

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

Pour de l'information complète, veuillez consulter les pages suivantes.

La démarche de planification participative:

<http://www.ndg.ca/>

<http://www.ecologieurbaine.net/quartiers-verts>



Comité de travail – 14 décembre 2012

Consultation publique - Quartier St-Raymond et abords du CUSM

- Mise en contexte – Quartiers verts, actifs, et en santé
 - Le QVAS NDG Sud-Est, un processus participatif
 - Le Comité de suivi
- Portrait du Quartier
- Propositions d'interventions
- Questions

Pour de l'information complète, veuillez consulter les pages suivantes.

La démarche de planification participative:

<http://www.ndg.ca/>

<http://www.ecologieurbaine.net/quartiers-verts>

Les quartiers verts à Montréal

La Ville de Montréal annonce la création de « quartiers verts pour augmenter la sécurité des piétons et des cyclistes et la qualité de vie dans les quartiers »

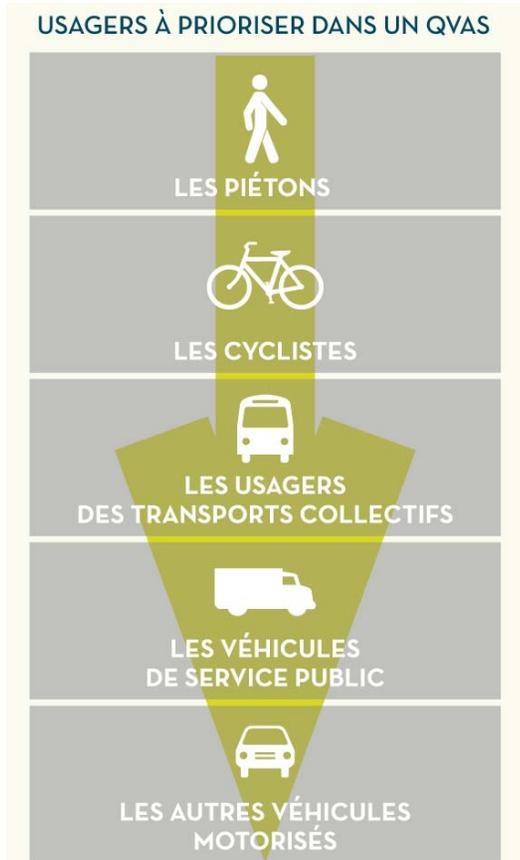
Plan de transport – Chantier no. 16 (juin 2008)



Le Quartier vert, actif et en santé

LE BUT DU PROJET

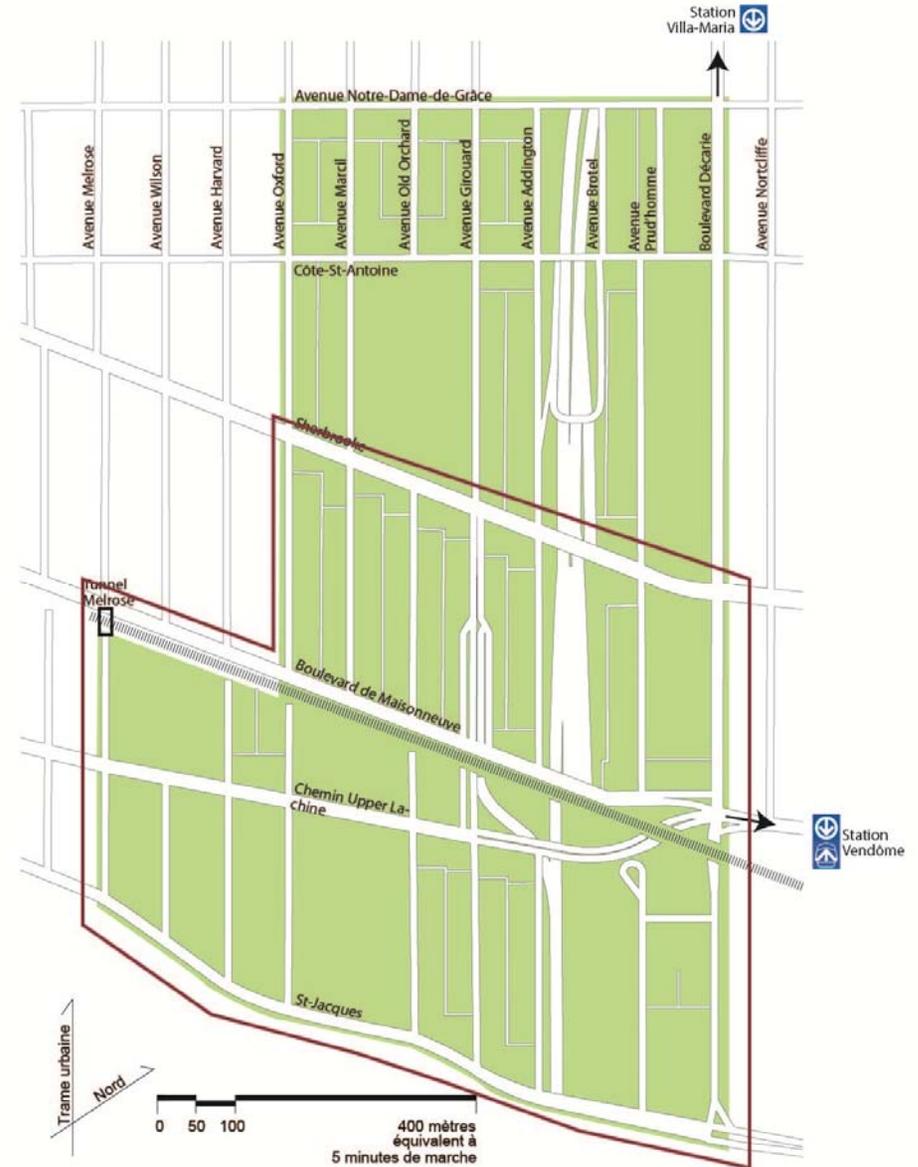
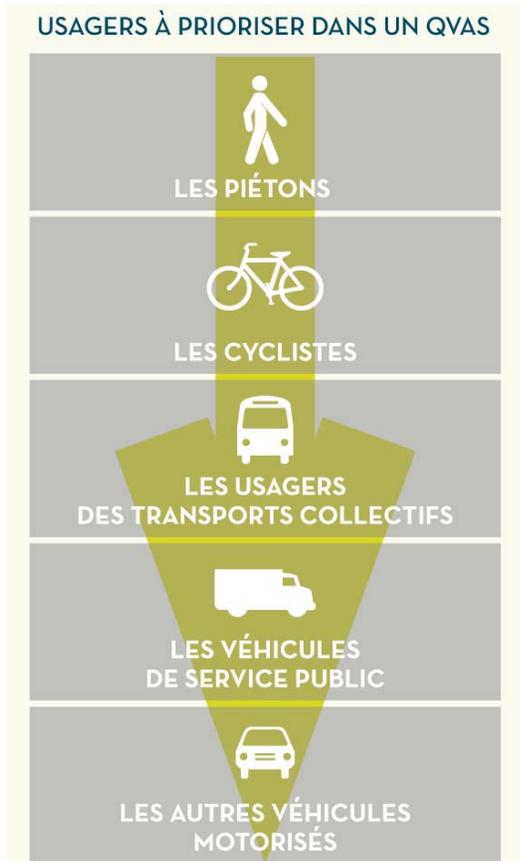
Repenser la rue et les espaces publics pour favoriser les déplacements actifs (marche, vélo et autres) de tous, en portant une attention particulière aux jeunes.



