



Mémoire portant sur le secteur Saint-Raymond et les abords du futur CUSM

Présenté à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM)

Par le Centre d'écologie Urbaine de Montréal

7 MARS 2013

TABLE DES MATIÈRES

1. PRÉSENTATION DU CENTRE D'ÉCOLOGIE URBAINE DE MONTRÉAL	1
2. INTÉRÊT POUR LE SECTEUR SAINT-RAYMOND ET LES ABORDS DU FUTUR CUSM	2
2.1 Le projet Quartiers verts, actifs et en santé	2
2.2 Des territoires aux enjeux semblables	3
3. PROPOSITION D'UNE VISION POUR GUIDER L'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR SAINT-RAYMOND	3
4. SIX PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT POUR GUIDER LE L'ÉLABORATION DU PPU	6
Principe 1 : Assurer une densité à échelle humaine	6
Principe 2 : Aménager les artères selon une vision intégrée	9
Principe 3 : Assurer la convivialité des parcours piétonniers	10
Principe 4 : Assurer des liens sécuritaires, conviviaux et les plus directs possible entre les quartiers	13
Principe 5 : Réduire la vitesse de circulation pratiquée sur les tronçons identifiés problématiques et à proximité des lieux de fréquentation	15
Principes 6 : Sécuriser la traversée de la rue aux intersections et aux passages pour piétons	16
5. CONCLUSION	18

1. PRÉSENTATION DU CENTRE D'ÉCOLOGIE URBAINE DE MONTRÉAL

Mission et approche

Le Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM) est un organisme à but non lucratif (OBNL) fondé en 1996 et ayant pour mission de développer et de proposer des pratiques et des politiques urbaines contribuant à créer des villes écologiques, démocratiques et en santé. Notre approche s'inspire de l'écologie sociale qui questionne les relations entre la société et la nature, qui traite conjointement les enjeux sociaux et environnementaux, qui priorise l'échelle des quartiers et de la ville tout en insistant sur le droit fondamental des citoyens à prendre part aux décisions relatives à la planification et à la gestion des affaires urbaines. Nos actions visent à défendre l'intérêt public, à parler du bien commun et à réaliser des projets novateurs principalement sur le territoire de la Ville de Montréal.

Nos principaux champs d'expertise

Nous détenons une expertise reconnue en matière d'aménagement durable des quartiers et de la ville, autant sur le plan du contenu que du processus participatif de planification. Le CÉUM a développé une expertise plus spécifique dans les champs suivants:

- Transport actif et collectif: aménagement favorable aux transports actifs et collectifs
- Verdissement et agriculture urbaine : intégration de la nature dans la ville
- Démocratie participative et citoyenneté : participation des citoyens aux décisions concernant le devenir de leur milieu de vie.

2. INTÉRÊT POUR LE SECTEUR SAINT-RAYMOND ET LES ABORDS DU FUTUR CUSM

2.1 Le projet Quartiers verts, actifs et en santé

La Ville de Montréal s'est engagée, via 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 revient »¹. C'est dans ce contexte que le Centre d'écologie urbaine de Montréal a démarré en décembre 2008, le projet Quartiers verts, actifs et en santé (QVAS) afin de tester de nouvelles approches de conception de l'espace public, dont la rue pouvant ainsi nourrir le modèle de quartier vert à créer à Montréal. L'objectif général du projet est de repenser la rue et les espaces publics pour favoriser les déplacements actifs de tous, en portant une attention particulière aux jeunes. Pour orienter le développement des quartiers vers des solutions urbaines plus viables, le CÉUM a développé une vision holistique d'un quartier vert, actif et en santé qui se décline en 6 éléments² :

- Les espaces publics, y compris la rue, sont aménagés pour tous;
- Les déplacements actifs et collectifs sont efficaces et favorisés par des aménagements adéquats;
- Les aménagements écologiques et le verdissement sont intégrés aux espaces publics;
- Le caractère identitaire du quartier est valorisé afin de renforcer le sentiment d'appartenance;
- La communauté est activement engagée dans le devenir de son quartier;
- Les actions réalisées s'inscrivent dans une vision globale et concertée de « vivabilité ».

Afin de mettre en application cette vision, une approche participative qui met à contribution les citoyens, les organisations de la société civile, les experts de l'aménagement et les décideurs municipaux a été mise à profit à travers les trois phases de la démarche de planification des Quartiers verts, actifs et en santé³ :

- **Phase 1 - Comprendre** son quartier et ce qui limite les déplacements actifs
- **Phase 2 - Explorer** les solutions d'aménagement pour le quartier
- **Phase 3 - Bâtir** ensemble l'avenir de son quartier.

Le plan du QVAS NDG Sud-Est et sa mise en œuvre

Cette démarche de planification a donné lieu à l'élaboration de quatre plans de Quartier verts, actifs et en santé dans quatre quartiers et arrondissements montréalais. Le plan du QVAS Notre-Dame-de-Grâce Sud-Est (NDG Sud-Est)⁴, dont le territoire se trouve inclus dans celui faisant l'objet de la présente consultation, a été lancé en novembre 2010. Le Conseil communautaire de NDG et l'arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce collaborent pour la phase actuelle de mise en œuvre du plan QVAS.

Le Centre d'écologie urbaine de Montréal accompagne le Conseil communautaire de NDG et ses partenaires dans cette étape avec, notamment une participation active au comité de suivi du projet. Déjà, plusieurs propositions d'aménagements tirées du plan QVAS NDG Sud-Est ont été réalisées depuis le début de la phase de mise en œuvre, et ce, par l'arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce et le Conseil communautaire de NDG⁵.

