



---

# Concept Quartier vert,

*un milieu de vie dynamique, sain et durable*

---



Présenté par  
Marie-Hélène Armand  
Projet de requalification du secteur Namur-Jean-Talon Ouest  
20 octobre 2009

# Quartiers verts actifs et en santé



Modifier l'environnement bâti pour  
favoriser le transport actif sécuritaire

# Objectif du projet

Repenser l'aménagement urbain pour favoriser la marche, le vélo et les autres modes de transport actifs

## 3 Volets

1. Susciter l'**adoption de politiques publiques** et de **pratiques professionnelles** favorables au transport actif
2. Démontrer la **faisabilité** de l'aménagement de QVAS
3. Stimuler le **débat public** sur la place des transports actifs et collectifs



### Actions

Production **d'outils** de référence: recueil de pratiques inspirantes

Organisation **d'événements** publics, **plaidoyers** médiatiques et **représentations politiques**

**Accompagnement** des communautés locales dans la planification de quartiers verts, actifs et en santé

# Vision du quartier vert

1. Espaces publics et rues pour toutes les personnes
2. Transport actif sécuritaire
3. Connexion entre les gens et la nature
4. Sentiment d'appartenance et créativité continue
5. Participation communautaire inclusive
6. Vision de vivabilité à long terme

# Vision du quartier vert

1. Espace publics et rues pour toutes les personnes

2. Transport actif sécuritaire

3. Connexion entre les gens et la nature

4. Sentiment d'appartenance et créativité en continue

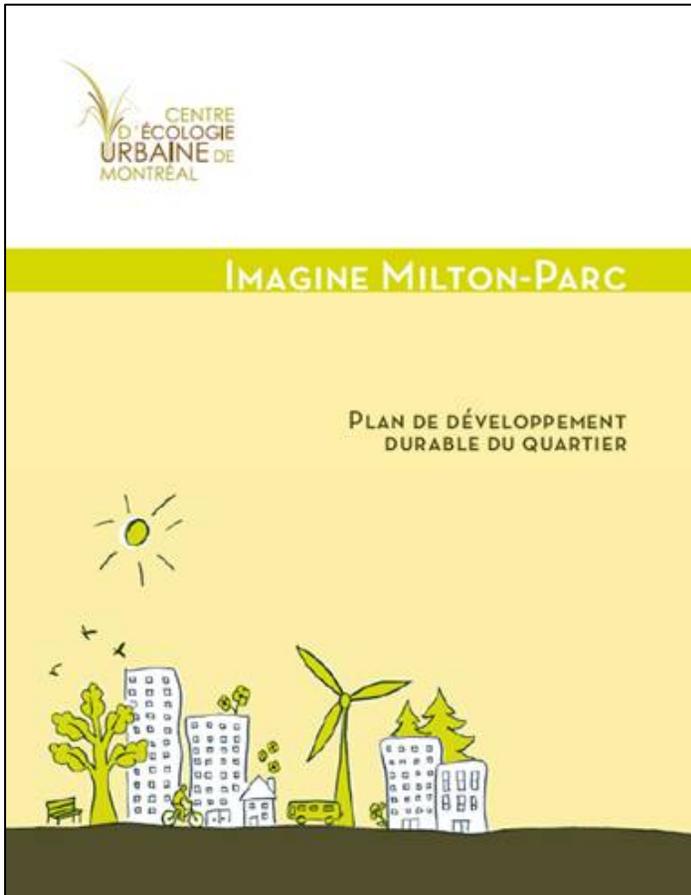
5. Participation communautaire inclusive

6. Vision de vivabilité à long terme

# Vision du quartier vert

## 1. Espaces publics et rues pour toutes les personnes

*Objectif pour le transport:  
Les personnes au cœur du déplacement; pas les voitures*



Summary | Imagine Milton-Parc | A Neighbourhood Sustainability Plan

Synthèse | Imagine Milton-Parc | Plan de développement durable du quartier

Photo de la rue Milton

5. ACTION PLAN  
(see full Plan for complete list of proposed actions)

**TRANSPORT**

**GOAL: PEOPLE AT THE HEART OF TRANSPORT, NOT CARS**

**ORIENTATION: LES PERSONNES AU CŒUR DU DÉPLACEMENT PAS LES VOITURES**

Principes de développement durable

**Sustainability Principles**

1. Sustainable transportation is feasible. Residents already choose active transport, and the neighbourhood is well-served by transit and highly mixed-use within close proximity to employment nodes and services.
2. Sustainable transportation implementation measures must be geared not only to Milton-Parc residents, but to all who travel through the neighbourhood. Some amenities have a regional or even national draw, so all levels of government must be involved in financing and implementation.
3. A broad range of change is necessary: changes to infrastructure, changes in individual behaviour and changes in public policies. The point is to develop a different way of seeing things. Sustainable development requires philosophical and functional changes that are implemented through infrastructural changes.
4. Transportation Demand Management (TDM) allows for more efficient use of existing transportation networks and depends on simple and often low-cost methods. More space dedicated to the automobile does not alleviate congestion, because increased road supply simply invites people to shift to individual automobile use.
5. Creation of living spaces with pedestrian priority areas and intensive traffic-calming measures as well as a balance of individual private use (for transportation) with several other uses – social interaction, children's play, physical fitness, family activities and so on – transport private yards and gardens and accessible public open space are quite rare in the neighbourhood. There is little land available for new public spaces, apart from streets and alleys.