Le secteur QVAS et le PPU Saint-Raymond

LE BUT DU PROJET

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.



Une démarche de planification participative en trois phases

phase 1

COMPRENDRE
le quartier et les limites aux déplacements actifs



> Portrait de quartier

Mai à septembre 2010

phase 2

EXPLORER
les solutions d'aménagement pour le quartier



- > Vision de quartier
- > Priorités d'interventions
- > Solutions d'aménagement

Septembre à décembre 2010

phase 3

BÂTIR
ensemble l'avenir du quartier



- > Bonification des scénarios
- > Plan de QVAS

*Décembre 2010
à novembre 2011*

Des partenaires réunis pour mettre en œuvre le plan QVAS

UN COMITÉ DE SUIVI

Mettre en commun les connaissances locales, les préoccupations et les visions des résidents, des experts et des acteurs locaux afin de faire rayonner le Plan Quartier vert et créer un quartier sécuritaire et convivial pour tous, et particulièrement pour les plus vulnérables.

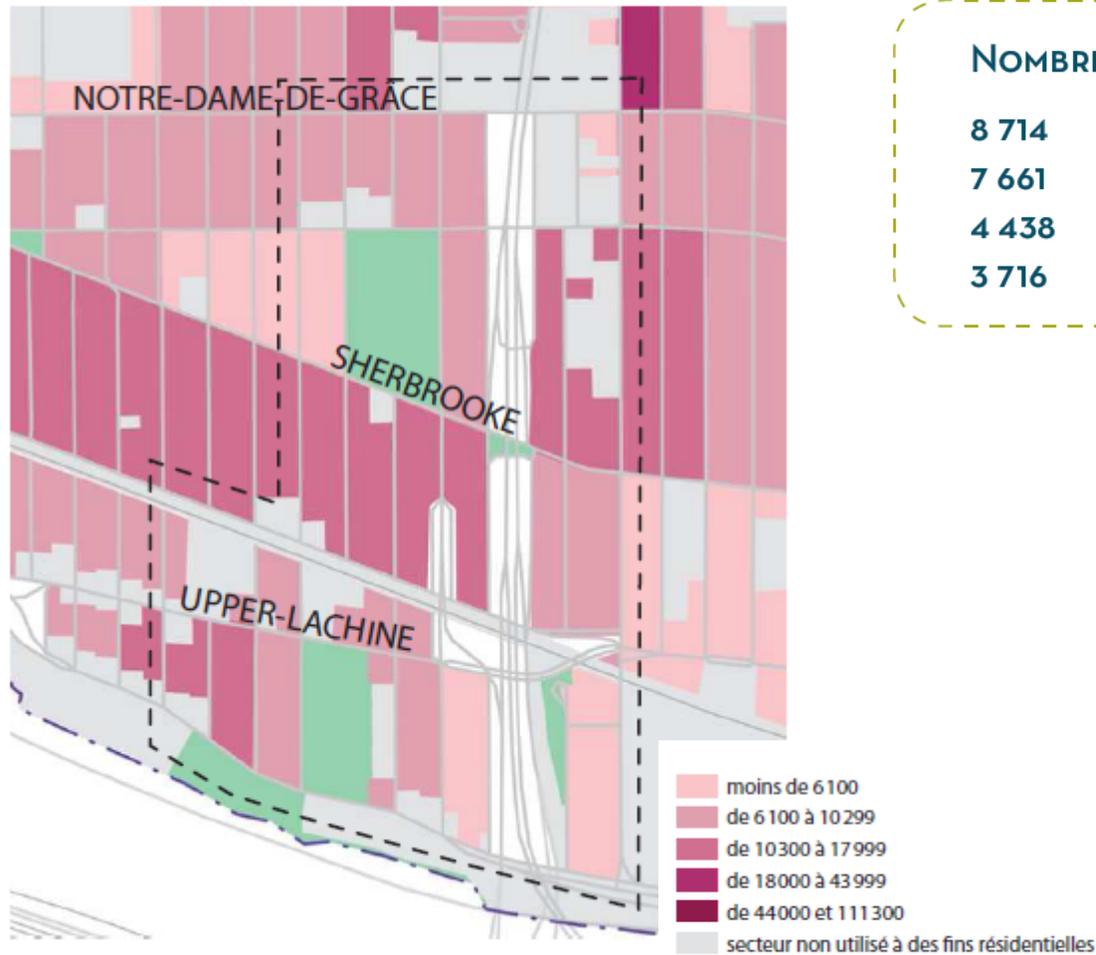


PORTRAIT DU QUARTIER



Une forme urbaine dense et compacte

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

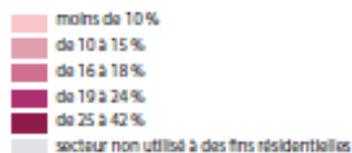
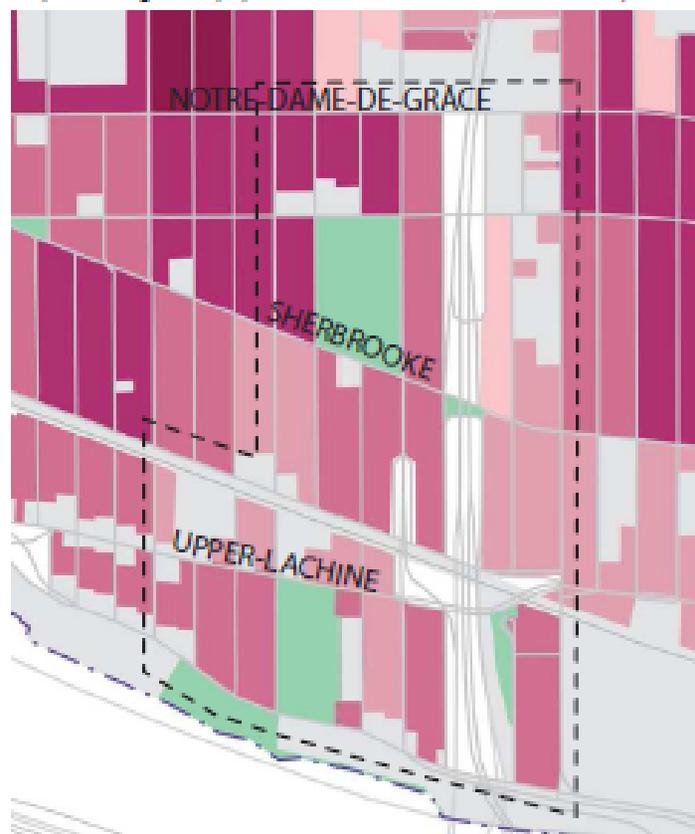
NOMBRE DE RÉSIDENTS PAR KM² EN 2006

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

Une concentration de populations vulnérables

Concentration des personnes de 0 à 14 ans

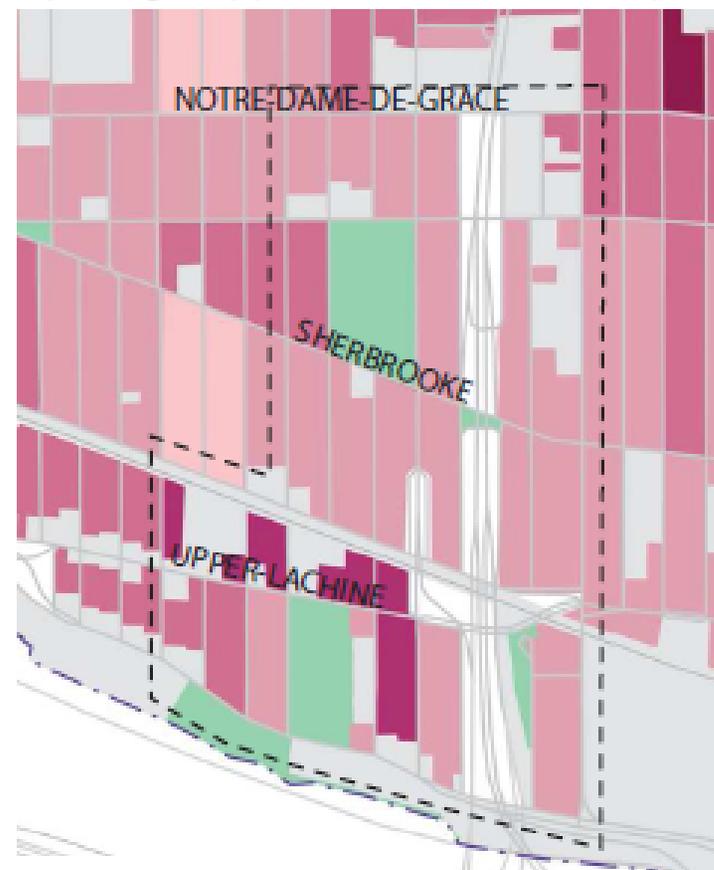
En pourcentage de la population de chacun des secteurs statistiques



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

Les modes de déplacement privilégiés



Les résidents du QVAS utilisent davantage le transport en commun

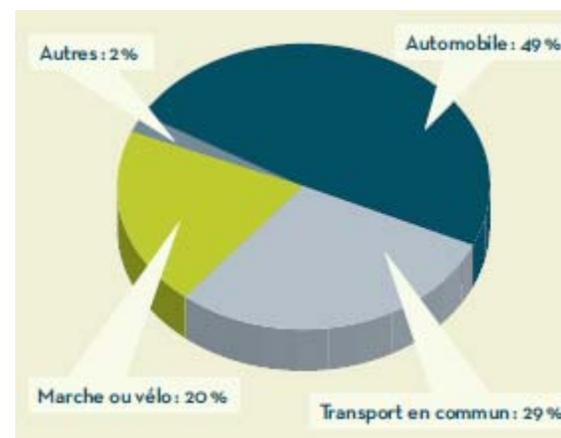
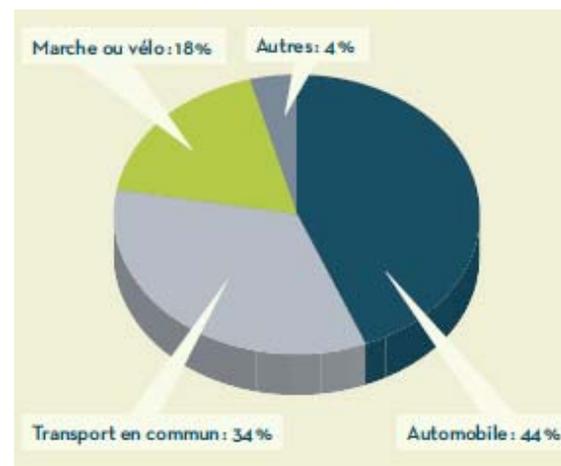
QVAS NDG Sud-Est 34 %
 Quartiers centraux MONTRÉAL 29 %

