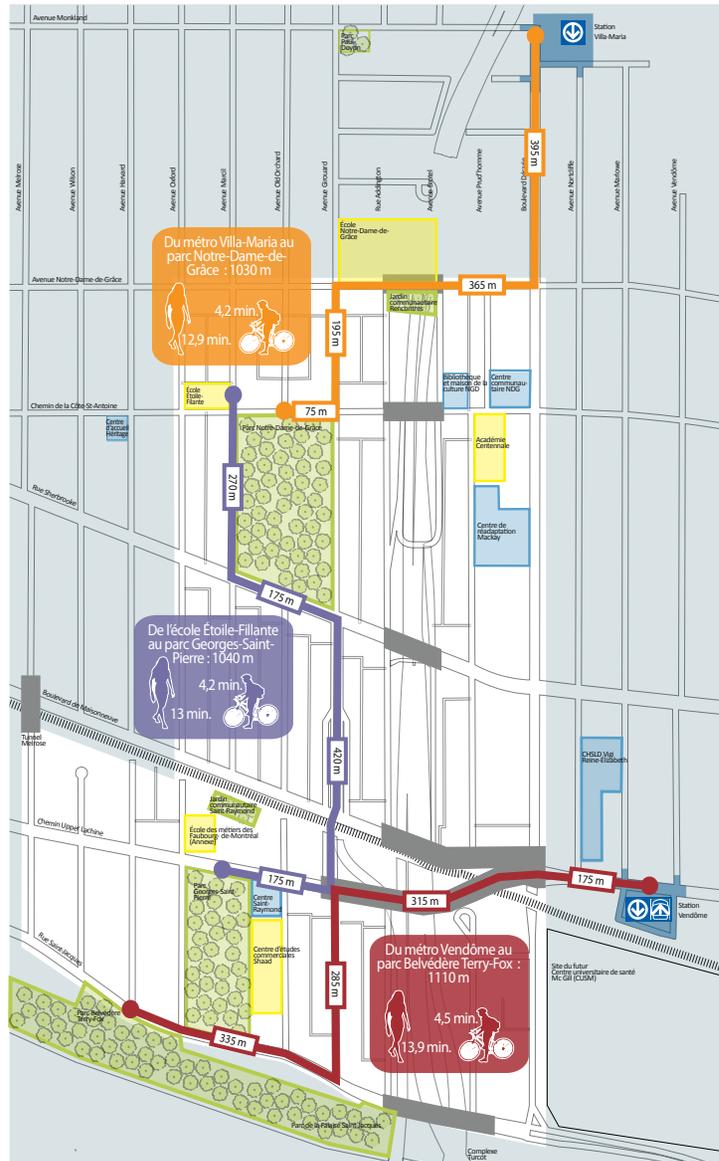
10. ÎLOTS DE CHALEUR ET DE FRAÎCHEUR



- Rues, ruelles et espaces verts**
- Parc
 - Jardin communautaire ou collectif
 - Rue verte, dont la végétation est abondante
- Rues et secteurs pauvres en végétaux**
- Rue pauvre en végétaux
 - Surface minérale
- Températures enregistrées (°C) (juin 2005)**
- Îlot de chaleur**
- [34.08 - 42]
 - [33.08 - 34.08]
 - [32.08 - 33.08]
- Zone tolérable**
- [27.08 - 32.08]
- Réseau routier**
- Autoroute
 - Artère
 - Collectrice
 - Zone inhospitalière
- Sources: Arrondissement CDN - NDG, 2007
Ministère des Transports du Québec, 2001



11. UN QUARTIER PROPICE À LA MARCHÉ ET AU VÉLO



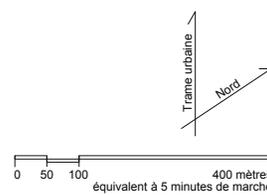
Utilisation du sol

- Parc ou jardin communautaire
- École primaire ou secondaire
- Centre communautaire, de santé et de services sociaux
- Accès au métro
- Zone inhospitalière

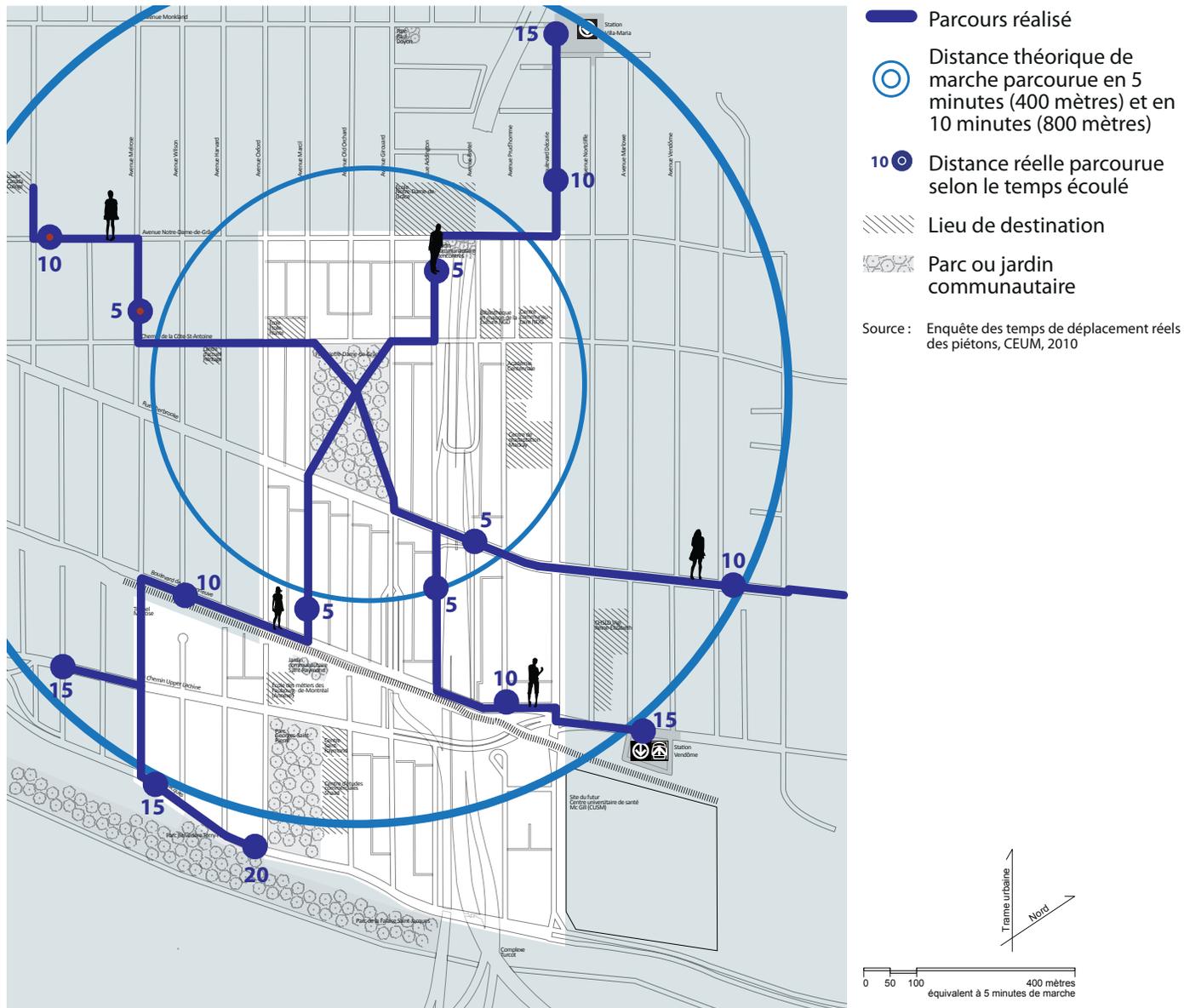
Temps de déplacement

- 400 mètres = ± 5 minutes de marche (environ 5 km/h)
- 800 mètres = ± 3 minutes à vélo (environ 15 km/h)