**Principes de développement durable**

1. Le transport durable est possible. Les résidents optent déjà pour le transport actif, le secteur est doté d'une mixité impressionnante de fonctions, il est bien équipé en transport en commun, et sa localisation est proche de plusieurs pôles d'emplois et d'autres services.
2. Les pistes d'action du transport durable devront non seulement prendre en compte les résidents de Milton-Parc, mais aussi les voyageurs qui traversent le quartier. Les attraits du quartier attirent des usagers de la grande région métropolitaine; tous les paliers gouvernementaux devront également être interpellés pour le financement et l'implantation.
3. Toute une panoplie d'interventions est nécessaire : changements aux infrastructures, modifications des comportements individuels et transformations des politiques publiques. Le développement durable nécessite un changement de culture qui se concrétise dans des actions.
4. La gestion de la demande permet de maximiser l'utilisation des réseaux de transport existants, en faisant appel à une série de mesures plus légères et souvent moins coûteuses. Même si on affecte plus d'espace à l'automobile, le niveau de congestion se maintient parce que plus de gens sont invités à utiliser l'auto-clo.
5. La création d'espaces de vie avec des zones prioritaires pour les piétons et des mesures intensives d'apaisement de la circulation permettrait un meilleur équilibre entre une utilisation individuelle du transport, l'interaction sociale, les jeux pour les enfants, l'exercice physique, les rencontres de famille et le transport actif. Les cours, les jardins privés et les espaces publics accessibles sont très rares dans le quartier; il ne reste que très peu de terrains disponibles pour de nouveaux espaces publics, à l'exception des rues et des ruelles.

Photo de la rue Milton

Centre d'écologie urbaine de Montréal

14

Vision du quartier vert  
1. Espaces publics et rues pour  
toutes les personnes



Les gens au cœur du transport,  
pas les autos

Vision du quartier vert  
1. Espaces publics et rues pour  
toutes les personnes



Les rues comme « espaces partagés »

## Vision du quartier vert

### 1. Espaces publics et rues pour toutes les personnes



Moins d'espace alloué aux voitures



## Vision du quartier vert

1. Espaces publics et rues pour toutes les personnes

Encore plus d'espace sans auto



*Banská Bystrica*

Slovaquie

# Vision du quartier vert

---

1. Espaces publics et rues pour toutes les personnes
2. Transport actif sécuritaire
3. Connexion entre les gens et la nature
4. Sentiment d'appartenance et créativité continue
5. Participation communautaire inclusive
6. Vision de vivabilité à long terme

Vision du quartier vert  
2. Transport actif sécuritaire

Améliorer l'environnement pédestre

Signalisation à l'échelle pédestre

Traverse plus étroite

Letchworth, Angleterre



Vision du quartier vert  
2. Transport actif sécuritaire



Oxford, Angleterre

Valorisation de l'environnement  
pour piétons

Feu activé par les piétons, traverse à  
niveau pour piétons, refuge central



Letchworth, Angleterre

## Vision du quartier vert 2. Transport actif sécuritaire

avant 1962



*Amagertorv before the square was closed to traffic in 1962.*



Copenhagen

Zones  
piétonnes  
seulement

## Vision du quartier vert 2. Transport actif sécuritaire

Zones prioritaires pour les piétons



# ZONE



Pour résoudre  
les modèles de  
circulation  
complexe

Vision du quartier vert  
2. Transport actif sécuritaire

Zones prioritaires pour  
les piétons



photos: Stadt Zürich, Dienstabteilung Verkehr



En Suisse:  
secteurs résidentiels  
et non résidentiels  
ont une limite de  
vitesse à 20 km/h