Dans la moyenne montréalaise quant à l'utilisation des transports actifs

QVAS NDG Sud-Est 18 %
 Quartiers centraux de MONTRÉAL 20 %

La motorisation des ménages du QVAS est moins élevée

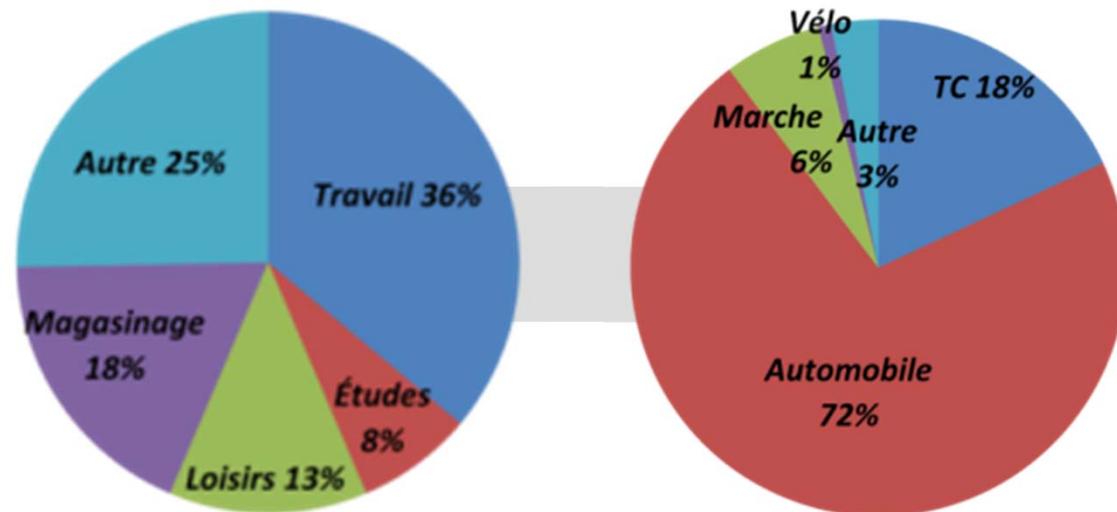
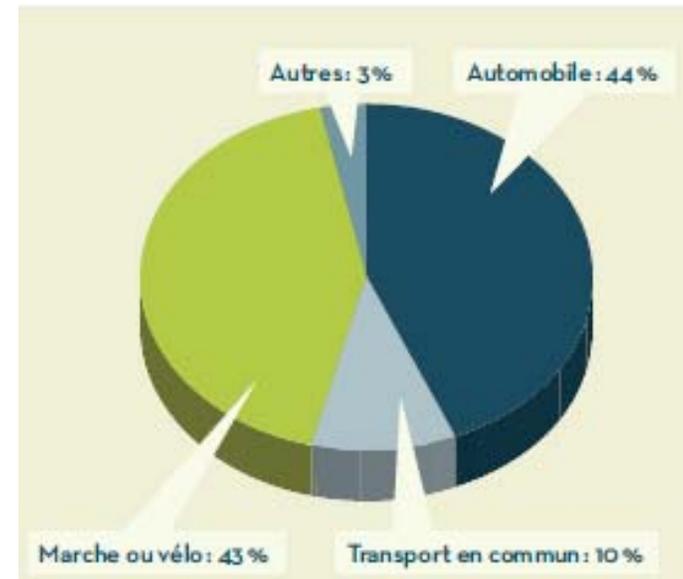
QVAS NDG Sud-Est 58,9%
 Quartiers centraux de MONTRÉAL 61,2%



	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 %	41,3 %
Une	46,3 %	47,1 %
Deux et plus	14,9 %	11,7 %
Nombre moyen d'automobiles par ménage	0,81	0,78

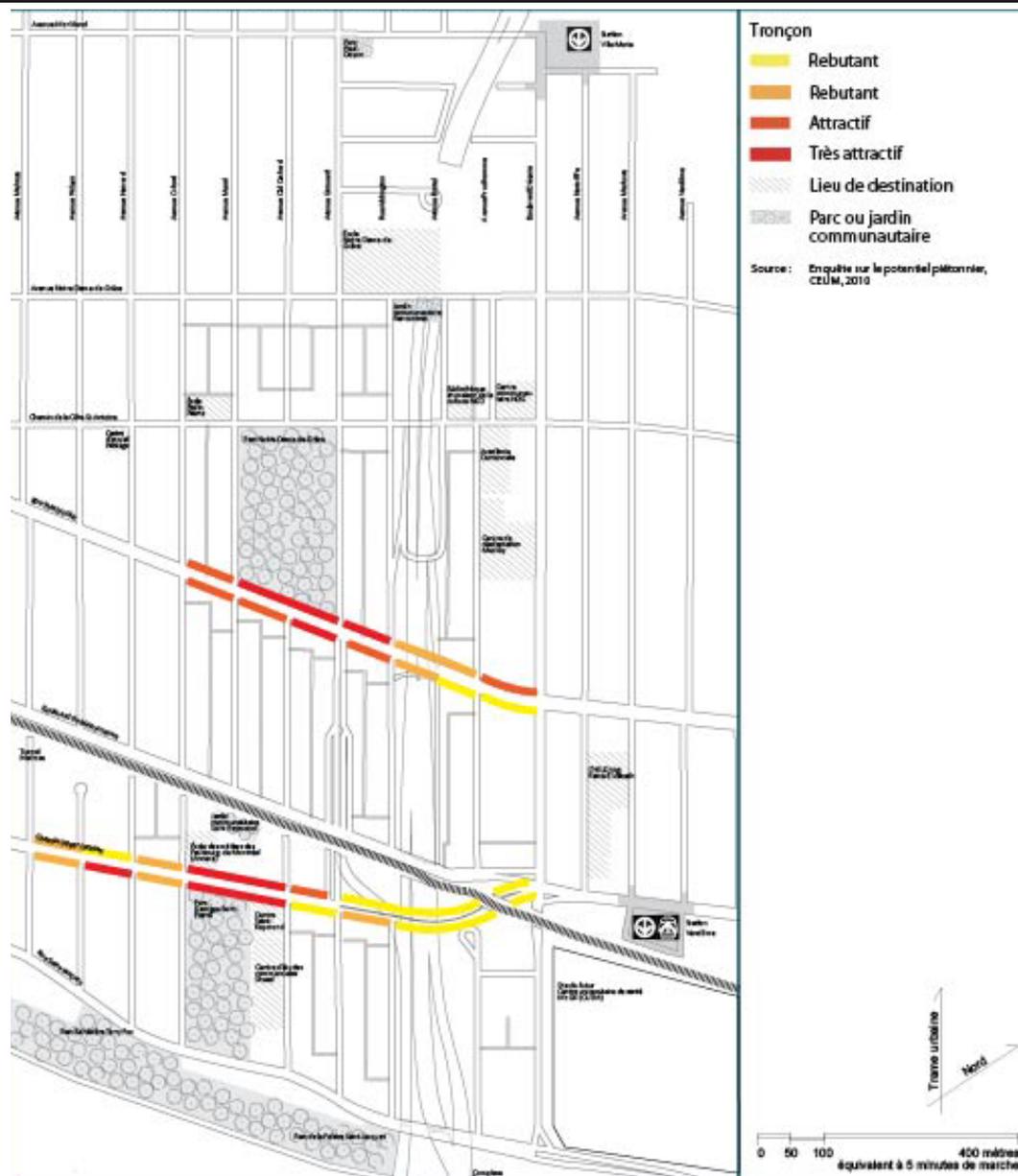
Lorsque les résidents se déplacent à l'intérieur du QVAS, pour des déplacements de moins de 2km, ils les effectuent à pied ou à vélo (43%).