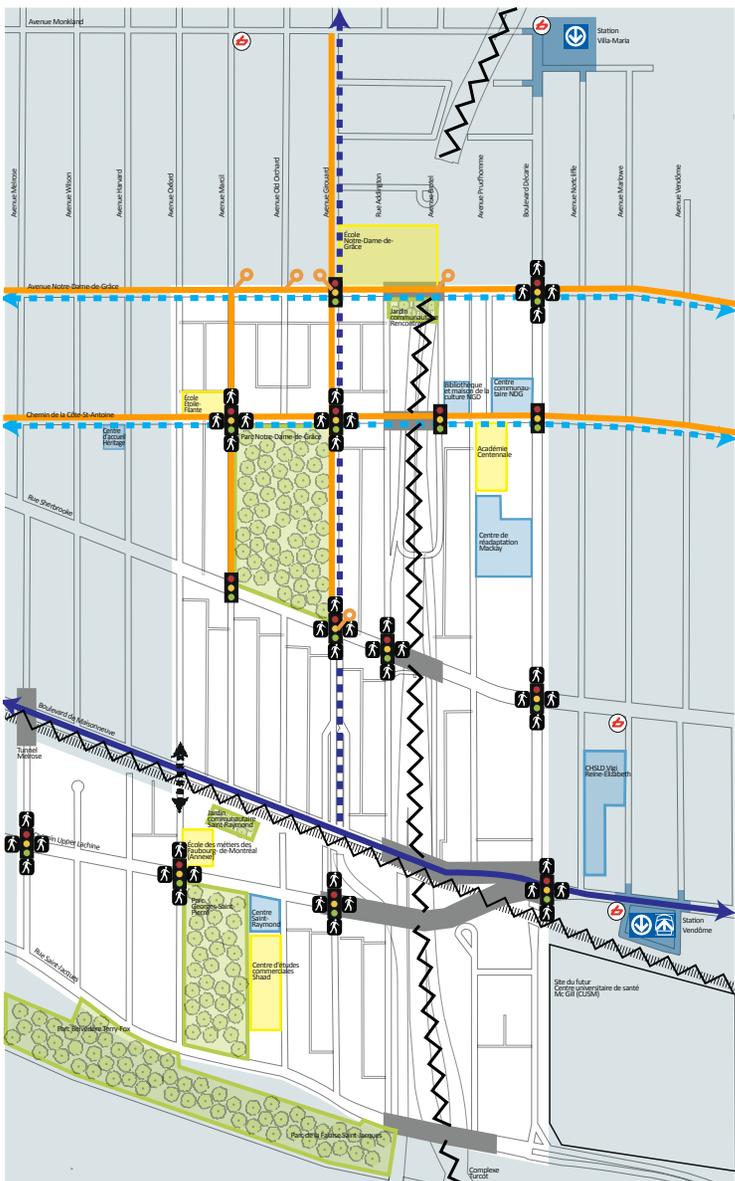
Sources : Vélo Québec, 2009
 Ville de Montréal, 2001
 CEUM, 2010



12. DISTANCES DE MARCHÉ À PARTIR DU PARC NOTRE-DAME-DE-GRÂCE



14. RÉSEAU DE TRANSPORT ACTIF



Infrastructures piétonnières

- Corridor scolaire
- Brigadier scolaire

Infrastructures cyclables

- Lien cyclable existant
- Lien cyclable projeté par le Plan vélo de l'arrondissement CDN-NDG, 2008 et le Plan de transport de la Ville de Montréal, 2008
- Lien cyclable souhaité dans le Plan de déplacement de l'École Étoile-Filante, Vélo Québec, 2008.
- Station BIXI (2011)

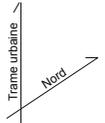
Utilisation du sol

- Parc ou jardin communautaire
- École primaire ou secondaire
- Centre communautaire, de santé et de services sociaux
- Accès au métro
- Frontière
- Passage informel
- Zone inhospitalière