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

² Voir annexe 1

³ Voir annexe 2

⁴ <http://www.ecologieurbaine.net/plan-qvas-ndg-sud-est>

⁵ Voir annexe 3

2.2 Des territoires aux enjeux semblables

Identifié par le milieu, le territoire relatif au plan de QVAS de NDG Sud-Est est délimité par la rue Notre-Dame-de-Grâce au nord, la rue Saint-Jacques au sud ainsi que le boulevard Décarie à l'est et les avenues Oxford et Melrose à l'ouest⁶. Ce secteur touche à la partie centrale du territoire visé par le PPU et est contigu au campus Glen et le futur CUSM.

C'est pourquoi, dans le cadre de cette consultation publique, le CÉUM travaille conjointement avec le comité de suivi du QVAS NDG Sud-Est pour faire valoir des propositions concrètes provenant du plan QVAS NDG Sud-Est (voir plan QVAS NDG Sud-Est, cahier 3) et qui répondent aux stratégies d'intervention identifiées à la suite des analyses constituant le portrait du quartier.

Les stratégies d'intervention sont les suivantes⁷ :

- 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.

Bien que ces stratégies d'intervention et les propositions qui s'y rattachent s'appuient sur une analyse spécifique au territoire du QVAS NDG Sud-Est, elles peuvent s'avérer pertinentes pour l'ensemble du secteur du PPU puisque plusieurs problématiques y sont semblables. Par exemple, l'enclavement occasionné par la voie ferrée du CP qui nuit aux déplacements actifs entre le nord et le sud, les nuisances associées à la proximité de l'autoroute et de grandes artères, le complexe Turcot, etc. De plus, la méthodologie utilisée dans le cadre du projet QVAS a permis d'obtenir des données probantes sur les déplacements des piétons et des cyclistes ainsi que les éléments qui limitent leurs déplacements. Ces données étant souvent absentes des études de circulation, nous sommes convaincus qu'elles peuvent guider la prise de décision et les principes d'aménagement pour le PPU Saint-Raymond.

Enfin, l'ensemble de ces éléments nous permet de nous positionner autour de grands principes d'aménagement qui, selon nous, devraient guider le programme particulier d'urbanisme pour tout le secteur Notre-Dame-de-Grâce Sud-Est.

3. PROPOSITION D'UNE VISION POUR GUIDER L'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR SAINT-RAYMOND

Nous croyons qu'il est essentiel de mettre en perspective la vision émise par la population au cours de la démarche de planification participative pour le QVAS NDG Sud-Est ainsi que par le travail du comité de travail mis en place par l'Office de consultation publique de Montréal dans les démarches en amont de la présente consultation. Il est intéressant de constater que ces deux visions se rejoignent sur plusieurs aspects dont celui de faire du secteur Saint-Raymond et des abords du CUSM un quartier vert, à échelle humaine et où l'offre de logements et la variété des services assurent la qualité de vie et le maintien des résidents actuels. Ces éléments de vision ont guidé l'élaboration des 6 principes d'aménagements que nous proposerons dans ce mémoire.

⁶ Voir annexe 4

⁷ Voir annexe 5

ÉNONCÉ DE VISION DU QUARTIER VERT, ACTIF ET EN SANTÉ 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.

Source : Plan QVAS NDG Sud-Est, Cahier 3, p.8.

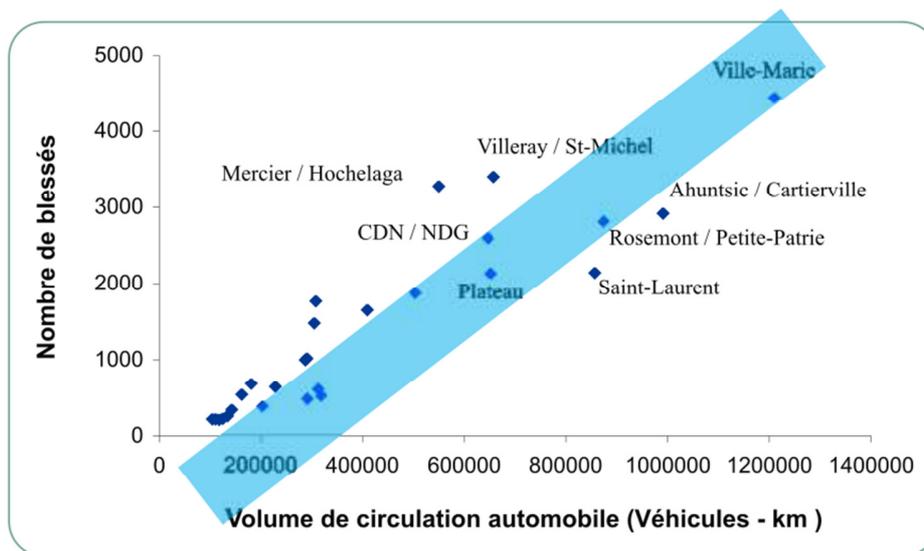
Le besoin de revoir la place de l'automobile

Cependant, malgré l'application de la vision et des orientations établies, pour créer un milieu de vie favorable aux déplacements actifs et à la santé dans le secteur du PPU, voire dans tout le territoire de Notre-Dame-de-Grâce, il faudra nécessairement réduire la dépendance à la voiture et la place accordée à cette dernière dans l'aménagement. La Direction de santé publique de Montréal souligne que le volume de circulation automobile est, sans grande surprise, le déterminant principal du nombre de traumatismes routiers. Les quartiers centraux de Montréal, dont Notre-Dame-de-Grâce, déjà saturés par la circulation automobile, sont parmi les plus affectés, comme le montre la figure suivante :

VISION EXPRIMÉE PAR LES PARTICIPANTS AU COMITÉ DE TRAVAIL, OCPM.