La majorité des gens qui se rendent sur le territoire du QVAS NDG Sud-Est le font en automobile et principalement pour le travail.



Répartition des déplacements des non-résidents à destination du QVAS selon le mode de déplacement

Le potentiel piétonnier sur les rues commerciales

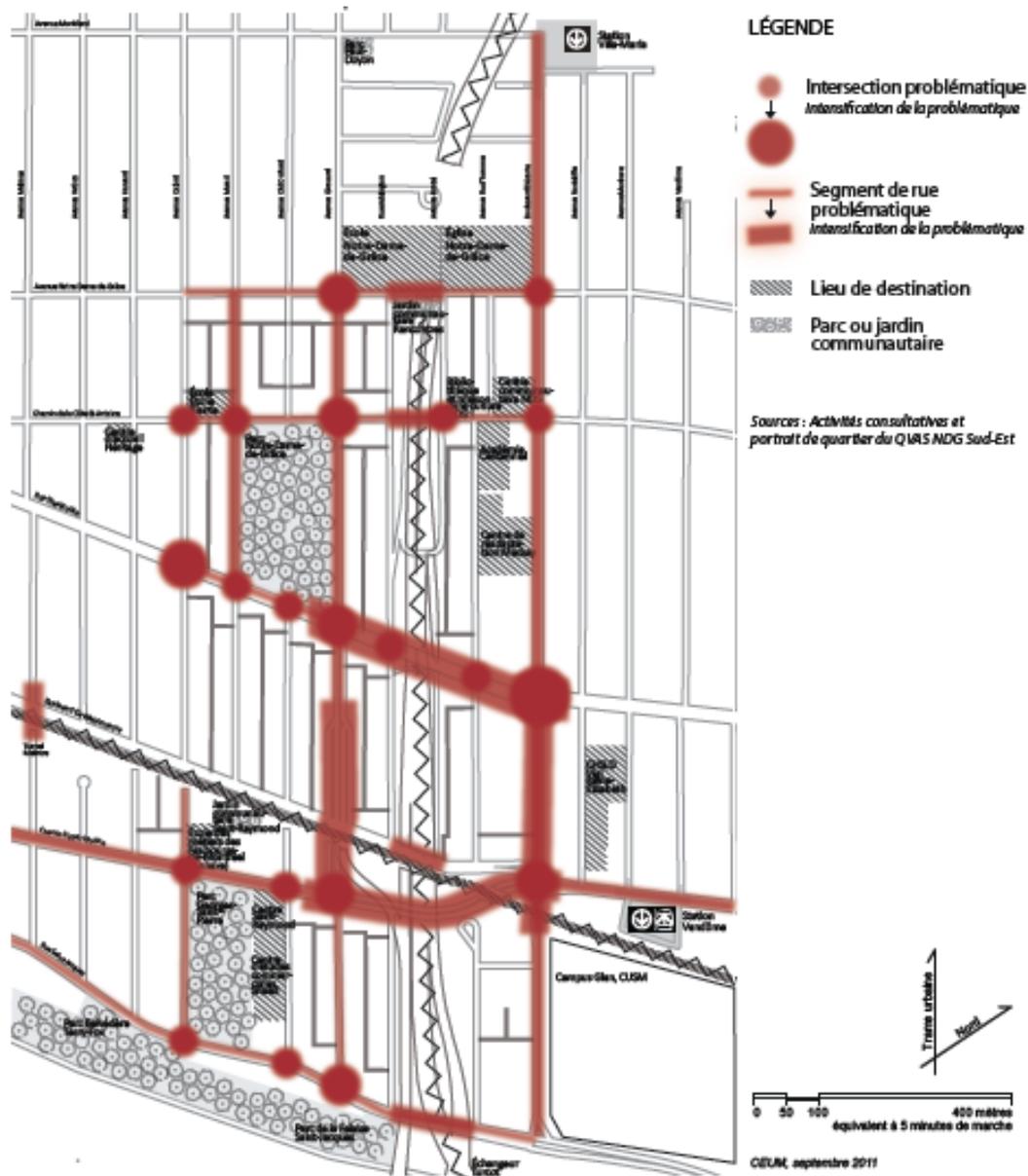


Chemin Upper-Lachine



Rue Sherbrooke, à l'ouest de Girouard

Priorités d'intervention dans le quartier



Volume de circulation routière et risque de traumatismes routiers

DES AMÉNAGEMENTS PROBLÉMATIQUES