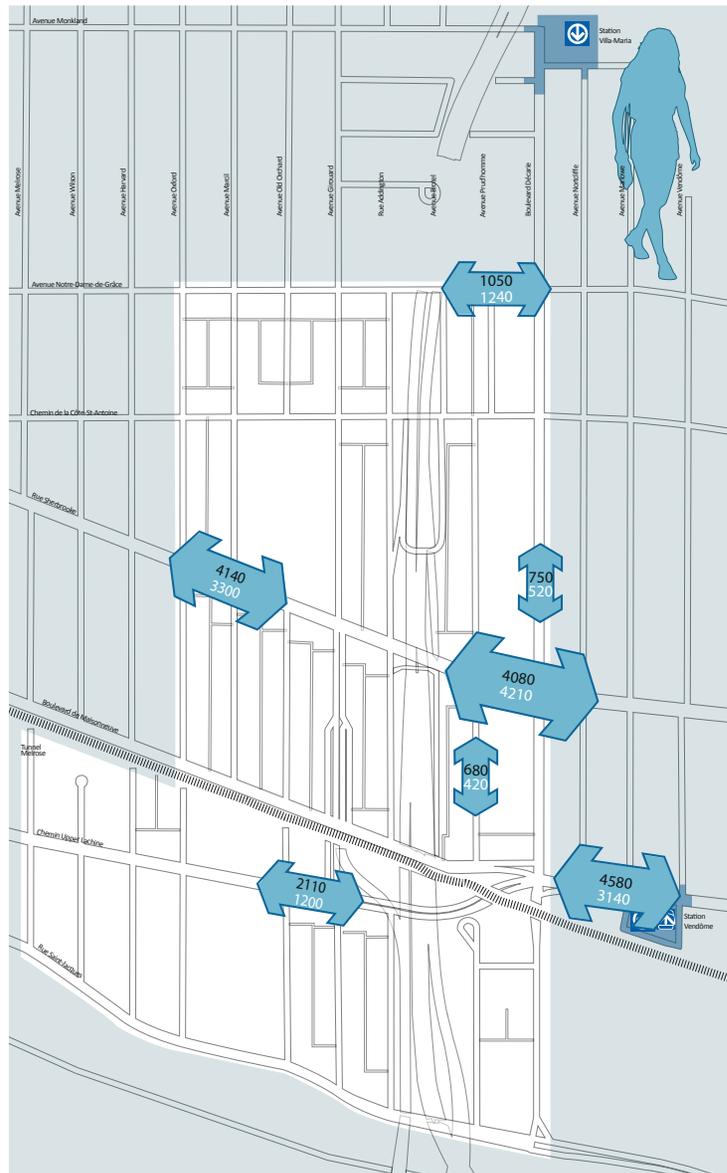
Signalisation

- Feu de circulation
- Feu piéton avec décompte numérique

Sources: Ville de Montréal, 2010
Arrondissement de CDN-NDG, 2011



15. COMPTAGES DES PIÉTONS

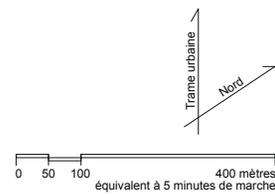


Résultats des comptages

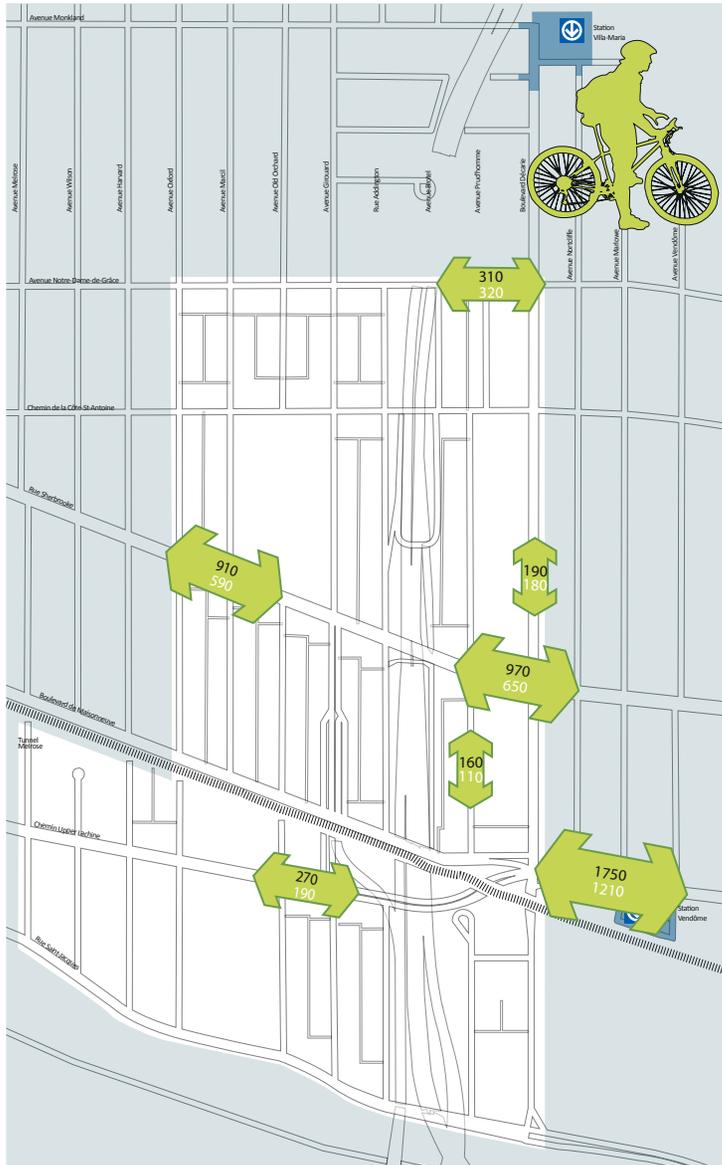
Nombre de piétons



Sources : Enquête Public Space, Public Life CEUM, août 2010



16. COMPTAGES DES CYCLISTES

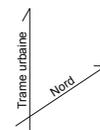


Résultats des comptages

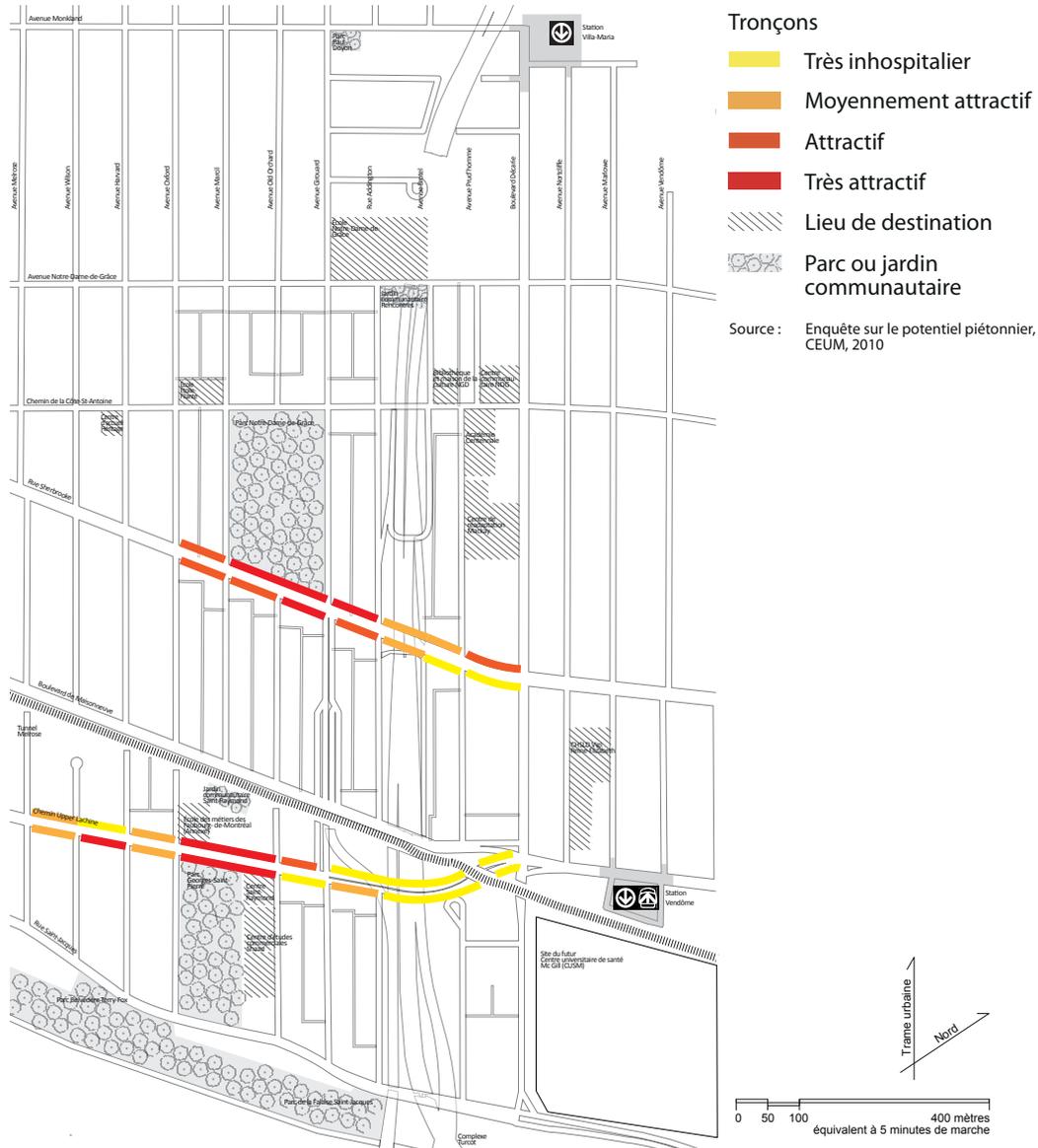
Nombre de cyclistes



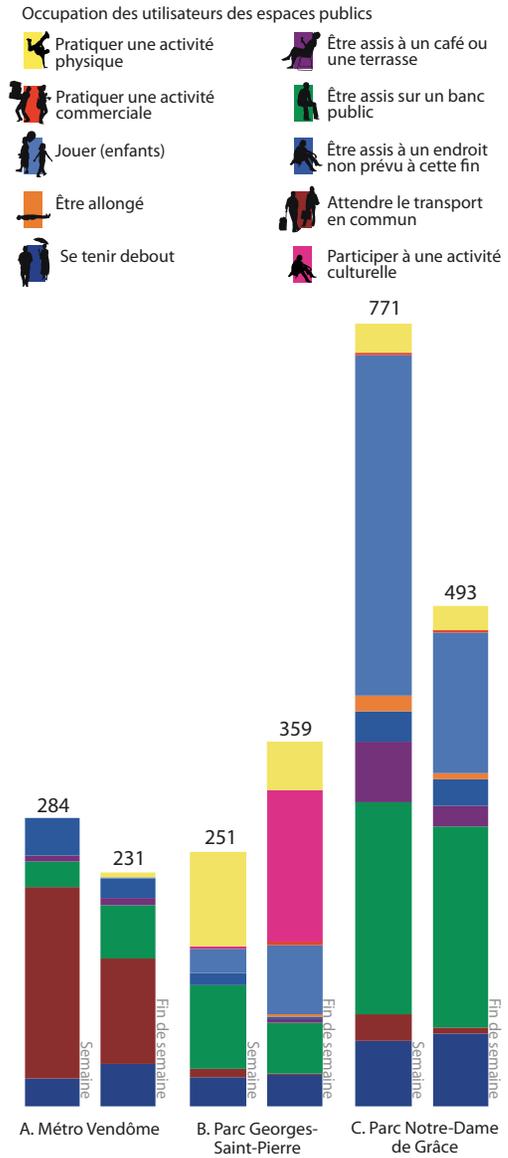
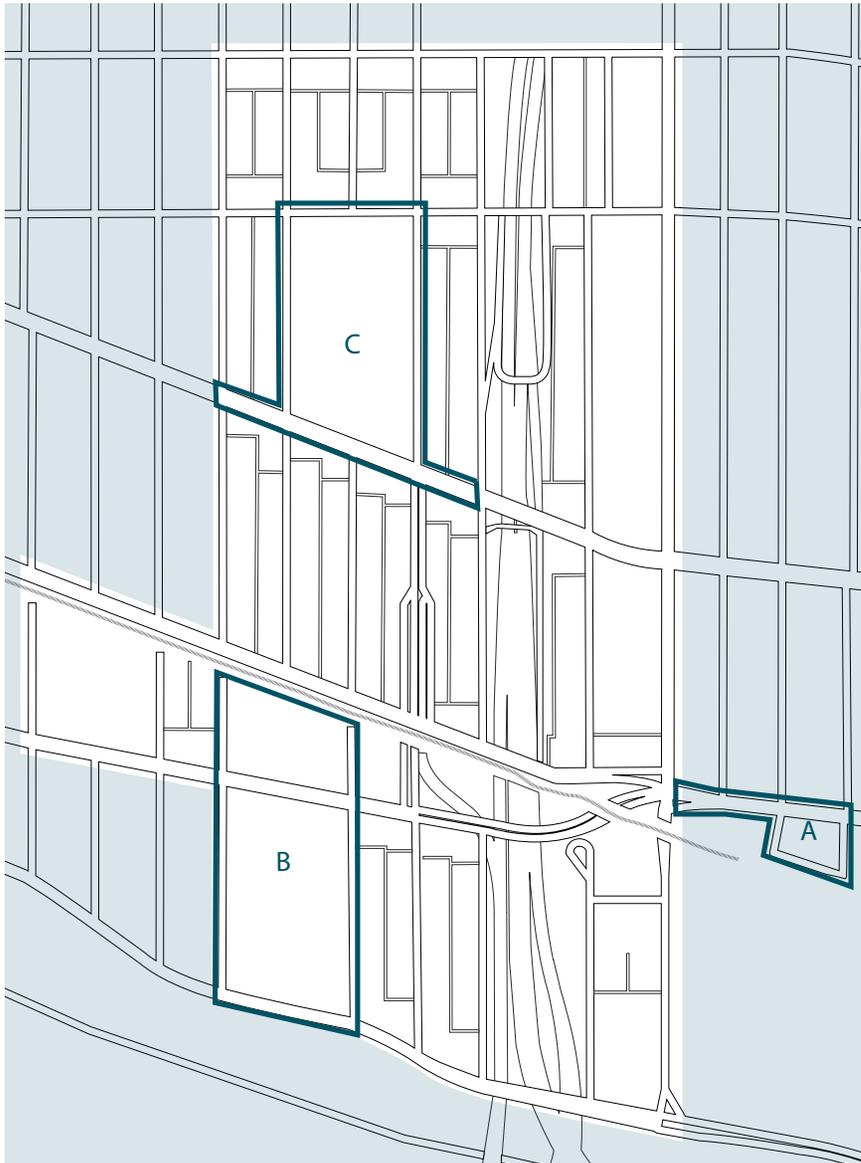
