

Mémoire pour la consultation publique: Secteur St-Raymond et abords du futur CUSM Office de Consultation Publique de Montréal

Comité de Suivi Plan Quartier Vert NDG SUD-EST

7 mars 2013

Quartier vert
actif et en santé
NDG SUD-EST



Un comité supporté par:

Conseil Communautaire de Notre-Dame de Grâce
<http://www.ndg.ca/index.php/french/ce-quon-fait/initiatives-du-conseil/170-qvas-ndg>

Partenaires:

Arrondissement CDN-NDG
Centre d'Ecologie Urbaine de Montréal
Québec en Forme
Jeunes en Santé
Eco-quartier NDG
Action Communiterre
CDEC CDN/NDG
Résidents et Professionnels bénévoles

Table des matières

	Page
Liste des Figures	i
Mise en Contexte et Description du Comité de suivi du Projet Quartier Vert Actif et en Santé NDG Sud-Est	1
Quartier vert actif et en santé NDG Sud-Est.....	1
À propos des Quartiers verts, actifs et en santé (QVAS).....	2
Composition du Comité de suivi.....	3
Propositions du projet QVAS NDG Sud Est	4
Autres considérations.....	7
Annexe 1 : Extraits du Plan QVAS NDG Sud-Est	8

Liste des Figures

Figure 1	Carte du projet QVAS NDG Sud-Est
Figure 2	Plan des propositions spécifique pour le secteur sud du quartier
Figure 3	Plan des propositions spécifique pour le secteur nord du quartier
Annexe	Extraits du Plan QVAS NDG Sud-Est

Mise en Contexte et Description du Comité de suivi du Projet Quartier Vert Actif et en Santé NDG Sud-Est

L'adoption massive, au cours des dernières décennies, de la voiture comme mode de transport et l'aménagement des villes pour accommoder ces déplacements automobiles, ont entraîné des impacts environnementaux et de santé majeurs, principalement en milieu urbain. En plus des problèmes dus à la pollution de l'air et des risques accrus d'accidents de la route, les modes de déplacement sédentaires favorisés par cette situation, notamment chez les jeunes, constituent un des principaux facteurs de risque d'embonpoint ou d'obésité, qui touche les Québécois et menace leur santé.

Le passage à des modes de transport actifs (marche, vélo, etc.) contribuerait à réduire l'ensemble de ces impacts et à rehausser la qualité de vie dans les quartiers urbains. Pour rendre possible cette transition, il est toutefois nécessaire de fournir au préalable aux citoyens un environnement bâti et des aménagements physiques sécuritaires et conviviaux.

Le projet *Quartiers verts, actifs et en santé* s'appuie sur le quartier en tant que lieu d'ancrage pour modifier l'environnement quotidien des jeunes et repose sur la concertation de tous les acteurs concernés.

Quartier vert actif et en santé NDG Sud-Est

Le Plan de quartier vert, actif et en santé dans le sud-est de NDG, réalisé entre juin 2010 et novembre 2011, propose le réaménagement des rues et des espaces publics au bénéfice des piétons et des cyclistes. Le projet s'est basé sur diverses activités de participation où les citoyens ont pu rencontrer l'équipe responsable du projet et discuter des interventions proposées dans le quartier.

Quatre priorités ont été établies par le comité local et Mobiligo, l'organisation partenaire initiale, afin d'améliorer la mobilité dans le quartier:

- 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 de Montréal
- Améliorer l'accessibilité aux stations de métro Vendôme et Villa-Maria

Le projet QVAS NDG Sud-Est propose différentes interventions dans un secteur spécifique du quartier (Figure 1). Il est cependant attendu que ces interventions seront éventuellement étendues à la grandeur du quartier Notre-Dame-de-Grâce.