Vision du quartier vert  
2. Transport actif sécuritaire



« Woonerf »  
Espace de vie

Vision du quartier vert  
2. Transport actif sécuritaire

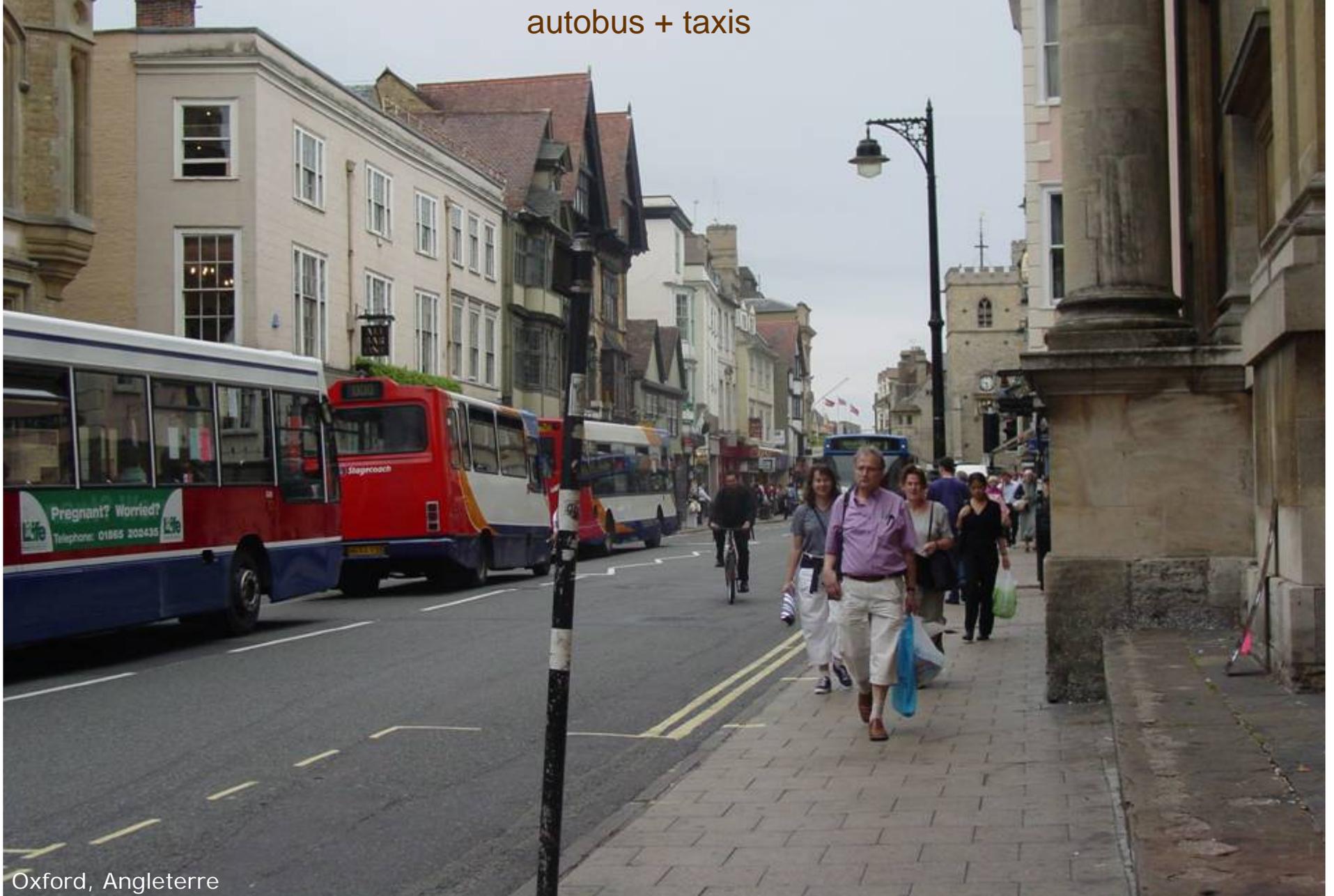
« Woonerf » Espace de vie



Maastricht, Pays-Bas

Vision du quartier vert  
2. Transport actif sécuritaire

Zone mixte: transport actif +  
autobus + taxis



Oxford, Angleterre

Vision du quartier vert  
2. Transport actif sécuritaire

Pistes cyclables colorées