Sources : Enquête Public Space, Public Life (CEUM, août 2010)



17. POTENTIEL PIÉTONNIER SUR LES RUES COMMERCIALES



18. OCCUPATION DES USAGERS DANS LES ESPACES PUBLICS

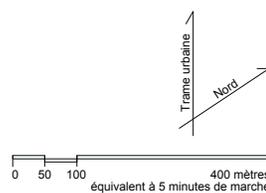


20. COMPTAGES DES USAGERS DU TRANSPORT COLLECTIF

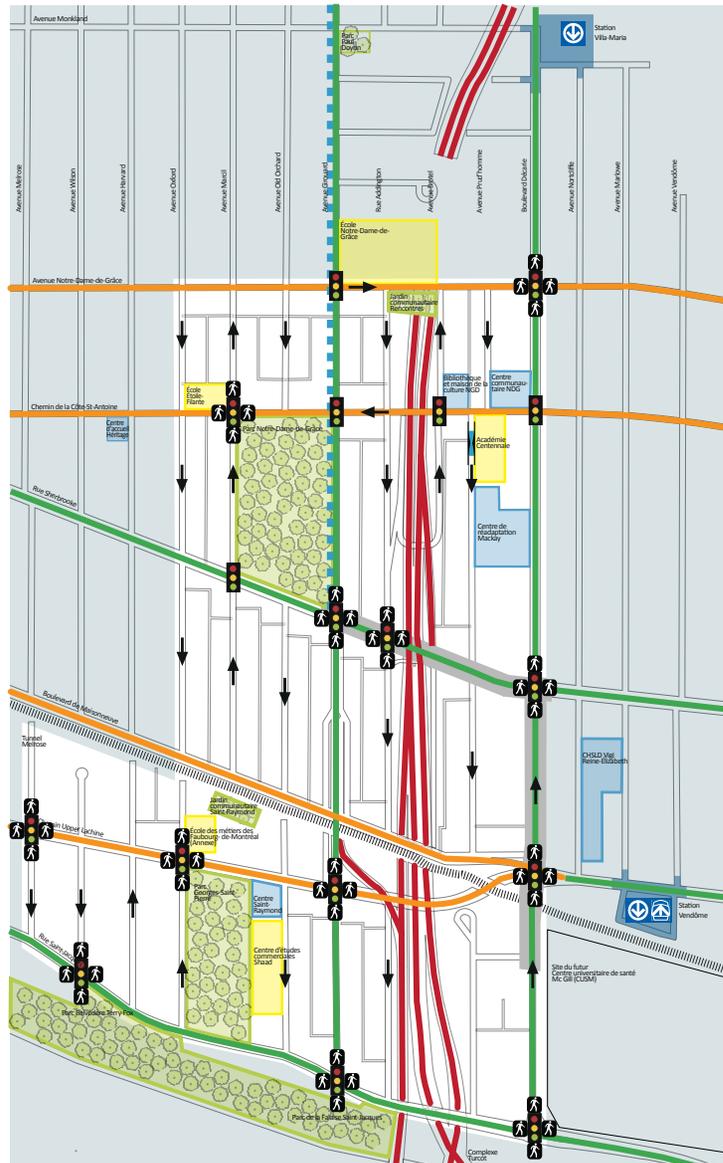


610
Nombres d'usagers
montant et descendant
des autobus

Source : Achalandage, STM, 2010



21. RÉSEAU ROUTIER



Réseau routier

- Collectrice
- Artère
- Autoroute
- ➔ Sens des voies

Utilisation du sol

- Parc ou jardin communautaire
- École primaire ou secondaire
- Centre communautaire, de santé et de services sociaux
- Accès au métro
- Zone de congestion automobile