- Construire un quartier avec une offre de logement mixte et abordable et en gardant à l'esprit la qualité de vie des résidents actuels.
- Privilégier les services de proximité et les lieux de rencontres (institutions et lieux publics).
- Développer un quartier vert, désenclavé et interconnecté à son environnement.
- Élaborer des mécanismes de participation avec la population locale et les institutions.

Source : OCPM, présentation de la Commission, soirée d'information 12 février 2013, consulté le 28 février.



Nombre total de blessés de la route (1999 – 2003) par arrondissement en fonction du volume de circulation automobile

Source : Agence de la santé et des services sociaux de Montréal. 2012. *Un environnement urbain favorable à la santé. Une ville et des quartiers sécuritaires qui favorisent un mode de vie physiquement actif*. Plan régional, Orientation 5. p. 23

Les résidents de NDG observent déjà un accroissement de la circulation dans les rues résidentielles en raison des travaux effectués sur le complexe Turcot⁸. Les travaux qui se poursuivront sur plusieurs années ainsi que l'arrivée du CUSM viendront empirer la situation vécue par les résidents. Diverses stratégies doivent être envisagées afin de réduire les volumes de circulation :

- Limiter les déplacements de transit des automobiles et camions dans le secteur;
- 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;
 - réduisant le nombre de cases de stationnement autorisé dans les nouveaux développements immobiliers
 - explorant toutes les autres méthodes de gestion des déplacements;

⁸ <http://www.lapresse.ca/actualites/regional/montreal/201301/03/01-4607961-quand-les-rues-residentielles-deviennent-des-autoroutes.php>

Nous croyons que les éléments de réflexion proposés pour le réaménagement du site de l'hippodrome devraient également alimenter la planification dans le secteur du PPU Saint-Raymond et abords du CUSM :

- Ouvrir le site sur son environnement afin de créer des liens avec les quartiers voisins;
- Élargir le territoire de réflexion pour établir des synergies;
- Prévoir la mixité des usages et des clientèles notamment en répondant aux besoins des citoyens à chacun des cycles de la vie
- Favoriser le transport actif et collectif et maintenir la voiture en périphérie du site ;
- Revoir l'aménagement de l'entrée du site depuis l'autoroute Décarie ;
- Prévoir un couvert végétal suffisamment important pour améliorer la qualité de l'air et ainsi favoriser la santé des futurs résidents.

4. SIX PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT POUR GUIDER LE L'ÉLABORATION DU PPU

Les 6 principes d'aménagement que nous recommandons pour les prochaines années, répondront particulièrement aux trois premières orientations générales du plan d'urbanisme pour le secteur Saint-Jacques/Upper Lachine qui sont de :

- Consolider les fonctions commerciale et résidentielle;
- Améliorer l'accessibilité au secteur;
- Améliorer l'image générale du secteur.

De plus, nous avons considéré les balises d'aménagements⁹ auxquelles sont associées ces orientations dans le plan d'urbanisme pour les principes d'aménagements que nous défendrons dans ce mémoire. Enfin, elles s'inspirent également des stratégies d'intervention provenant du plan QVAS NDG Sud-Est présentées précédemment et de plusieurs propositions d'interventions spécifiques (cahier 3 Plan QVAS NDG Sud-Est).

Principe 1 : Assurer une densité à échelle humaine

Les transformations envisagées pour le secteur Saint-Raymond dans le cadre de l'arrivée du CUSM peuvent être extrêmement profitables pour dynamiser le secteur et répondre à certaines aspirations exprimées par les résidents. Notamment, la volonté de la Ville et de l'arrondissement de consolider les fonctions résidentielles et commerciales et d'améliorer l'accessibilité tant à l'intérieur du quartier qu'avec les secteurs environnants, devrait mener à une amélioration de la qualité de vie. Afin de répondre en priorité aux besoins et aux aspirations des résidents, actuels et futurs, ces transformations doivent toutefois se faire dans la perspective d'une *densification à l'échelle humaine*.

Pour le CEUM, la densité à échelle humaine doit permettre l'instauration d'une réelle vie de quartier et comporter certaines « récompenses » en contrepartie des inconvénients de vivre dans un milieu dense. Caractéristiques de la densité à échelle humaine :

- forme bâtie compacte et continue pour rapprocher les divers lieux de destination;

⁹ Voir annexe 6

- réduction de l’emprise du stationnement;
- mixité d’usages et diversité des commerces et services pour répondre aux besoins des résidents et offrir localement des possibilités d’emploi;
- diversité de logements, tant en termes de typologies que de grandeur et de prix, pour favoriser une mixité sociale;
- mixité entre les propriétaires et les locataires;
- lien direct entre le bâti et la rue, tant visuel (façades transparentes des commerces) que par le recours aux balcons et aux escaliers extérieurs (résidences);
- hauteur des bâtiments résidentiels qui permet ce lien avec la rue (au-delà de 5 étages, le lien est généralement rompu);
- qualité architecturale du bâti;
- aménagement des rues qui assure des déplacements à pied et à vélo sécuritaires, conviviaux et efficaces;
- desserte efficace et accessible en transport collectif;
- présence d’espaces publics et collectifs, d’espaces verts, de terrains de jeu à proximité et qualité de leur aménagement;
- interconnexion avec les secteurs environnants.