Copenhague

photo: Gehl Architects



Vision du quartier vert  
2. Transport actif sécuritaire

Stationnements à  
vélos  
omniprésents

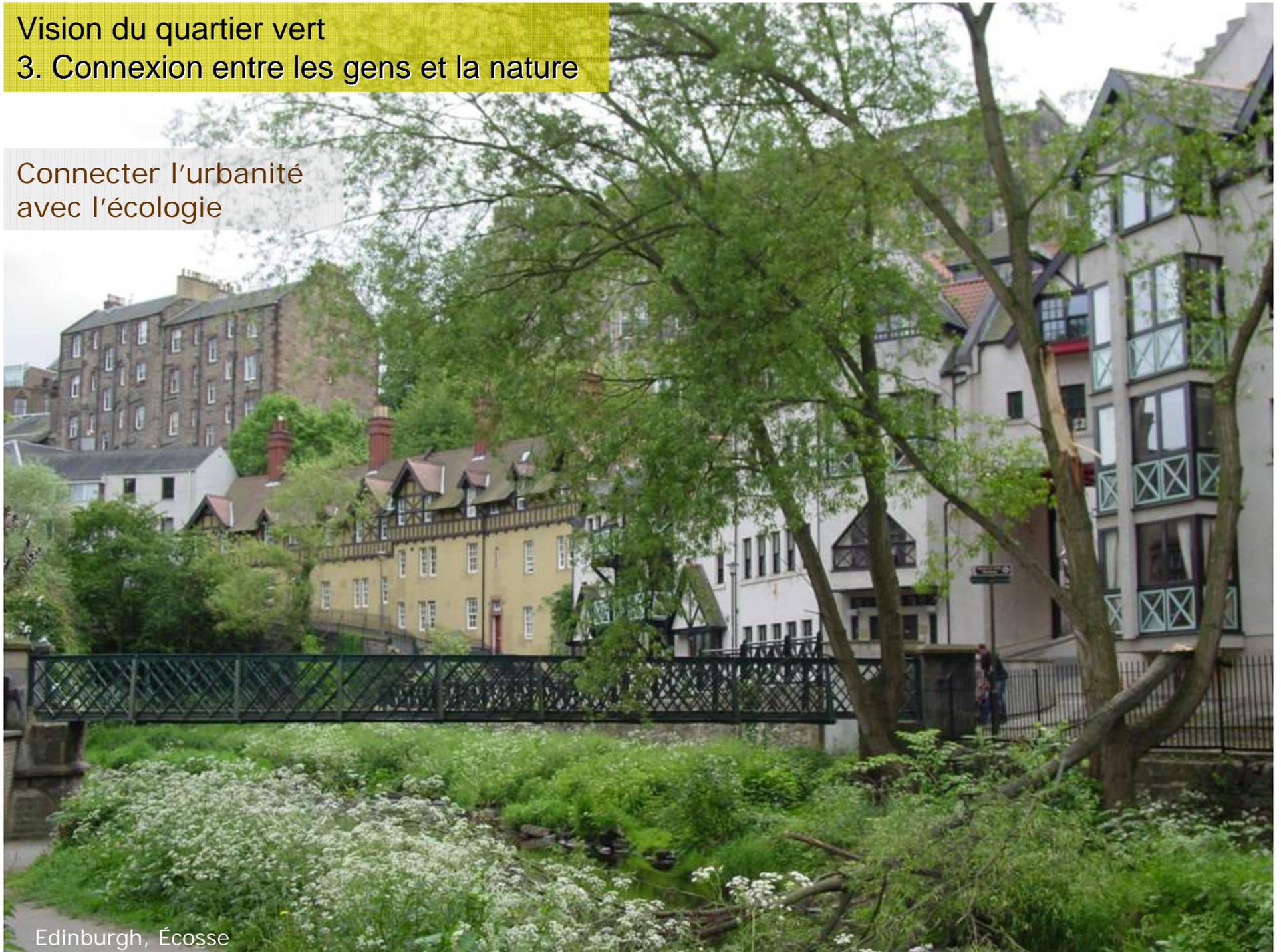


# Vision du quartier vert

1. Espaces publics et rues pour toutes les personnes
2. Transport actif sécuritaire
3. Connexion entre les gens et la nature
4. Sentiment d'appartenance et créativité continue
5. Participation communautaire inclusive