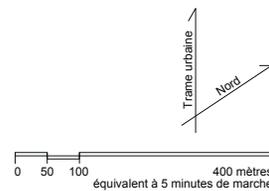
Signalisation

- Feu de circulation
- Feu piéton avec décompte numérique

Mesures d'apaisement de la circulation

- Terre-plein peint au sol
- - - Rétrécissement de la chaussée

Source : Ville de Montréal, 2010



23. PIÉTONS BLESSÉS AUX INTERSECTIONS



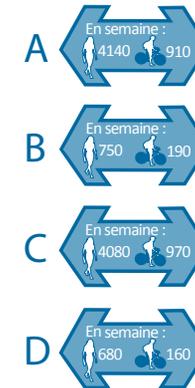
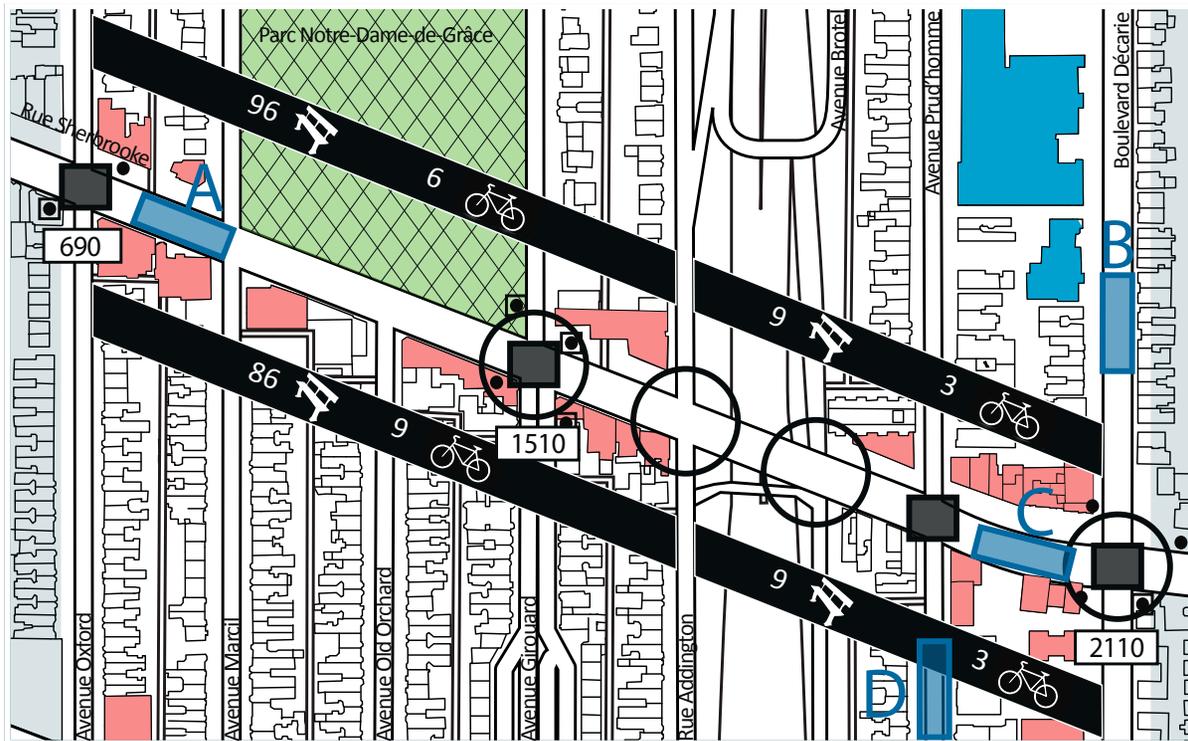
Production: Patrick Morency, François Tessier (Direction Santé Publique-Montréal, Octobre 2010).

24. CYCLISTES BLESSÉS AUX INTERSECTIONS

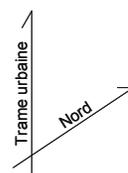


Production: Patrick Morency, François Tessier (Direction Santé Publique-Montréal, Octobre 2010).

25. LA RUE SHERBROOKE, LA COLONNE VERTÉBRALE DE MONTRÉAL



- Intersection problématique
- Nombre important de collisions
- Bâtiment institutionnel
- Bâtiment commercial
- Lieu de comptage des piétons et des cyclistes
- Résultat des comptages des piétons et des cyclistes
- Nombre d'utilisateurs montant et descendant des autobus à cette intersection par jour
- Parc et espace vert
- Nombre de supports à vélos
- Nombre de places pour s'asseoir
- Arrêt d'autobus
- Arrêt d'autobus avec abribus



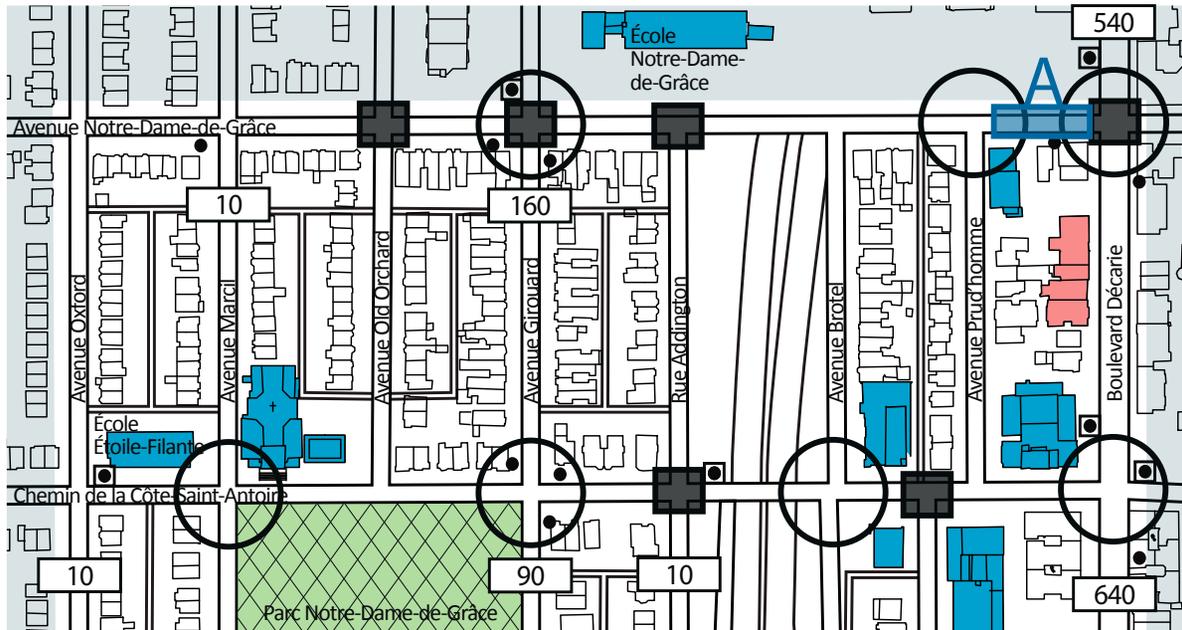
26. LE SECTEUR UPPER LACHINE, UN MILIEU ENCLAVÉ



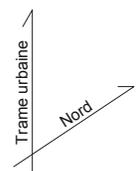
- A** En semaine: 2110 270
- Intersection problématique
- Nombre important de collisions
- Bâtiment institutionnel
- Bâtiment commercial
- Lieu de comptage des piétons et des cyclistes
- Résultat des comptages des piétons et des cyclistes
- Nombre d'usagers montant et descendant des autobus à cette intersection par jour
- Parc et espace vert
- Nombre de supports à vélos
- Nombre de places pour s'asseoir
- Arrêt d'autobus
- Arrêt d'autobus avec aubribus