Débit de cyclistes important

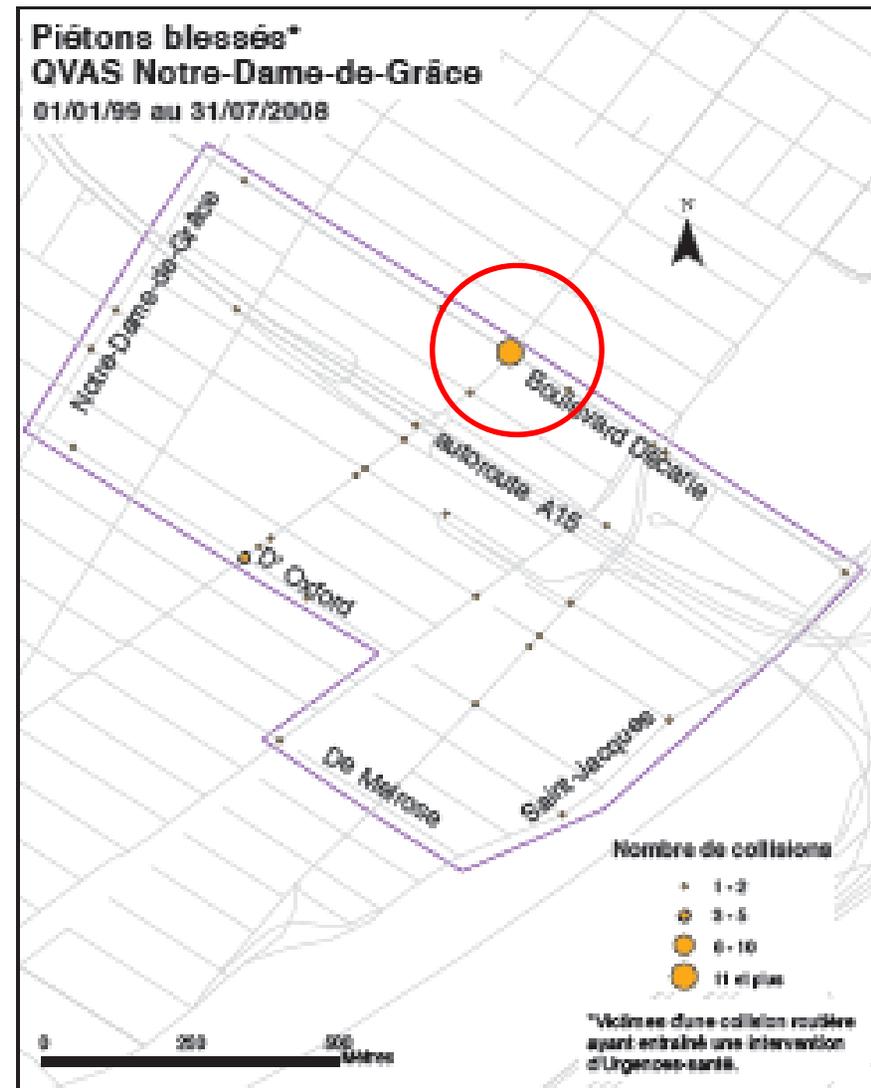
Débit de véhicules élevé

Vitesse de circulation prescrite
(50 km/h et plus)

Aménagement des rues favorisent la fluidité automobile.



Risque d'accident élevé



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

A few numbers on traffic...

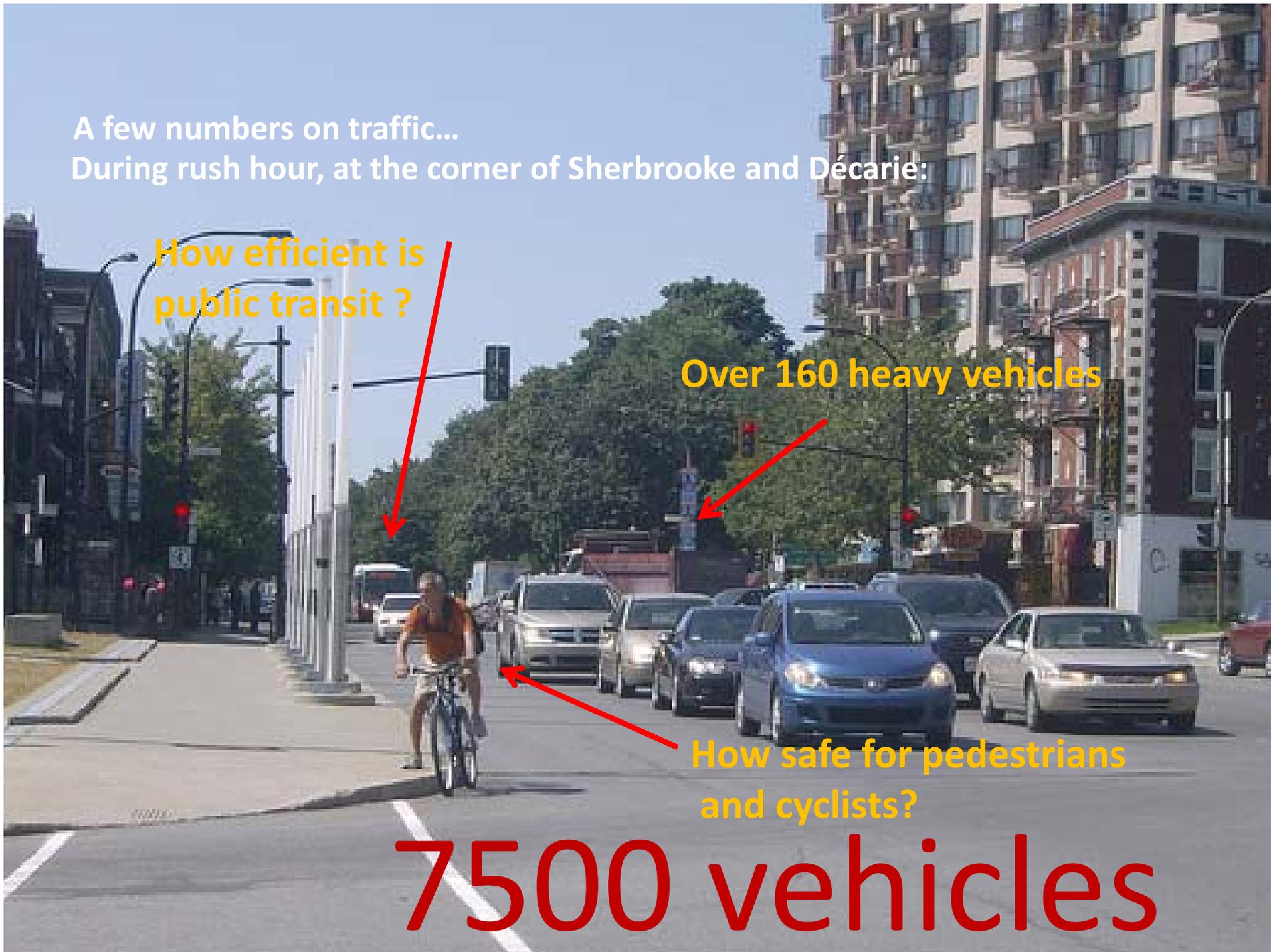
During rush hour, at the corner of Sherbrooke and Décarie:

How efficient is public transit ?

Over 160 heavy vehicles

How safe for pedestrians and cyclists?