Nous croyons que ces caractéristiques devraient s’appliquer aux zones en requalification sur le boulevard Décarie vis-à-vis du CUSM, ainsi que sur l’ensemble du tronçon de la rue Saint-Jacques et ses abords. Ces secteurs connaîtront un nouvel essor grâce au développement qui y est prévu. Pour le tronçon de la rue Saint-Jacques qui est un secteur « déjà établi » dans le Plan d’urbanisme et pour lequel le taux d’implantation au sol est faible ou moyen¹⁰, nous croyons qu’il pourrait être pertinent d’augmenter le coefficient d’occupation au sol lorsque de nouveaux projets de constructions seront proposés. Ainsi, la nouvelle densité pourra bénéficier d’une forme urbaine plus compacte, à échelle humaine et ainsi permettre de réduire davantage les distances entre les lieux de destination, de favoriser l’utilisation des transports actifs et d’accroître les services et commerces de proximité, tout en réduisant l’emprise du stationnement de surface. Nous privilégions une densité moyenne à élevée, qui est à l’opposé des grandes tours d’habitation. Cette densité à échelle humaine favorise plutôt une utilisation efficace du sol, ce qui est en respect avec la typologie de logement (duplex, triplex ou multi logements) déjà présente dans ce secteur.

D’ailleurs, les objectifs et les mesures proposées par l’arrondissement dans son plan d’action sur les saines habitudes de vie sont réalisables notamment grâce à une densité à échelle humaine.

- Lors de la requalification de secteurs, prévoir un environnement urbain privilégiant les déplacements actifs
- Favoriser la création et l’aménagement de rues qui permettent l’interaction entre les commerces, le domaine public et les autres activités.

Source : Plan d’action saines habitudes de vie, Arrondissement Côtes-des-Neiges-Notre-Dame-de_Grâce

¹⁰ Paramètres de densité, plan d’urbanisme, Partie II, Chapitre 4 Arrondissement de Côte-des-Neiges Notre-Dame-de-Grâce .

Certaines précautions quant aux mesures de densification

Il est aussi important de souligner les préoccupations soulevées par le comité de travail (OCPM)¹¹ et le Conseil communautaire de NDG afin de réduire les risques d'embourgeoisement et les problèmes de circulation et de stationnement qui pourraient accompagner d'éventuelles mesures de densification¹². Ces préoccupations sont appuyées par une forte présence de familles monoparentales dans le secteur (29%), une forte proportion de logements loués (80%), ainsi qu'une part importante des ménages ayant un taux d'effort élevé, soit plus de 30% du revenu accordé au logement (42,8%)¹³. Voici quelques recommandations que nous formulons à cet effet et qui s'inspirent des principes d'une densité à échelle humaine et des propositions provenant du cahier 3 du plan QVAS NDG Sud-Est.

Maintien de la population dans le quartier et diversité sociale :

- Créer des réserves foncières pour la construction de logements sociaux ou en autopromotion;
- Soutenir les coopératives et l'autopromotion (cohousing)¹⁴;
- Créer de petites parcelles, ce qui permet d'augmenter le nombre de projets distincts (différents promoteurs) et forcer la diversité architecturale et de typologie¹⁵
- Constituer des copropriétés avant la construction¹⁶;
- Assurer une mixité verticale : commerces et services de proximité au rez-de-chaussée et résidentielle aux étages pour la rue Saint-Jacques;¹⁷
- Intégrer du logement social à proximité du CUSM (boulevard Décarie), notamment pour les populations âgées et vulnérables;
- Inclure des cours partagées et communautaires dans les nouveaux projets résidentiels.

Freiner les problèmes de circulation et de stationnement

- Bonifier et/ou modifier la réglementation d'urbanisme pour :
 - o Réduire le nombre d'espaces de stationnements par unité de logement pour les nouvelles constructions;
 - o Favoriser le stationnement souterrain pour les nouvelles constructions;
 - o Rendre obligatoire l'intégration de stationnements de vélo protégés dans les nouveaux projets de constructions;
- Implanter des points de service d'autopartage (stationnement d'autopartage sur la rue et dans les aires de stationnement publiques et privées);
- Bien que le quartier soit bien desservi en transport collectif, il faut veiller à répondre à l'augmentation de l'achalandage causé par la densité et l'arrivée du CUSM et par conséquent, améliorer la desserte en transport collectif.

¹¹ OCPM, présentation de la Commission, soirée d'information 12 février 2013, consulté le 28 février, diapo 10.

¹² Conseil communautaire NDG, Mémoire sur le projet particulier d'urbanisme dans Saint-Raymond et aux abords du CUSM, 7 mars 2013, p.4.

¹³ Groupe conseil Jules Hurtubise inc. *Évaluation du potentiel économique et immobilier de la partie Sud-Est du quartier Notre-Dame-de-Grâce en fonction des perspectives d'évolution des marchés résidentiels, commercial et de bureaux*, incluant les retombées du futur CUSM, rapport final, 22 novembre 2012, P.15-25

¹⁴ 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.)

¹⁵ Vivre en ville, présentation d'Alexandre Turgeon, *Définissons la densité écologique urbaine à échelle humaine*, Maison du développement durable, Montréal, 12 février 2013.

¹⁶ idem

¹⁷ idem

Enfin, ces évaluations et démarches doivent s'effectuer en amont et en étroite collaboration entre la Ville-centre, l'arrondissement de Côtes-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, la Société de transport de Montréal, l'Agence métropolitaine de transport et les organismes et groupes présents sur le territoire.

Principe 2 : Aménager les artères selon une vision intégrée

Pour contribuer à la création d'un milieu de vie, le réaménagement de ces deux artères (boulevard Décarie et de la rue Saint-Jacques) devra se faire en prenant en compte des besoins de mobilité de tous les usagers selon le principe de rue complète défini comme suit :

La National Complete Streets Coalition (NCSC) définit une rue complète comme « une rue qui convient aux automobilistes, aux passagers des autobus, aux cyclistes et aux piétons, y compris ceux qui sont handicapés ». Une rue complète est par conséquent une rue qui tient compte de chaque mode de transport et qui utilise une diversité de politiques, de règlements et d'infrastructures pour faire d'une rue une artère parfaitement multimodale¹⁸.