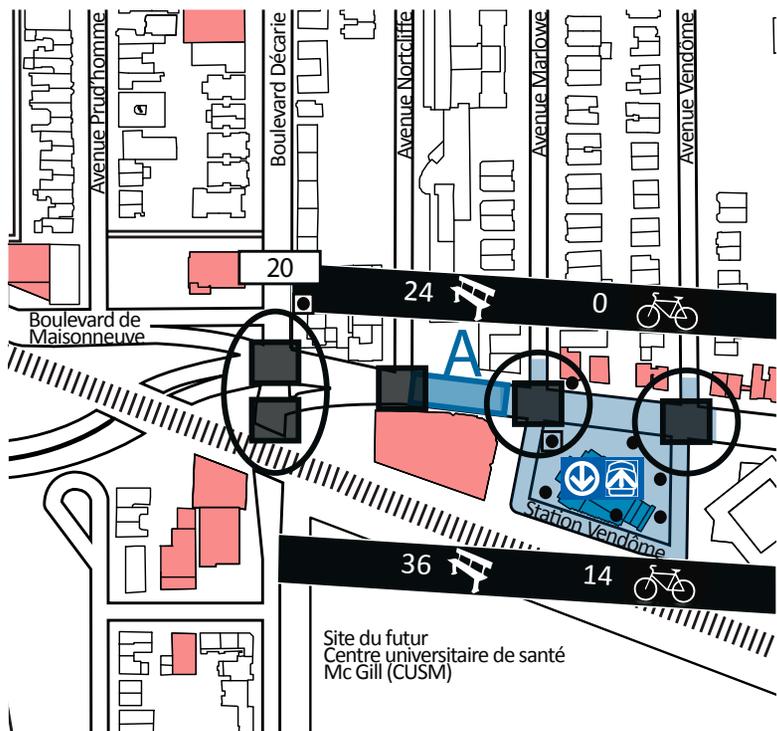
27. LE NORD DU QUARTIER VERT, UN SECTEUR INSTITUTIONNEL DIVERSIFIÉ



-  Intersection problématique
-  Nombre important de collisions
-  Bâtiment institutionnel
-  Bâtiment commercial
-  Lieu de comptage des piétons et des cyclistes
-  Résultat des comptages des piétons et des cyclistes
-  Nombre d'utilisateurs montant et descendant des autobus à cette intersection par jour
-  Parc et espace vert
-  Nombre de supports à vélos
-  Nombre de places pour s'asseoir
-  Arrêt d'autobus
-  Arrêt d'autobus avec aubus



28. LA STATION VENDÔME, UN PÔLE INTERMODAL EN TRANSITION

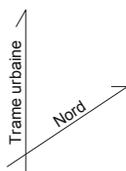


Métro Vendôme
15 500 entrées
(jour moyen de semaine, 2006)

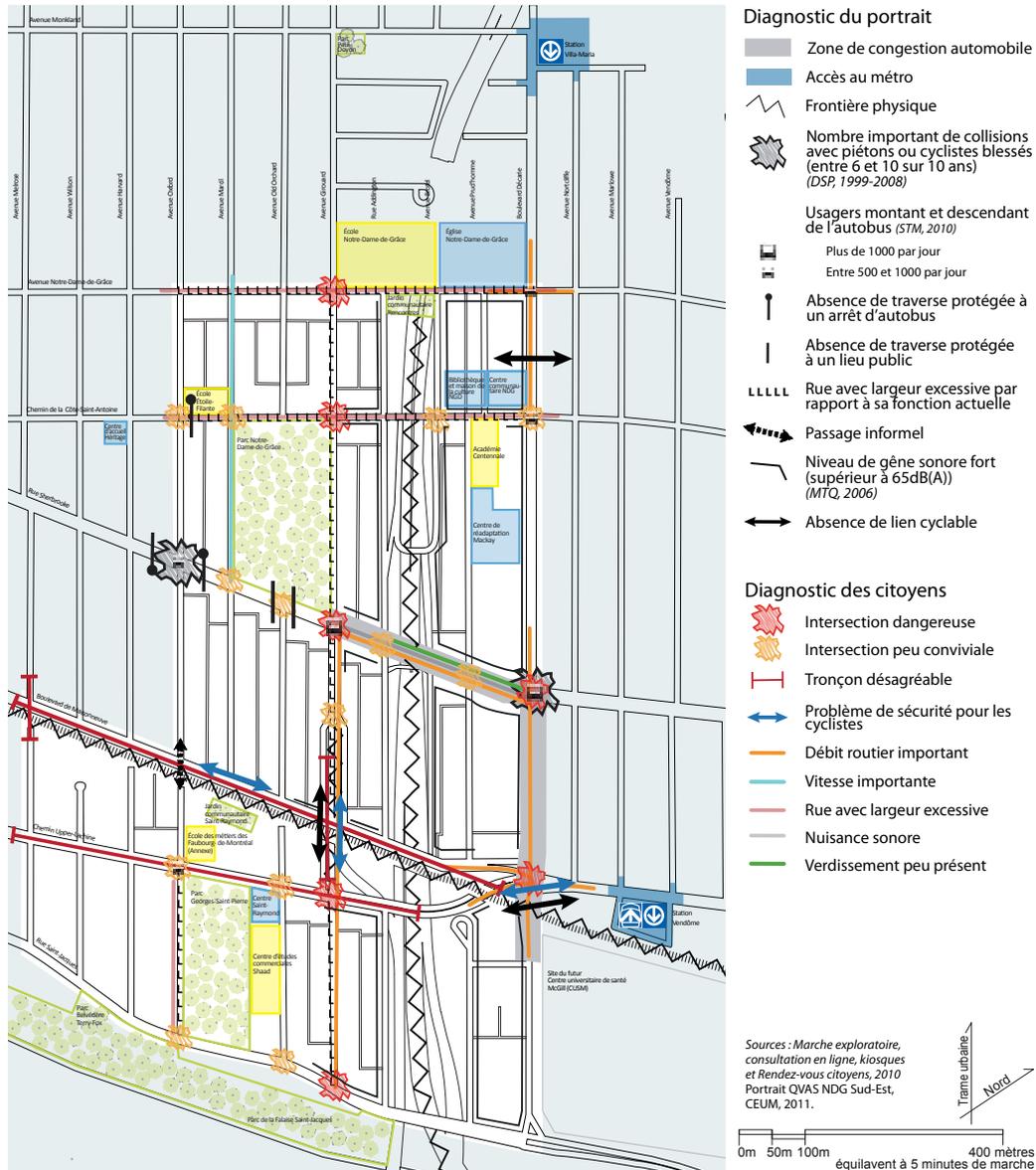
Gare Vendôme
(Train de banlieue)
2 215 entrées
(jour moyen de semaine, 2006)

- Intersection problématique
- Nombre important de collisions
- Bâtiment institutionnel
- Bâtiment commercial
- Lieu de comptage des piétons et des cyclistes
- Résultat des comptages des piétons et des cyclistes