6. Vision de vivabilité à long terme

Vision du quartier vert  
3. Connexion entre les gens et la nature

Connecter l'urbanité  
avec l'écologie



Edinburgh, Écosse

Vision du quartier vert  
3. Connexion entre les gens et la nature



Design et conception  
écologique

Projet pilote de toit vert par le Centre  
d'écologie urbaine de Montréal



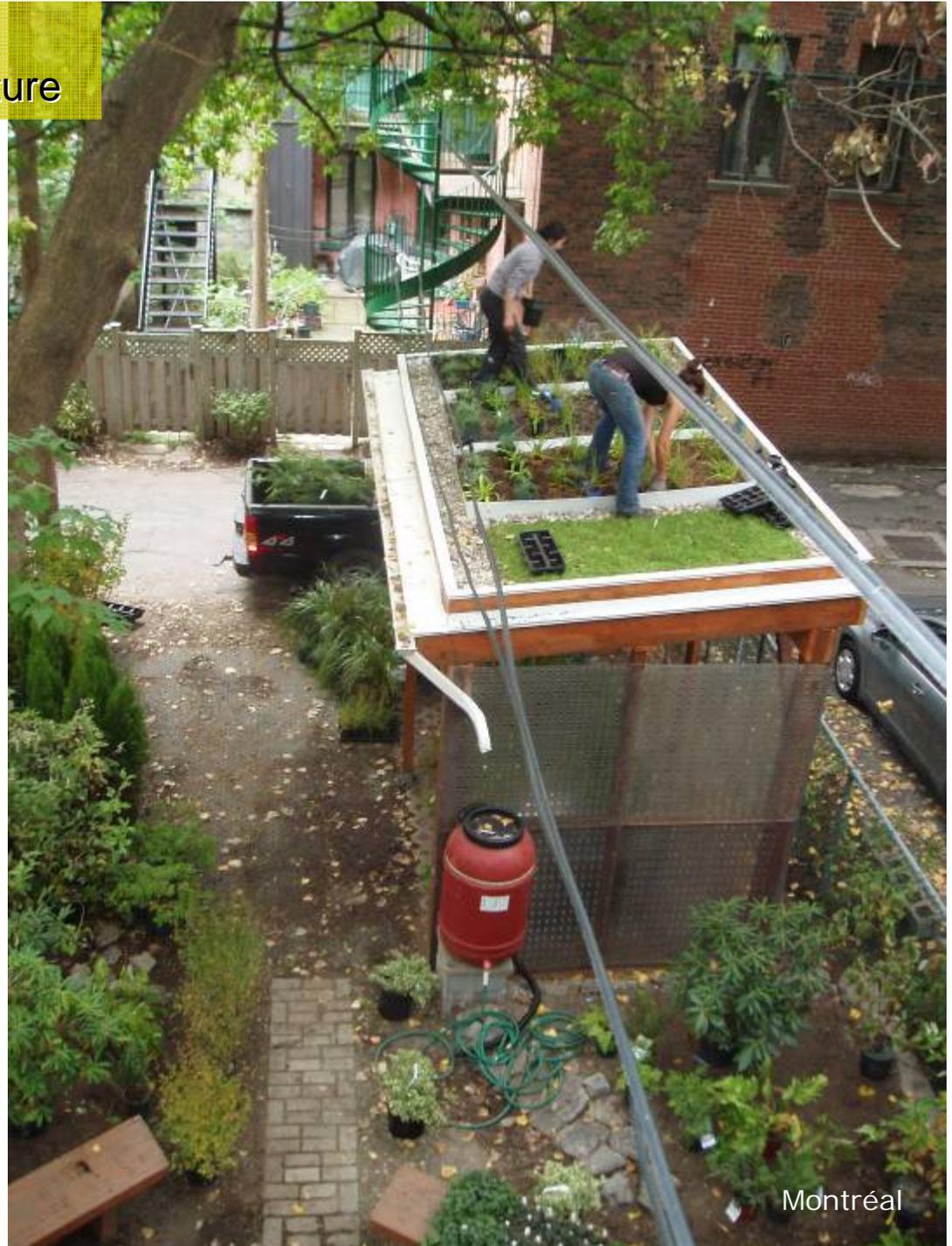
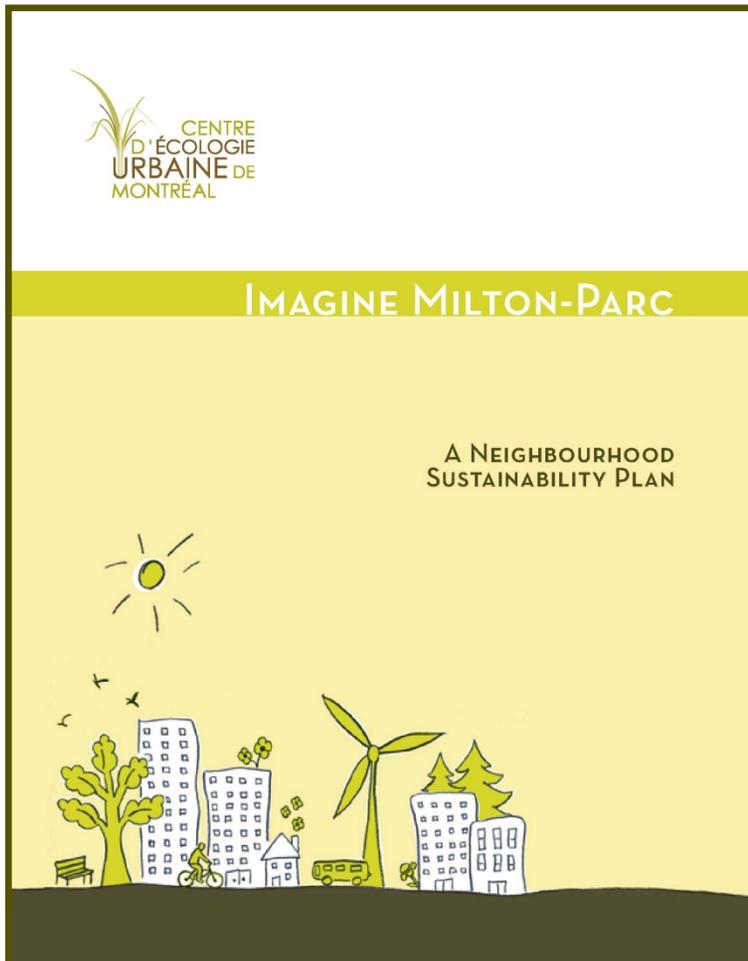
Centre  
d'écologie  
urbaine