Plus spécifiquement, les interventions proposées sur les voies artérielles devraient¹⁹:

- **Gérer la congestion automobile** : par des mesures facilitant l'écoulement de la circulation vers les artères et hors des rues locales (ex : gestion dynamique des feux, cohérence de l'aménagement de l'artère avec les usages présents et les besoins de déplacement des véhicules);
- **Aménager des rues conviviales en réduisant la largeur de la chaussée** : par des marquages au sol et des aménagements physiques (ex : lien cyclable sur l'avenue Girouard, réduction du champ visuel pour les automobilistes en y prévoyant une forme urbaine dense et compacte et un encadrement de l'espace public);
- **Sécuriser les intersections** : par la signalisation et des aménagements physiques (voir le 6e principe d'aménagement proposé);
- **Embellir et animer les corridors de marche** : par des mesures de verdissement, des aménagements écologiques et des installations artistiques ainsi qu'une diversité des usages.

Le boulevard Décarie

La nouvelle géométrie et l'aménagement proposés par la Ville de Montréal pour le boulevard Décarie sont un bon début pour l'atteinte des principes d'une rue complète. L'élargissement des trottoirs, l'aménagement d'une bande cyclable et d'un jardin de pluie au centre de l'artère en sont de bons exemples. Toutefois, l'absence de voie réservée est inquiétante pour cette artère qui est susceptible d'accueillir une augmentation de la circulation avec l'arrivée du CUSM et le nouveau projet Turcot qui aura pour impact d'augmenter la capacité du nombre de véhicules qui y passent.

Il serait important d'évaluer la possibilité d'inclure une voie réservée pour les autobus et d'autres mesures prioritaires pour le transport collectif, et ce, même s'il y a actuellement le réseau « 10 minutes MAX », puisque dans le contexte actuel et futur, la fluidité du transport en commun risque d'être compromise. Déjà, la congestion sur le boulevard Décarie entre le boulevard De Maisonneuve et la rue Sherbrooke provoque des retards sur certains circuits, notamment les circuits 63-Girouard et 105-Sherbrooke²⁰. Notons que les déplacements en transport en commun représentent 34% des

¹⁸ Publié sur le site de Transport Canada, <http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-etudedecas-ec72f-ruescompletes-812.htm>, consulté le 6 mars 2013.

¹⁹ Plan Quartier vert, actif et en santé NDG Sud-Est, Cahier 3, Propositions, interventions pour les rues nord-sud du quartier, p. 40.

²⁰ Plan Quartier vert, actif et en santé NDG Sud-Est, Cahier 2, Portrait, les infrastructures de transport et les déplacements, p. 23-24.

déplacements des résidents du QVAS NDG Sud-Est et que la part modale du transport en commun est plus élevée que celle de l'arrondissement (30%) et que celle de la Ville de Montréal (25%). De plus, l'intersection du boulevard 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 intersection²¹).

La rue Saint-Jacques

Nous privilégions une requalification des usages sur la rue Saint-Jacques en déplaçant les entreprises reliées à l'automobile qui se trouvent actuellement sur la rue Saint-Jacques, surtout celles qui ne constituent pas des services de proximité. Un dédommagement pourrait permettre à ces entreprises de se relocaliser ailleurs dans l'arrondissement ou sur le territoire de Montréal. L'augmentation prévue de la fonction résidentielle sur cette artère requiert des aménagements favorables aux piétons et cyclistes.

Évidemment nous privilégions un aménagement convivial afin de réduire la largeur excessive de la rue, avec un encadrement du tissu urbain dense et compact afin de réduire le champ visuel pour les automobilistes.

La rue Sherbrooke

La rue Sherbrooke a différentes fonctions : elle est un accès vital à l'autoroute Décarie et elle est un lieu de consommation et de résidence pour les citoyens du quartier. Le débit des véhicules y est très important avec un débit journalier moyen de 24 850 véhicules, dont 2000 au cours de l'heure de pointe²² et la congestion automobile endémique rendent périlleuse pour les piétons la traversée de cette artère.

La rue Sherbrooke est le principal lieu d'accidents dans le territoire du QVAS NDG Sud-Est, 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'on y a recensé le plus grand nombre d'accidents, tous modes de transport confondus²³. De plus, les comptages effectués lors de l'élaboration du plan QVAS NDG Sud-Est indiquent qu'il y a plus de 4 000 piétons et près de 1000 cyclistes qui circulent lors d'une journée de semaine sur la rue Sherbrooke.

Lorsque l'on regarde ces données et les recherches de la Direction de santé publique de Montréal, on constate que la répartition des piétons blessés se trouve à 62% sur des artères, ce qui réitère l'importance d'aménager les artères de manière plus conviviales. Dans cette perspective, l'aménagement plus sécuritaire de l'intersection Décarie et Sherbrooke est selon nous une priorité (voir 6^e principe d'aménagement).

Principe 3 : Assurer la convivialité des parcours piétonniers

Dans le secteur du QVAS NDG Sud-Est, la part des déplacements actifs est déjà assez élevée, à 18%, ce qui se rapproche de ce qu'on retrouve dans les quartiers centraux de Montréal (20%), malgré un environnement bâti défavorable en plusieurs lieux. Si on veut accroître la part des déplacements à pied, il faudra accentuer le caractère « marchable » du quartier en rendant l'environnement bâti plus favorable.