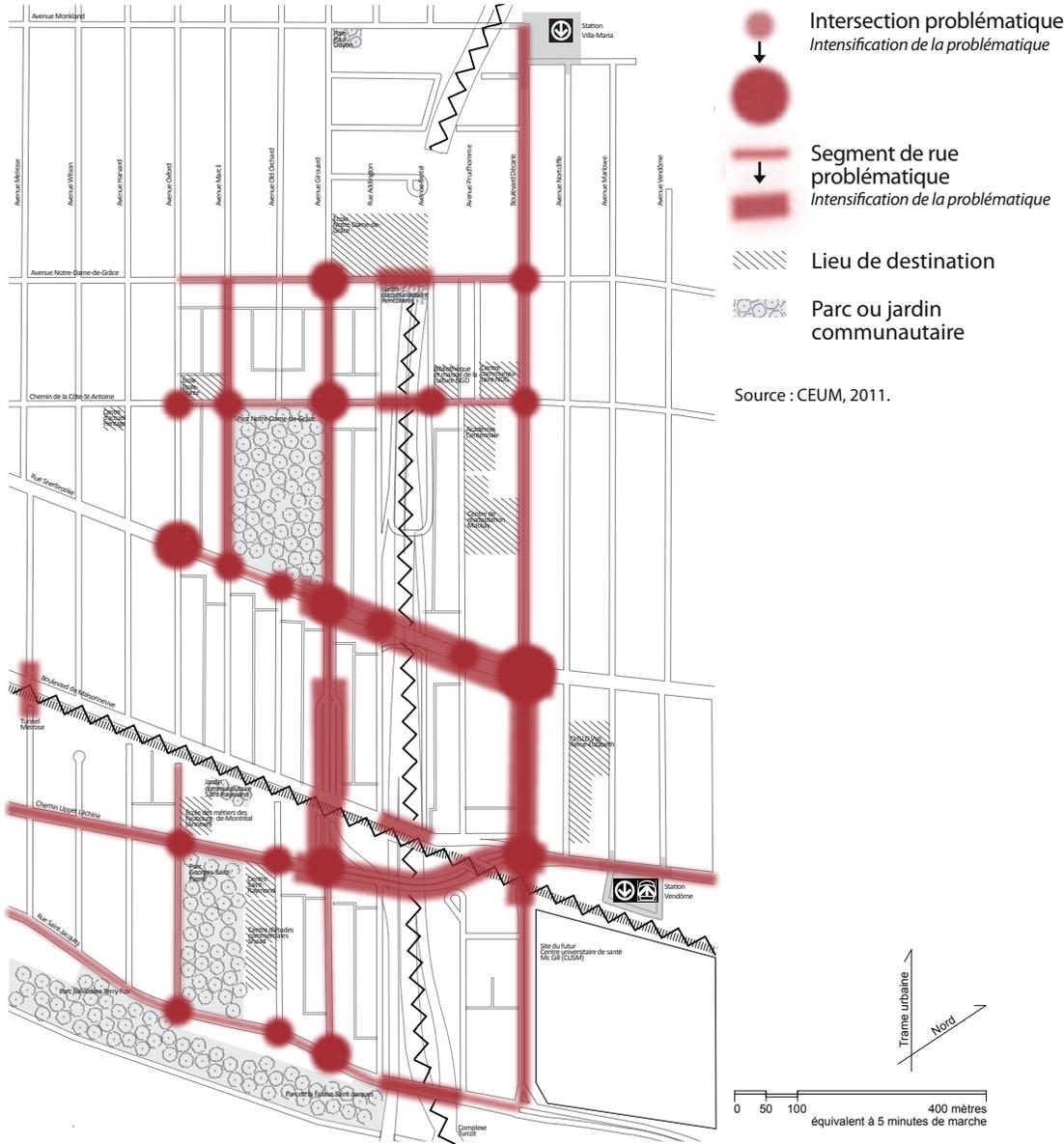
- Nombre d'utilisateurs montant et descendant des autobus à cette intersection par jour
- Parc et espace vert
- Nombre de supports à vélos
- Nombre de places pour s'asseoir
- Arrêt d'autobus
- Arrêt d'autobus avec abribus



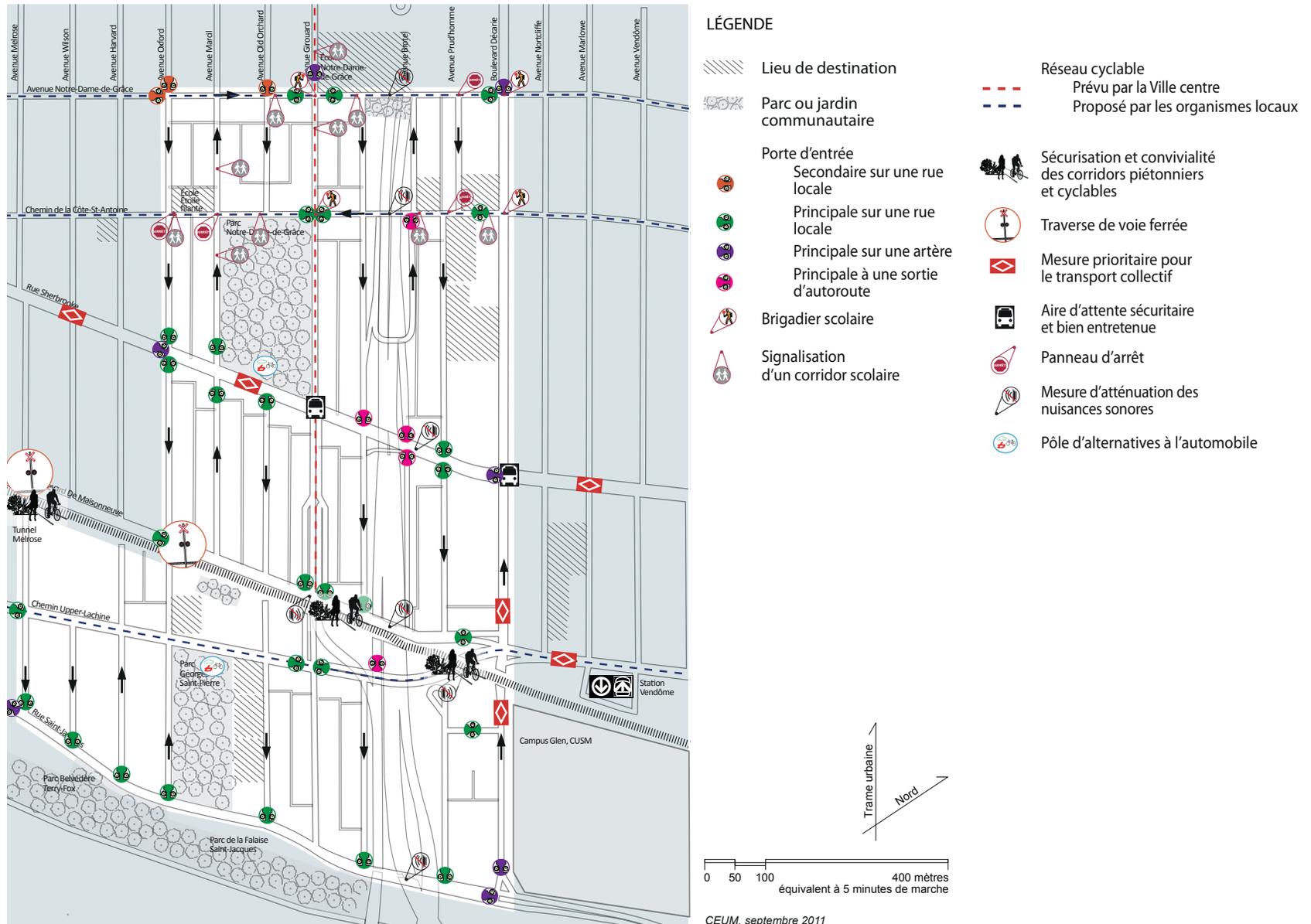
29. DIAGNOSTIC DU PORTRAIT ET DES CITOYENS