Figure 1 : projet QVAS NDG Sud-Est



À propos des Quartiers verts, actifs et en santé (QVAS)

Le projet Quartier vert actif et en santé NDG Sud-Est, ou QVAS NDG Sud-Est, vise à réaménager le quartier dans le but de prioriser la marche, le vélo et les autres formes de transport alternatives à l'auto-solo. Le projet QVAS NDG Sud-Est est l'un des quatre projets pilotes du projet global QVAS. QVAS est un projet réalisé par le Centre d'écologie urbaine de Montréal.

Le projet QVAS NDG Sud-Est est un projet dirigé par le Conseil communautaire NDG, avec le support de l'arrondissement Côte-des-Neiges - Notre-Dame-de-Grâce et le Centre d'écologie urbaine de Montréal.

Pour plus d'information : <http://www.ndg.ca/index.php/french/ce-quon-fait/initiatives-du-conseil/170-qvas-ndg>

Pour consulter le Plan: <http://www.ecologieurbaine.net/plan-qvas-ndg-sud-est>

Composition du Comité de suivi

Voici la liste des membres du Comité de suivi QVAS NDG Sud-Est:

- Aminata Aïdara (Jeunes en Santé NDG)
- Dominique Barsalou (Conseil communautaire NDG)
- Stéphanie Couillard (résidente)
- Odile Craig (Centre d'écologie urbaine de Montréal)
- Angela Feliziani Iorio (CDEC CDN-NDG)
- Isabelle Giasson (professionnelle)
- Nathalie Johnson (Résidente)
- Claude Lavoie (Québec en Forme)
- Alain Mignot (Centre communautaire NDG)
- Yvette Salinas (Résidente)
- Nicole Schiebel (Eco-quartier NDG)
- Dominique Sorel (Conseil communautaire NDG et Centre d'écologie urbaine de Montréal)
- Melanie Stuy (Action Communitaire)
- Michel Therrien (Arrondissement CDN - NDG)
- Catherine Thibault (Conseil communautaire NDG)

Propositions du projet QVAS NDG Sud Est

L'arrivée du futur CUSM dans l'arrondissement Notre-Dame-de-Grâce suscite un intérêt de développement aux abords du futur centre hospitalier et aura un impact sur le secteur Saint-Raymond, ainsi que sur l'ensemble du Quartier Notre-Dame-de-Grâce. Ce secteur est déjà affecté par la présence de l'autoroute Décarie et la circulation automobile qu'elle induit dans un quartier résidentiel habité par de nombreuses familles et personnes âgées. Ce quartier est aussi desservi par deux stations de métro (Vendôme et Villa Maria) et comportent plusieurs services de proximité (écoles, garderies, commerces, centres communautaires, etc.) qui sont d'importants éléments favorisant la marche dans le secteur. La présence de la piste cyclable sur Maisonneuve ainsi qu'un réseau cyclable en expansion favorise aussi les déplacements à vélo.

Dans ce contexte, nous souhaitons que les recommandations élaborées lors de l'important processus de consultation du projet Quartier Vert, Actif et en Santé NDG Sud-Est soient prises en compte. Notamment par:

- l'aménagement de rues conviviales en réduisant la largeur de la chaussée, principalement aux intersections;
- la sécurisation des intersections par des aménagements physiques et de la signalisation qui tiennent compte des besoins spécifiques des usagers des transports actifs (piétons et cyclistes);
- l'embellissement et l'animation des corridors de marche; et
- l'amélioration de la qualité des lieux de fréquentation et leur accessibilité.

L'annexe 1 comprend des extraits du Plan QVAS NDG Sud-Est illustrant ces recommandations.