7500 vehicles



Week

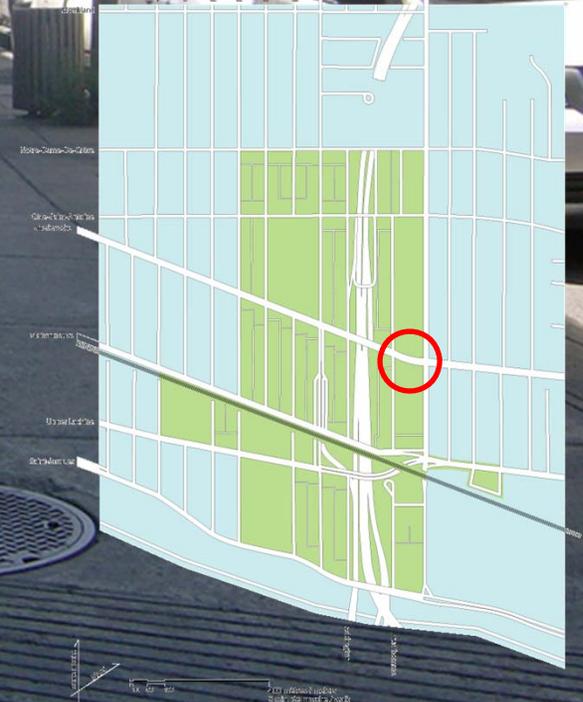
Week-end

4080
ped.

4210
ped.

970
cyc.

650
cyc.



Week

Week-end

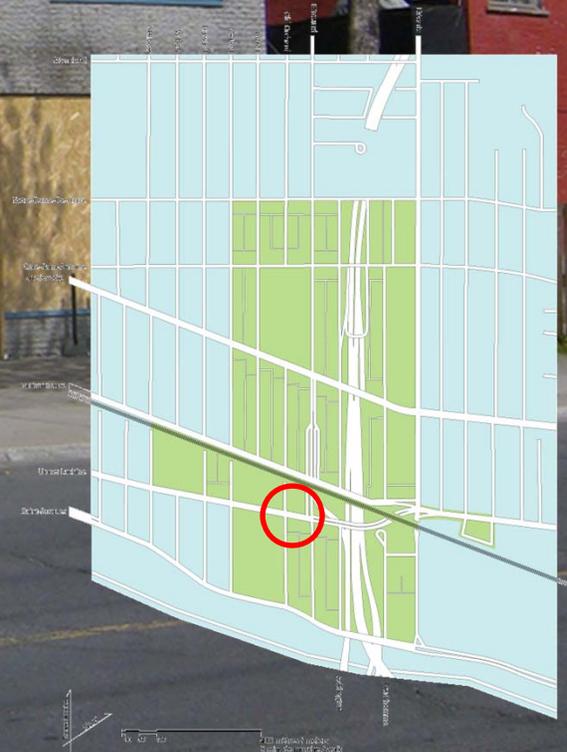
2110
ped.

75% more

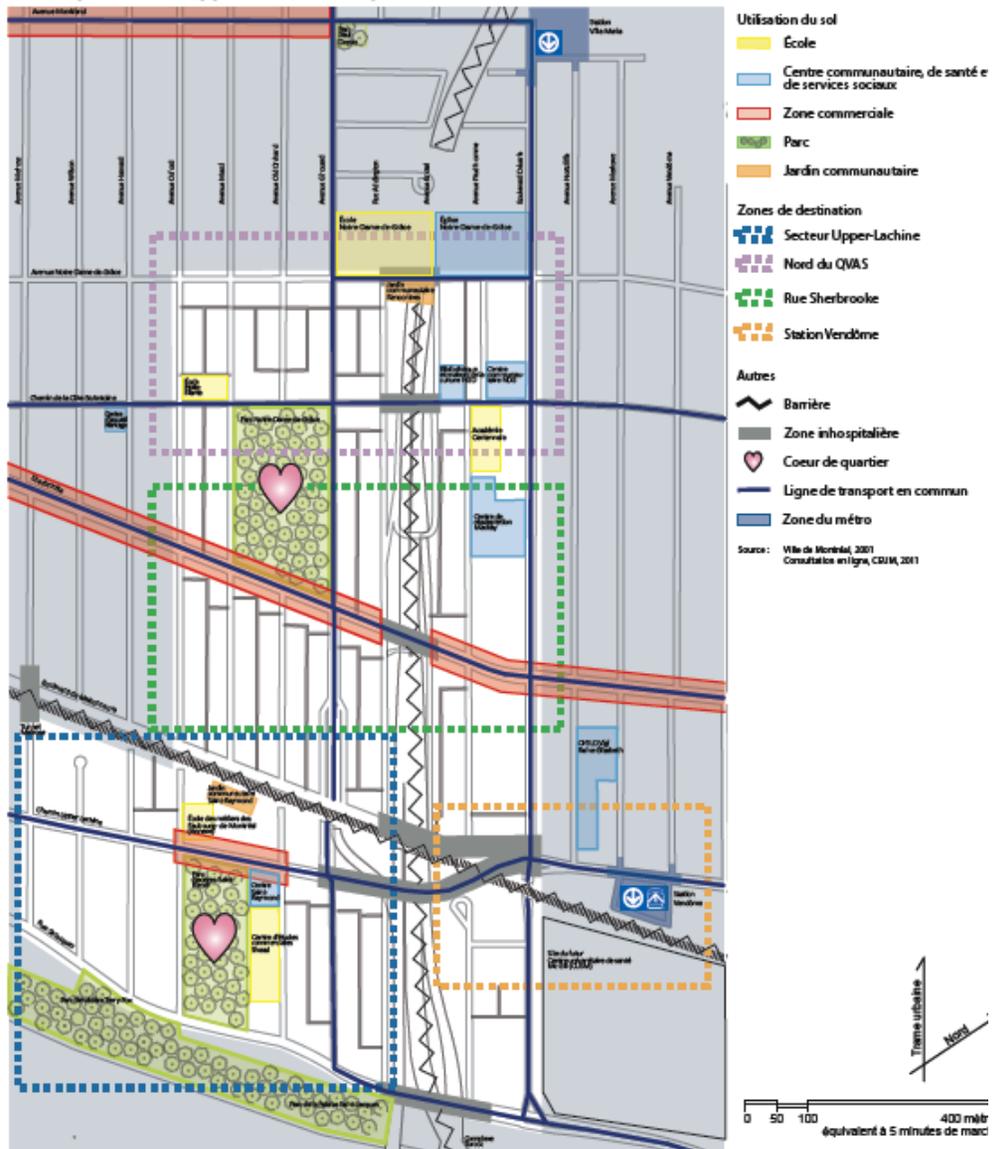
1200
ped.

270
cyc.