La sécurité, le confort et l'efficacité des déplacements à pied sont des conditions essentielles à l'adoption de la marche comme mode de transport en ville. En priorité, il importe d'assurer la protection des

²¹ Idem, p. 23.

²² Idem, p.25.

²³ Idem, p.28.

piétons contre les risques d'accidents de la route, de chute, d'agression, etc., et d'offrir la possibilité de se protéger des éléments météorologiques (pluie, vent, soleil intense, etc.).

En plus des conditions favorables aux déplacements comme tels, l'espace urbain doit offrir différentes possibilités de s'arrêter, de se reposer ou d'effectuer certaines activités. La création d'espaces verts, l'installation de mobilier urbain diversifié et la création de placettes publiques, par exemple, renforcent le caractère du domaine public et lui permettent d'être le socle d'activités sociales.

L'espace urbain, le domaine public au premier plan, doit donc permettre, en toute convivialité, de²⁴ :

- Marcher :
- Multitude de lieux de destination à proximité
 - Espace suffisant pour circuler
 - Protection contre la circulation
 - Absence d'obstacles ou de discontinuités dans les parcours
 - Qualité des surfaces
 - Accessibilité universelle
 - Accès direct et facile aux bâtiments
 - Façades intéressantes et translucides
 - Animation suffisante, à diverses périodes de la journée
 - Éclairage adapté
 - Présence d'arbres qui procurent de l'ombre.
- S'asseoir ou rester debout :
- Zones spécifiques pour s'attarder à l'abri
 - Endroits pour s'asseoir, dans le domaine public ou sur une terrasse privée
 - Vue agréable, possibilité de regarder les gens qui passent
 - Possibilité de se reposer
 - Mobilier sur lequel s'appuyer
 - Niveau de bruit permettant de parler
 - Zones ensoleillées et zones ombragées.

Analyse du quartier et de certains documents

Le portrait du secteur du QVAS et, notamment, les enquêtes de terrain effectuées ont permis d'identifier plusieurs sites fort peu adaptés pour les piétons, qui sont pourtant nombreux à s'y déplacer. Par exemple, lors de comptages effectués un jour de semaine à l'été 2010, on a dénombré plus de 4 000 piétons circulant sur la rue Sherbrooke et plus de 4 500 sur le boulevard de Maisonneuve, aux abords de la station de métro Vendôme. De plus, de très nombreux usagers du transport en commun montent et descendent à des arrêts situés sur Sherbrooke ou De Maisonneuve.

Pourtant, de nombreuses intersections sur ces deux rues sont peu aménagées pour la traversée des piétons et sont dangereuses pour ces derniers. Les trottoirs sur le boulevard de Maisonneuve sont très étroits, en dépit du fort achalandage piéton, et cette rue compte très peu d'arbres pour procurer de l'ombre aux piétons. Par ailleurs, les liens nord-sud de part et d'autre de la voie ferrée sont en nombre très limité, obligeant parfois à faire de longs détours, et fort peu accueillants pour les piétons. Ces connexions entre les divers secteurs du quartier font l'objet du principe d'aménagement suivant.

Relativement aux besoins des adeptes des transports actifs, nous déplorons le fait que les trois études de circulation autour du site du CUSM réalisées en 2005, 2007 et 2011 ne prennent en considération

²⁴ Inspiré des « 12 critères de qualité de l'espace piéton » établis par Gehl Architects.

pratiquement que les déplacements automobiles. Une seule étude (2005) fait mention de comptages de piétons, et ce, à seulement trois intersections. Quant à la mise à jour de 2011, le simple fait que des trottoirs soient aménagés de part et d'autre de la quasi-totalité des rues et qu'un axe cyclable traverse le quartier suffit à faire affirmer aux auteurs que « le secteur à l'étude est bien desservi par le réseau piétonnier et cyclable »²⁵. Il est souligné que l'axe cyclable, soit celui du boulevard de Maisonneuve, est une piste cyclable en site propre. Les auteurs précisent que « cet aménagement est cependant interrompu de la rue Sainte-Catherine jusqu'au boulevard Décarie, où le lien cyclable prend plutôt la forme d'une bande cyclable »,²⁶ mais sans mentionner que ce tronçon comporte le carrefour extrêmement problématique Décarie–de Maisonneuve–Upper Lachine.

De nombreuses méthodes d'enquête de terrain pour analyser les déplacements et les besoins des piétons et des cyclistes sont pourtant éprouvées : évaluation du potentiel piétonnier, comptages de piétons et de cyclistes, analyse des temps de parcours, analyse de l'utilisation des espaces publics et du profil des utilisateurs, etc.²⁷ et nous espérons que de telles analyses soient menées dans le cadre de l'élaboration du PPU afin que les piétons et leurs besoins soient pleinement pris en compte dans les propositions d'aménagement.

Propositions

Nous souhaitons que le PPU permette de réduire les impacts des forts volumes de circulation, de la présence de nombreuses barrières physiques, des îlots de chaleur, du manque de places publiques et d'espaces verts, etc. sur la convivialité des déplacements à pied. Nous proposons quelques pistes de solution dans les paragraphes suivants.

- Aménager des corridors de marche universellement accessibles;
- Élargir les trottoirs;
- Planter des arbres en bordure des trottoirs²⁸;
- Assurer la continuité de la trame bâtie;
- Aménager des aires d'attente sécuritaires et bien entretenues pour les usagers du transport en commun;
- Aménager des placettes publiques pour favoriser les rencontres et permettre de se reposer en chemin;
- Réduire l'effet d'îlot de chaleur urbain produit par les rues et les bâtiments publics par leur verdissement et des aménagements écologiques;
- Favoriser le verdissement sur les terrains et les bâtiments privés;
- Améliorer le captage et la rétention des eaux pluviales par la réduction des superficies imperméables et les aménagements de rétention naturels.