Figure 2 : Plan des propositions spécifique pour le secteur sud du quartier

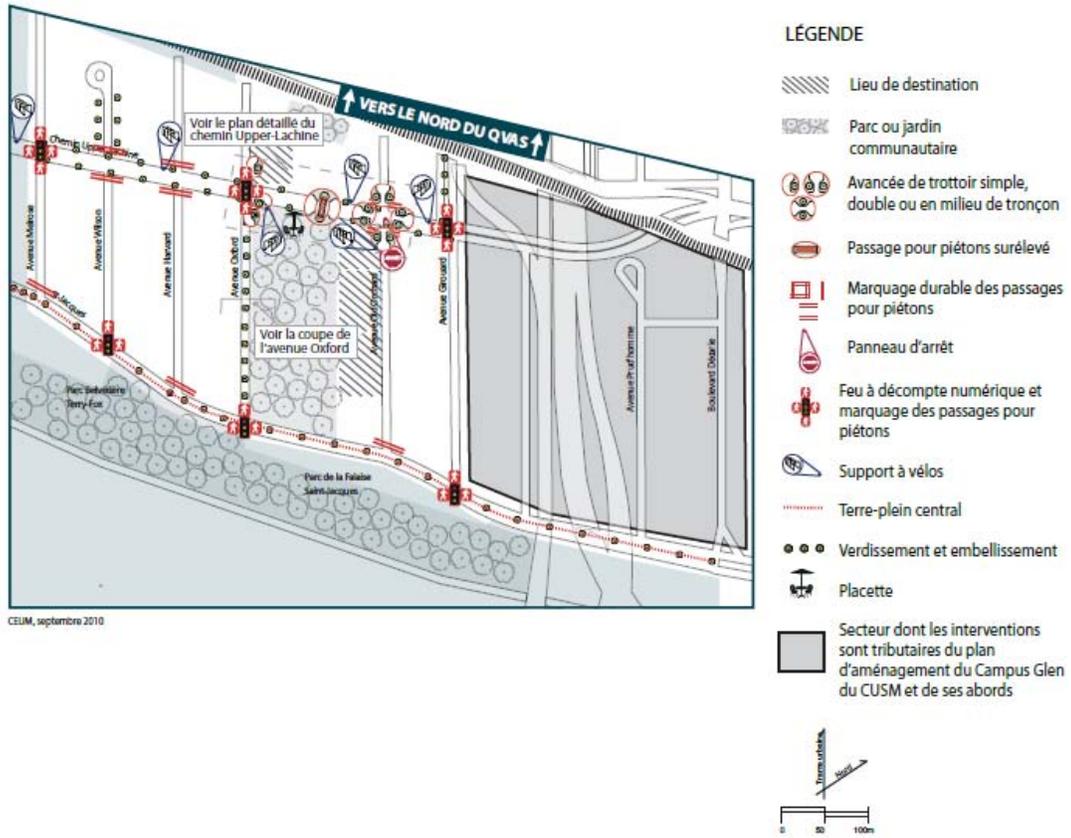
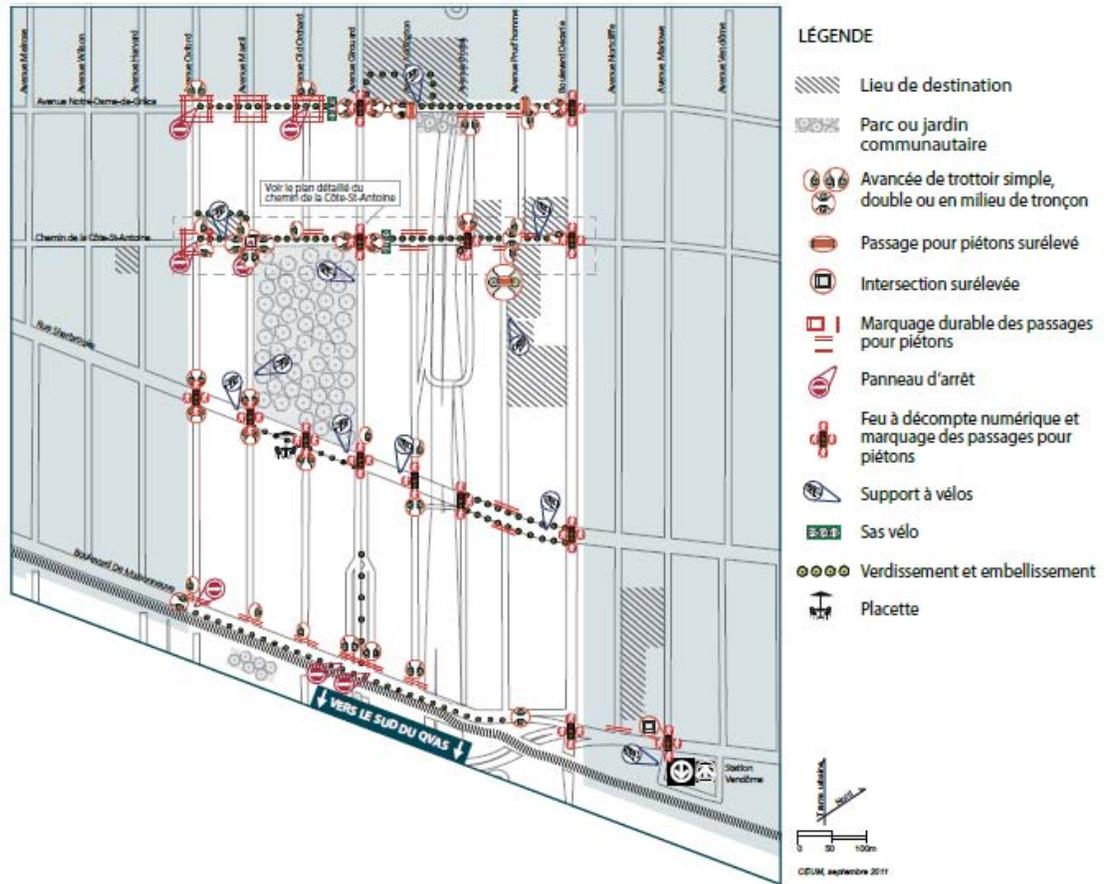