Démarche d'une construction écologique  
Par Joël Guédon  
avec le soutien technique de Kevin Lapin et David Thériault

# Vision du quartier vert

## 3. Connexion entre les gens et la nature

Design et conception  
écologique



Vision du quartier vert  
3. Connexion entre les gens et la nature

Agriculture urbaine?



Californie

photo: Richard Register

## Vision du quartier vert

### 3. Connexion entre les gens et la nature

Plus d'environnements récréatifs naturels pour les enfants



'Playscapes', Groundwork UK  
London, Angleterre

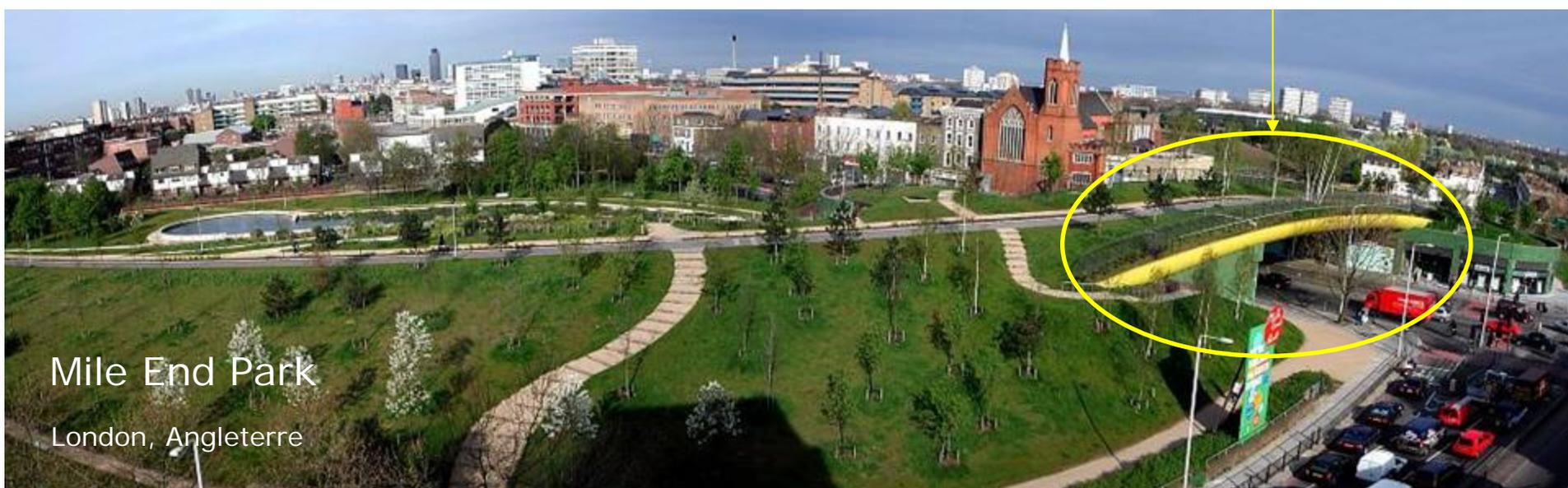
## Vision du quartier vert

### 3. Connexion entre les gens et la nature



Connecter les espaces verts pour les loisirs et la biodiversité

Pont vert



Mile End Park

London, Angleterre

Vision du quartier vert  
3. Connexion entre les gens et la nature

Verdir la ville



Edinburgh, Écosse

# Vision du quartier vert

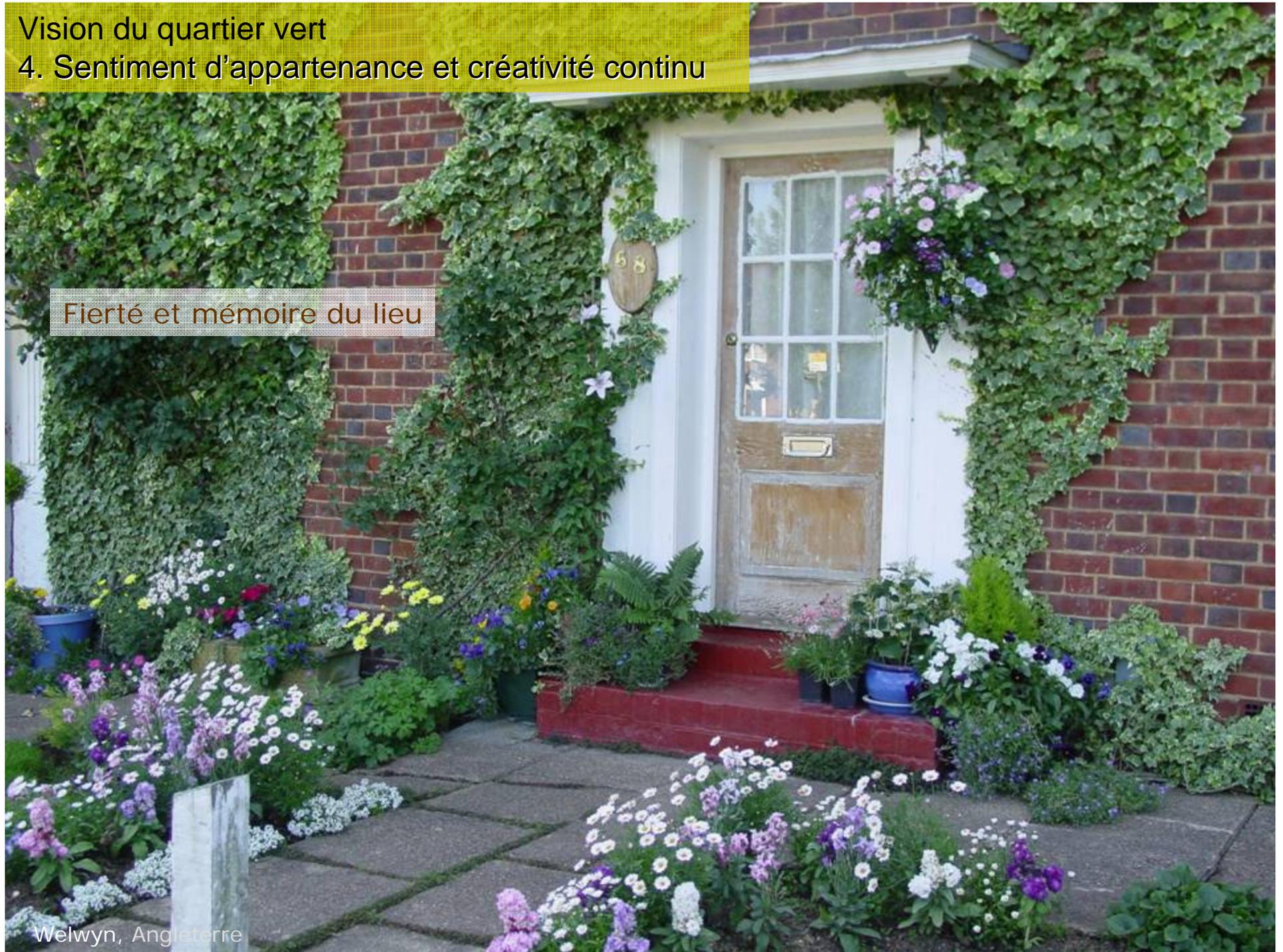
1. Espaces publics et rues pour toutes les personnes
2. Transport actif sécuritaire
3. Connexion entre les gens et la nature
4. Sentiment d'appartenance et créativité en continue
5. Participation communautaire inclusive
6. Vision de vivabilité à long terme

'Urban Lounge'  
St-Gallen, Suisse

photo: «Fussverkehr Schweiz»