Proposition de la Ville pour l'espace public Upper Lachine

La proposition de la Ville de Montréal de détourner le chemin Upper Lachine vers la rue Crowley et d'aménager une place publique dans l'emprise actuelle du tronçon qui rejoint le boulevard Décarie

²⁵ CIMA+. 2011. *Mise à niveau de l'étude d'impacts sur les déplacements*. CUSM – site de la cour Glen. p. 9

²⁶ *Idem.*

²⁷ Nous invitons les responsables de l'élaboration du PPU à s'inspirer des trois volets de l'enquête « Public space, public life » élaborée par le cabinet Gehl Architects et des principes d'aménagement proposés dans le *Guide d'aménagement pour un environnement urbain sécuritaire* publié en 2003 par la Ville de Montréal.

²⁸ Le plan d'action saines habitudes de vie de l'arrondissement CDN-NDG comporte d'ailleurs la mesure « Prévoir l'implantation d'arbres en bordure de rue contribuant à la création d'îlots de fraîcheur ».

présente plusieurs intérêts. Ce réaménagement permettrait de sécuriser l'intersection Décarie-de-Maisonneuve pour les piétons et les cyclistes en retirant la cinquième branche que forme le chemin Upper Lachine. Il rendrait aussi beaucoup plus convivial pour la marche le passage sous les voies ferrées. Enfin, l'élargissement du boulevard de Maisonneuve, avec la bande cyclable et un large trottoir, améliorerait aussi l'environnement piétonnier et cyclable de ce tronçon.

Toutefois, à l'instar du Conseil communautaire de NDG (CC-NDG) et d'autres intervenants, nous éprouvons certaines craintes relativement à deux enjeux : la sécurité urbaine et l'efficacité des déplacements en autobus. Comme le souligne le CC-NDG dans son mémoire, « l'absence de circulation automobile pourrait le transformer [le chemin Upper Lachine] en espace vide une fois la nuit tombée, affectant la sécurité réelle et perçue des piétons et cyclistes »²⁹. L'aménagement et l'animation de l'espace public seront cruciaux pour assurer la sécurité des passants. Le CC-NDG rappelle que de nombreux citoyens engagés résident dans le secteur du PPU et souhaitent participer à la conception de l'aménagement de l'espace public. Des projets innovateurs d'aménagements de places publiques en collaboration avec la communauté sont menés par le Department of Transportation de la ville de New York depuis 2007³⁰ et pourraient inspirer les intervenants de Montréal pour la planification de l'espace public Upper Lachine « par et pour les gens ».

Par ailleurs, la fermeture de ce tronçon d'Upper Lachine à la circulation motorisée signifie que les deux lignes d'autobus qui y passent devront être détournées. Nous invitons la Ville à reconsidérer un scénario proposé dans l'étude d'impact sur la circulation de 2005 et qui nous semble intéressant, soit le scénario qui consiste à laisser ouvert le tronçon d'Upper Lachine, mais seulement pour la circulation des autobus, des piétons et des cyclistes³¹. Seules deux des quatre voies actuelles seraient requises pour le passage des autobus, laissant donc la largeur des deux autres voies pour des aménagements piétonniers et cyclables conviviaux. Cette option rendrait la circulation des autobus plus efficace (tout comme celle des véhicules d'urgence) que s'ils devaient être détournés par Crowley, sans toutefois amener de débit supplémentaire majeur au carrefour de Maisonneuve-Décarie-Upper Lachine. Cela assurerait aussi un certain achalandage de cet espace public tout au long de la journée.

Principe 4 : Assurer des liens sécuritaires, conviviaux et les plus directs possible entre les quartiers

Pour encourager l'adoption de modes de déplacement actifs, une ville ou un quartier vert doit permettre des parcours qui soient continus et directs, de manière à éviter les détours aux piétons et aux cyclistes. Dans le secteur Saint-Raymond, les frontières physiques qui font obstacle aux déplacements sont nombreuses : voie ferrée, autoroute, falaise Saint-Jacques et les infrastructures permettant de les franchir sont distancées et présentent des problèmes de convivialité et de sécurité, comme le viaduc Girouard et le tunnel Melrose. Il est toutefois possible de faciliter les déplacements actifs en ajoutant de nouveaux points de passage et en rehaussant la convivialité des structures existantes par l'aménagement par des mesures telles que :

- Implanter des passages à niveau pour piétons et cyclistes dont la localisation s'appuie sur des itinéraires empruntés. Ceci permet de canaliser les déplacements à certains points sécurisés et de contrer la multiplication de passages illégaux

²⁹ Mémoire sur le projet particulier d'urbanisme dans Saint-Raymond et aux abords du CUSM présenté à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) par le Conseil communautaire Notre-Dame-de-Grâce, 7 mars 2013, p. 5

³⁰ <http://www.ecologieurbaine.net/exemples/tata-unis/cr-er-des-places-publiques-new-york>

³¹ Dessau-Soprin. 2005. *CUSM – Campus Glen. Accessibilité et impact sur la circulation*. Rapport d'étude. p. 69

- Aménager des sentiers cyclopédestres longeant les zones frontières, ce qui réduit l'effet de fracture causé par la zone frontière
- Intervenir sur les viaducs existants
 - Pour les piétons : trottoirs larges, clôtures séparant le trottoir de la chaussée renforçant le sentiment de sécurité des piétons, parois en bon état, présence de mobilier, d'éléments décoratifs et d'éclairage, visibilité accrue.
 - Pour les cyclistes : implanter des bandes cyclables ou des pistes cyclables avec un espace tampon afin de formaliser un espace de circulation sécuritaire dans ces environnements sinon hostiles.