190
cyc



Saint-Raymond, un milieu de vie à valoriser

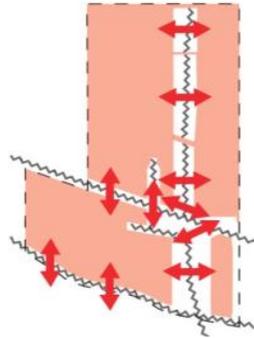


Activité Tunnel Hanté, octobre 2012

PROPOSITIONS D'INTERVENTIONS

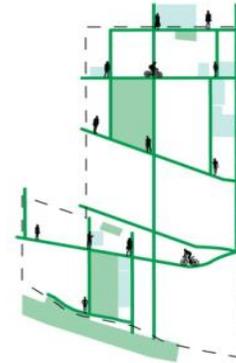


Les stratégies d'intervention



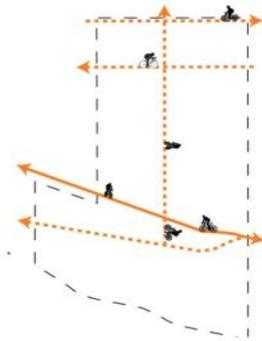
RÉDUIRE L'EFFET DE FRONTIÈRE CRÉÉ PAR LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT MAJEURES

Increase accessibility around major transportation infrastructures



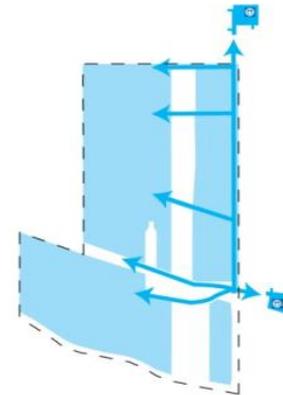
SÉCURISER LES LIENS ENTRE LES LIEUX DE FRÉQUENTATION

Create safer links between key destinations



INTÉGRER LE SECTEUR AU RÉSEAU CYCLABLE MONTRÉALAIS

Integrate the sector into Montréal's bike-path network



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

Improve access to Villa-Maria and Vendôme metro stations

La vision de Quartier vert du CEUM et des citoyens

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

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

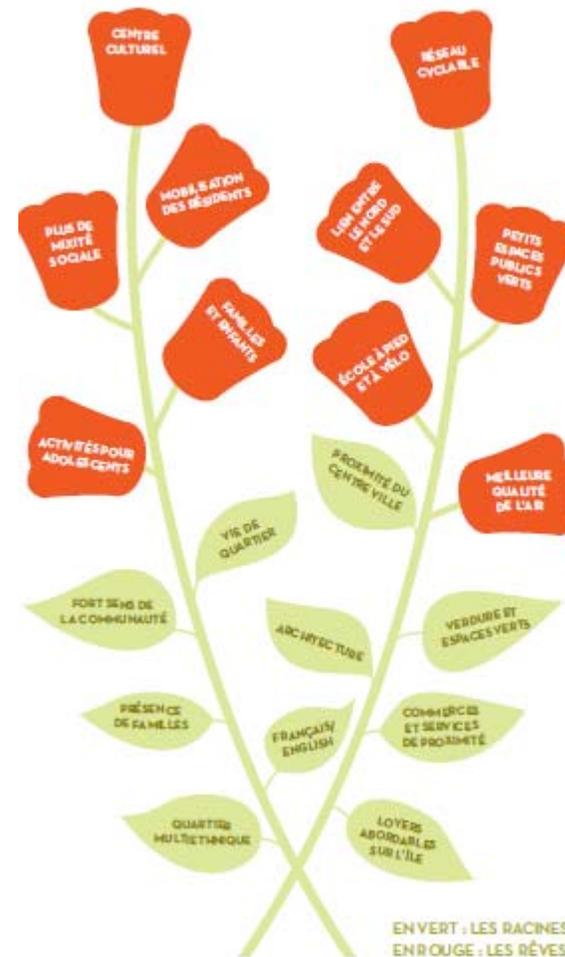
La communauté est activement engagée dans le devenir de son quartier.

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 RACINES ET LES RÊVES



PROPOSITIONS – interventions pour l'ensemble du quartier vert

Entrées de quartier

2. Sécuriser les corridors piétonniers et cyclables à la traversée de la voie ferrée et de l'autoroute Décarie
3. Améliorer la convivialité des viaducs pour les piétons et les cyclistes

RÉSEAU ROUTIER

4. Réduire la vitesse de circulation autorisée et pratiquée
5. Décourager la circulation automobile dans les rues locales
6. Réguler la circulation sur les collectrices et les artères
7. Assurer le dégagement des passages pour piétons

RÉSEAU PIÉTONNIER

10. Aménager des corridors de marche accessibles universellement
11. Sécuriser les intersections et les passages pour piétons
13. Aménager des passages piétonniers et cyclables sur la voie ferrée
14. Aménager des rues conviviales

RÉSEAU CYCLABLE

17. Aménager des axes cyclables

RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF

20. Améliorer la desserte en transport collectif

VERDISSEMENT ET AMÉNAGEMENTS ÉCOLOGIQUES

29. Aménager des ruelles vertes ou champêtres exemptes de circulation automobile
30. Implanter des sites d'agriculture urbaine

POLITIQUES, RÈGLEMENTS ET PROGRAMMES

35. Soutenir l'implantation de programmes de revitalisation des rues commerciales
60. Gérer la congestion automobile



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



Passage à niveau reliant Parc-Extension au parc Jarry.

PROPOSITIONS – Interventions pour le secteur sud du quartier

INTERVENTIONS POUR LE CHEMIN UPPER-LACHINE ET LA RUE SAINT-JACQUES

52 & 56. Aménager des rues conviviales en réduisant la largeur de la chaussée

53 & 57. Sécuriser les intersections

54 & 58. Embellir et animer les corridors de marche

55 & 59. Améliorer la qualité des lieux de fréquentation et leur accessibilité



TERRASSE PUBLIQUE TEMPORAIRE.



PASSAGE POUR PIÉTONS TRÈS LARGE ENTRE DEUX INTERSECTIONS.



SUPPORT À VÉLOS SUR LA CHAUSÉE.



Credit: David Chedone



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.



Issue du document de planification détaillée du secteur Saint-Jacques- Upper-Lachine (Groupe GBB)

Le chemin Upper-Lachine



Le chemin Upper-Lachine



Questions ?