Vision du quartier vert  
4. Sentiment d'appartenance et créativité continu

Fierté et mémoire du lieu



Welwyn, Angleterre

Vision du quartier vert  
4. Sentiment d'appartenance et créativité continue

Adapter la ville selon les  
changements de saison



## Vision du quartier vert

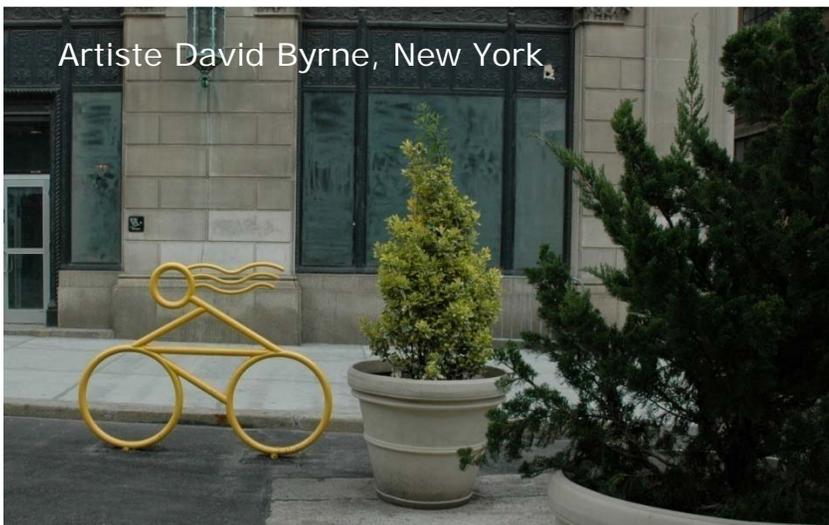
### 4. Sentiment d'appartenance et créativité continue



Artiste Roadsworth, Montréal

Appropriation de l'espace public  
/ art public (formel et informel)

Duluth, Montréal



Artiste David Byrne, New York

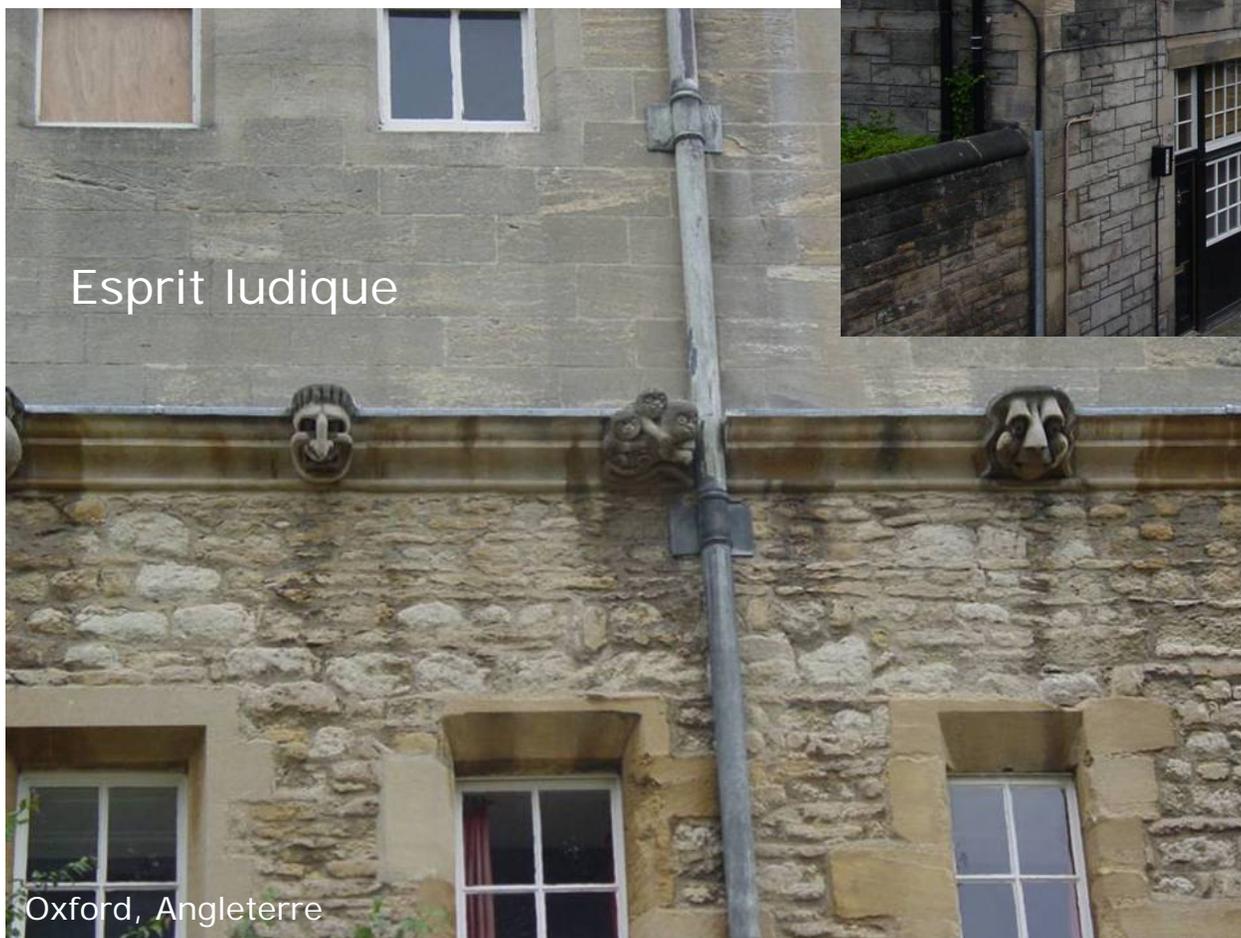


Vision du quartier vert  
4. Sentiment d'appartenance et créativité continue

Architecture et  
urbanisme à  
échelle humaine



Edinburgh, Écosse



Esprit ludique

Oxford, Angleterre

# Vision du quartier vert

1. Espaces publics et rues pour toutes les personnes
2. Transport actif sécuritaire
3. Connexion entre les gens et la nature
4. Sentiment d'appartenance et créativité continue
5. Participation communautaire inclusive
6. Vision de vivabilité à long terme