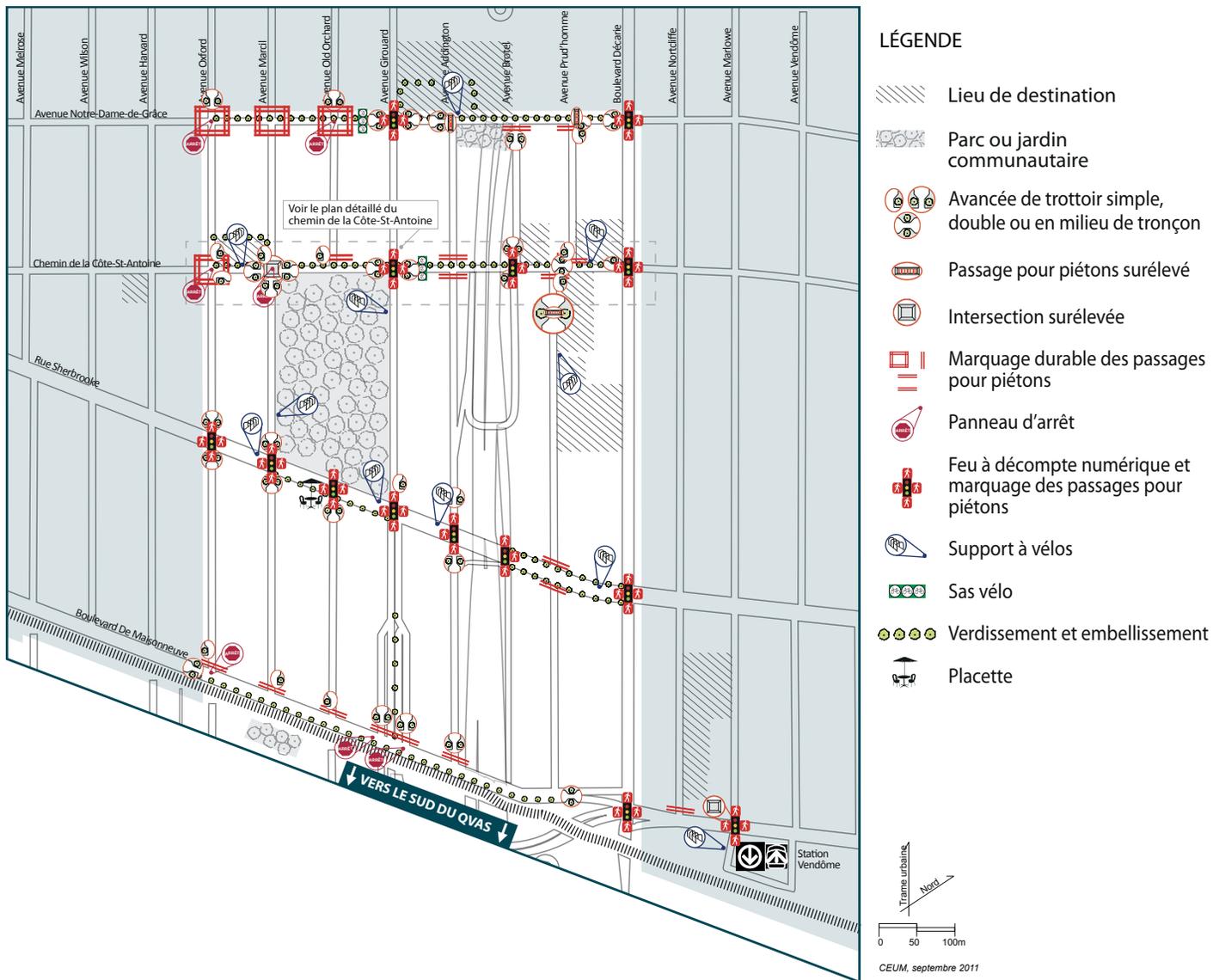
30. LIEUX D'INTERVENTION PRIORITAIRES



31. PLAN DES INTERVENTIONS GÉNÉRALES POUR LE QUARTIER VERT DE NDG SUD-EST



32. PLAN DES INTERVENTIONS SPÉCIFIQUES POUR LE SECTEUR NORD DU QUARTIER



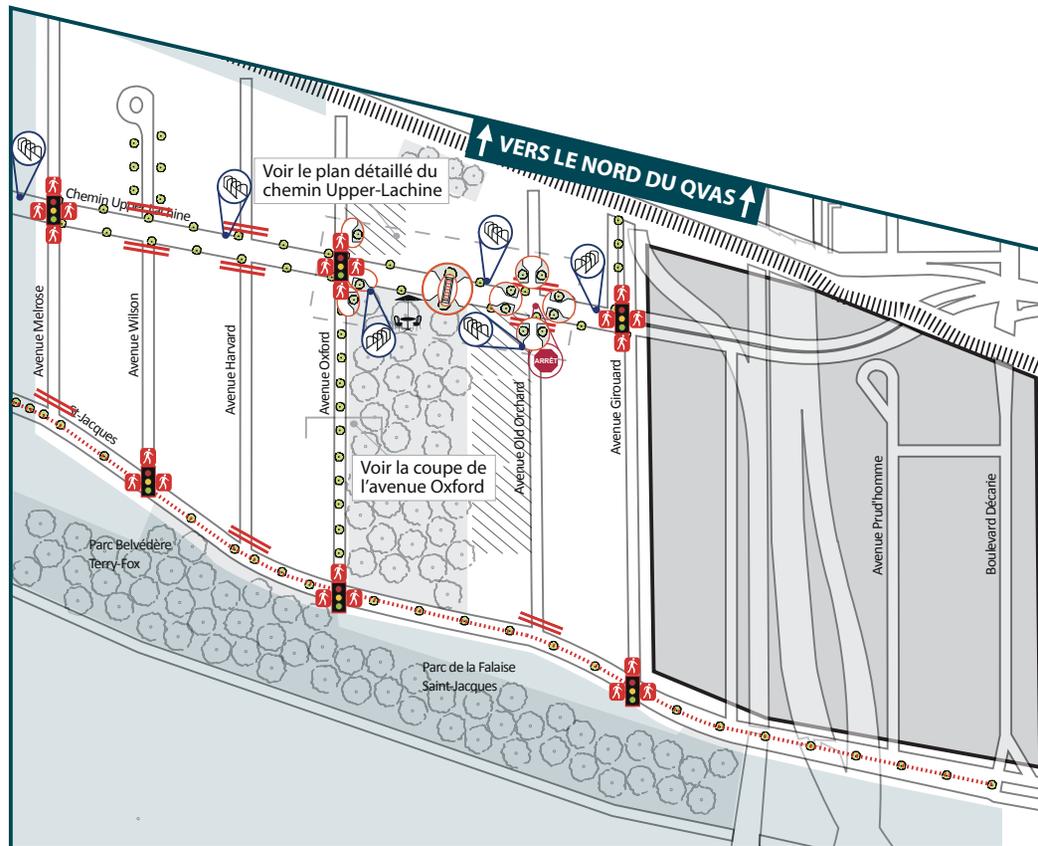
33. PLAN DU CHEMIN DE LA CÔTE-SAINT-ANTOINE ENTRE L'AVENUE OXFORD ET LE BOULEVARD DÉCARIE



34. PLAN DU CHEMIN DE LA CÔTE-SAINT-ANTOINE ENTRE L'AVENUE ADDINGTON ET LE BOULEVARD DÉCARIE



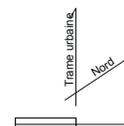
35. PLAN DES INTERVENTIONS SPÉCIFIQUES POUR LE SECTEUR SUD DU QUARTIER



CEUM, septembre 2010

LÉGENDE

-  Lieu de destination
-  Parc ou jardin communautaire
-  Avancée de trottoir simple, double ou en milieu de tronçon
-  Passage pour piétons surélevé
-  Marquage durable des passages pour piétons
-  Panneau d'arrêt
-  Feu à décompte numérique et marquage des passages pour piétons
-  Support à vélos
-  Terre-plein central
-  Verdissement et embellissement
-  Placette
-  Secteur dont les interventions sont tributaires du plan d'aménagement du Campus Glen du CUSM et de ses abords



36. PLAN DU CHEMIN UPPER LACHINE ENTRE LES AVENUES OXFORD ET OLD ORCHARD