Figure 3 : Plan des propositions spécifique pour le secteur nord du quartier



Autres considérations

Le comité de suivi est aussi préoccupé par les considérations suivantes et souhaite que des mesures soient mises en place afin de :

- Limiter les déplacements de transit des automobiles et camions dans notre milieu de vie;
- Limiter l'augmentation de la circulation de véhicules motorisés dans un secteur déjà saturé en:
 - offrant des aménagements de qualité pour assurer sécurité et confort aux nombreux piétons qui se dirigent vers les stations de métro et autres services de proximité;
 - offrant des aménagements de qualité pour assurer sécurité et confort aux nombreux cyclistes qui empruntent la piste cyclable Maisonneuve;
 - offrant des transports collectifs performants tout en maintenant le caractère convivial des artères comme la rue Sherbrooke qui est un véritable milieu de vie;
 - explorant toutes les autres méthodes de gestion des déplacements.
- Éviter la création d'îlots de chaleur en maximisant la plantation d'arbres et de verdure dans le secteur;
- Bonifier l'offre de services de proximité, notamment les services de gardes, d'éducation, espaces communautaires et autres; et
- Offrir des commerces de proximité qui répondent aux besoins des résidents du secteur.

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 protégeront Une attention particulière est portée aux intersections formées avec les artères et la sortie de l'autoroute de la rue Botrel. des intempéries, verdissement des

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.

parois de l'édicule, éclairage à l'échelle humaine.

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.

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 CHAUSSEE

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 marché, 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.