# Vision du quartier vert

## 5. Participation communautaire inclusive



Démocratie participative



Vision du quartier vert  
5. Participation communautaire inclusive



Capacité des  
résidents à  
influencer le  
quartier

# Vision du quartier vert

## 5. Participation communautaire inclusive

Participation  
des groupes  
marginalisés



# Vision du quartier vert

---

1. Espaces publics et rues pour toutes les personnes
2. Transport actif sécuritaire
3. Connexion entre les gens et la nature
4. Sentiment d'appartenance et créativité continue
5. Participation communautaire inclusive
6. Vision de vivabilité à long terme

Vision du quartier vert  
6. Vision de vivabilité à long terme



Densité, marchabilité

Hamburg, Allemagne

Vision du quartier vert  
6. Vision de vivabilité à long terme

« Bikeability »



Vauban, Freiburg, Allemagne

Mixité d'usages;  
commerces et services  
en proximité

Vision du quartier vert  
6. Vision de vivabilité à long terme



Leadership et engagement politique



Maire de Paris,  
Bertrand Delanoë:

Quartiers verts,  
«Espaces civilisés»,  
service «velib'»,  
tramways

Copenhague:  
Une des belles villes  
piétonnes

Stratégie à long  
terme avec des  
actions à court terme



photo: Gehl Architects

# Programme en 10 étapes de Copenhague

---

1. Conversion des routes en voies de circulation pédestre.
2. Réduire graduellement le trafic et le stationnement.

Débute en 1962 avec la rue Principale



# Programme en 10 étapes de Copenhague

---

3. Transformer les stationnements en espaces publics

4. Conserver une échelle dense et basse



# Programme en 10 étapes de Copenhague

---

5. Honorer l'échelle humaine

6. Peupler le centre

7. Encourager les résidences étudiantes

8. Adapter la ville au changement de saisons



# Programme en 10 étapes de Copenhague

---

9. Promouvoir le cyclisme comme principal transport

10. Rendre les vélos disponibles



# Recap: Vision du quartier vert

1. Espaces publics et rues pour toutes les personnes
2. Transport actif sécuritaire
3. Connexion entre les gens et la nature
4. Sentiment d'appartenance et créativité continue
5. Participation communautaire inclusive
6. Vision de vivabilité à long terme

«Playscapes», Groundwork UK

# Quartiers verts actifs et en santé



Exemple du Plateau Mont-Royal

# Où est le quartier vert?

Peut-être  
ici...



# Où est le quartier vert?

Ou ici...



# Où est le quartier vert?

Mais pas  
ici, par  
exemple...

Les rues  
collectrices et  
les artères font  
aussi partie du  
quartier le  
Plateau



# Quelques idées pour appliquer les meilleures pratiques et politiques des quartiers verts sur le Plateau

---

1. Établir une politique « quartier vert » avec des indicateurs qui, entre autres, priorise l'environnement pédestre pour les investissements (incluant le déneigement p. ex.) et réduit les limites de vitesse (*Vision et action*).
2. Augmenter l'espace alloué aux piétons et cyclistes en éliminant un côté de stationnement ou des voies de circulation sur certaines rues, élargissant les trottoirs et désignant une bande cyclable 2 VOIES (*Espaces publics et rues pour tous*).
3. Fermer complètement ou partiellement certaines rues aux véhicules privés (p. ex. Mont-Royal) et créer les zones piétonnes prioritaires (p. ex. rue Milton) (*Transport actif*).
4. Construire un pont vert pour relier le Parc Jeanne-Mance avec la montagne (*Lien entre les gens et la nature*).
5. Convertir 5% des rues aux voies vertes ('greenways') au cours des 5 prochaines ans (pas de transport motorisé) (*Transport actif*).

# Quelques idées pour appliquer les meilleures pratiques et politiques des quartiers verts sur le Plateau

---

6. Ajouter des « bulbouts » (coin et mi-îlot) avec des arbres et du mobilier urbain sur les rues résidentielles et les artères pour ralentir la circulation automobile et fournir un espace social utilisable (*Espaces publics et rues pour tous*).
7. Mettre en place une zone spéciale sur le Blvd. St-Laurent limitant l'accès aux piétons, vélos, taxis et autobus, avec des heures de livraison restreintes (*Vision et action*).
8. Mettre en place une planification participative des quartiers verts (ex: « Imagine Milton-Parc ») (*Sentiment d'appartenance et participation communautaire*).
9. Établir une politique à long terme pour réduire l'espace alloué aux autos (voies et stationnements) et fixer des objectifs chiffrables de conversion par année de l'espace public utilisable et vert (*Vision et action*).
10. Adopter un « code de la rue » comme celui en Belge (p. ex. sens uniques limités) (*Transport actif*).



Merci!



Marie-Hélène Armand  
marie-helene@ecologieurbaine.net  
20 juin 2009