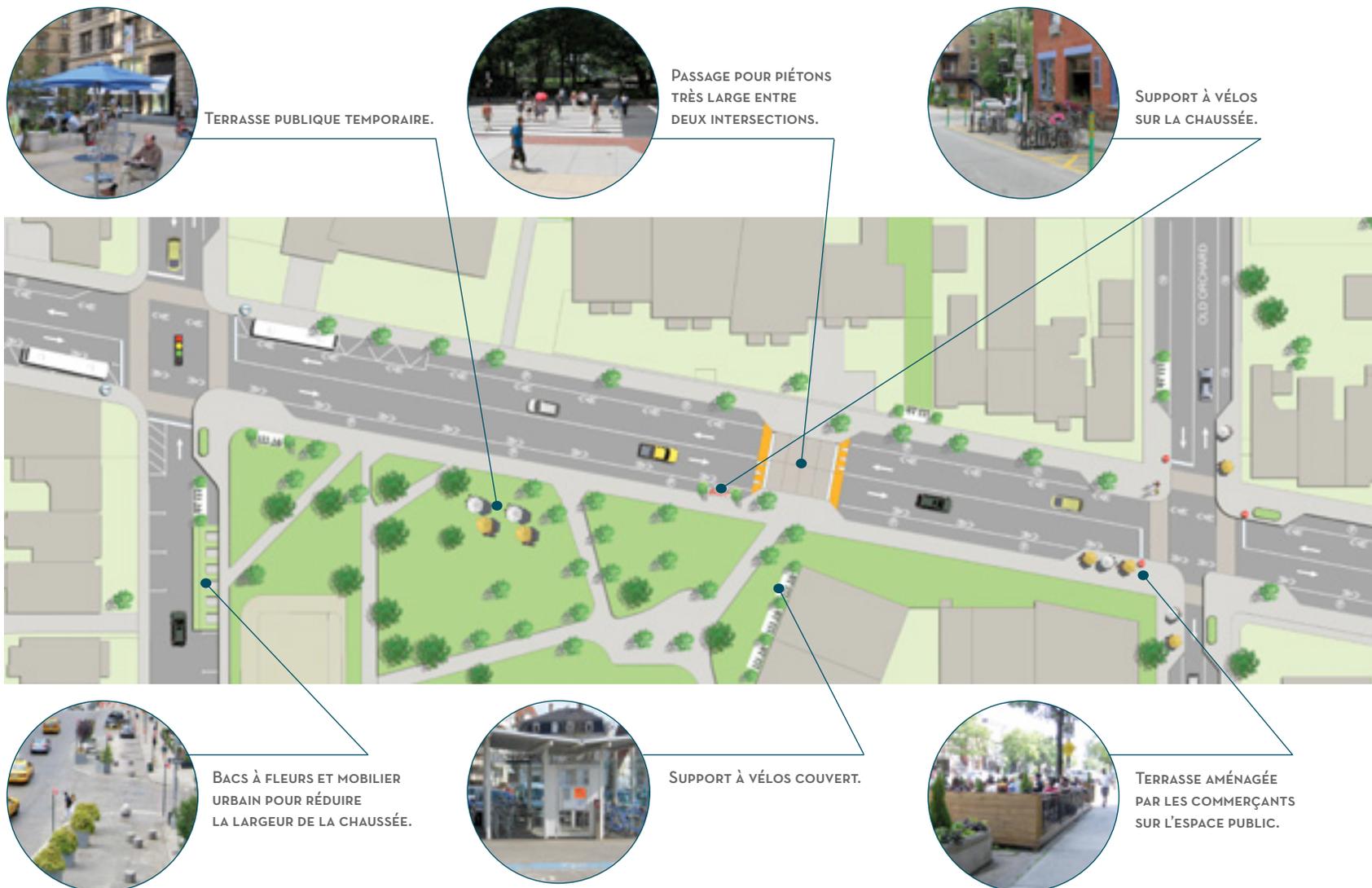


Avancées de trottoir, plantations et terrasses pour relever le caractère du chemin Upper-Lachine. Illustration issue du document de planification détaillée du secteur Saint-Jacques - Upper-Lachine.

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.



Crédit: David Chedore

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.



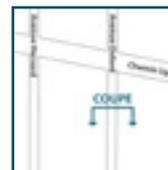
Largeur des voies de circulation réduite par du marquage, une première étape vers des modifications permanentes. 1^{re} Avenue, Montréal.



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



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, 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