Analyse du quartier

Les passages sous les viaducs des rues Girouard, Upper Lachine et Cavendish, conçus d'abord pour les déplacements automobiles sont peu inhospitaliers pour les piétons : murs aveugles, éclairage déficient, trottoir commun pour les piétons et les cyclistes et réverbération du bruit émanant des véhicules. Les passages au-dessus de l'autoroute Décarie sur le boulevard de Maisonneuve, le chemin Upper Lachine et la rue Saint-Jacques ne présentent pas, eux non plus, un environnement agréable pour les piétons. Enfin, les infrastructures aménagées spécifiquement pour les piétons ou les cyclistes soient le tunnel Melrose et la passerelle vis-à-vis de la rue Grand, manquent de visibilité, d'éclairage ou d'entretien et sont peu sécuritaires. Le tunnel est par ailleurs difficilement, voire non accessible aux personnes à mobilité réduite.

Propositions

Nous proposons d'explorer toutes les options possibles pour bonifier l'environnement piéton et cyclable sous les viaducs. Un atelier professionnel et un café citoyen tenus dans le cadre de la démarche QVAS NDG Sud-Est ont permis de dégager des pistes de solution pour le viaduc Girouard, qui est l'axe le plus emprunté par les piétons et les cyclistes dans leurs déplacements nord-sud :

- rétrécissement des voies de circulation automobile, voire réduction du nombre de voies
- élargissement des trottoirs
- aménagement d'une piste cyclable en site propre du côté ouest
- verdissement aux approches des passages surbaissés
- amélioration de l'éclairage et de l'esthétique
- retraits des places de stationnement dans la bretelle d'accès du côté ouest afin d'aménager un lien permettant de connecter la piste cyclable de l'avenue Girouard à celle du boulevard De Maisonneuve

Par ailleurs, la Ville de Montréal est actuellement en démarche auprès de l'Office des transports du Canada afin que ce dernier tranche sur l'aménagement de six nouveaux passages à niveau pour les piétons et les cyclistes le long de la voie ferrée du Canadien Pacifique (CP) allant du boulevard Gouin à la rue Notre-Dame³². Nous incitons les autorités de la Ville et de l'arrondissement à demander également l'aménagement de tels passages dans le secteur à l'étude pour faciliter les déplacements à pied et à vélo.

De plus, une attention particulière doit être portée aux trottoirs qui traversent l'autoroute Décarie (sur De Maisonneuve, Upper Lachine, Saint-Jacques). Il faut accorder plus de place aux piétons, comme le permet l'aménagement sur Sherbrooke ou sur Queen Mary, verdier, embellir... Nous recommandons que

³² Aménagement de passages à niveau dans l'emprise de la voie du Canadien Pacifique - La Ville de Montréal s'adresse à l'Office des transports du Canada. Communiqué de presse, 28 février 2013; http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=5798,42657625&_dad=portal&_schema=PORTAL&id=20380

la Ville de Montréal interpelle le ministère des Transports du Québec afin qu'il contribue à l'amélioration du domaine public du secteur fortement affecté par la présence de l'autoroute (bruit, pollution, augmentation des volumes et des vitesses de circulation, etc.).

Enfin, le lien piétonnier qui a actuellement à l'étude et qui viendrait rejoindre le CUSM au nouvel édicule à la station Vendôme est essentiel pour s'assurer que le plus grand nombre de personnes puissent accéder au CUSM en transport en commun. Sinon, la circulation automobile risque d'augmenter encore.

Principe 5 : Réduire la vitesse de circulation pratiquée sur les tronçons identifiés problématiques et à proximité des lieux de fréquentation

C'est bien connu, le risque d'accident et la sévérité des accidents de la route augmentent avec la vitesse des véhicules. Ainsi, la probabilité de décès d'un piéton heurté par une voiture passe de 25 % à une vitesse de 40 km/h à 90 % lorsque la vitesse est de 60 km/h. Dans le secteur à l'étude, la présence d'autoroutes traversant (Décarie) ou bordant (A-20, A-720) le secteur ainsi que les nombreuses artères entraînent des problèmes de vitesse excessive en de multiples endroits dans le quartier.

Malheureusement, réduire la vitesse autorisée ne suffit pas à corriger la situation : des observations effectuées par la Ville de Montréal lors d'essais réalisés dans les années 1990 ont montré que, après la réduction de la vitesse autorisée de 50 à 40 km/h sur les rues locales et les collectrices, la vitesse moyenne pratiquée avait légèrement... augmenté! Plus récemment, la Ville reconnaissait que « le projet d'implantation du 40 km/h dans l'ensemble des rues résidentielles de la Ville de Montréal n'a pas eu d'impact global significatif sur la vitesse moyenne ou la vitesse du 85^e centile »³³.

Cette situation est due au fait que la configuration des rues, qui est restée la même, ne donne pas d'indication aux conducteurs qu'ils doivent réduire leur vitesse. C'est d'abord par l'aménagement qu'on peut souhaiter avoir un impact réel sur la vitesse des véhicules, par exemple en :

- implantant des mesures d'apaisement de la circulation, interventions considérées parmi les plus efficaces
- créant des « zones 30 » autour de lieux sensibles (zone scolaire, pourtour d'un parc, abords d'une station de métro);
- assurant un marquage et une signalisation très visibles (mesures complémentaires)
- menant des interventions policières plus diligentes pour faire respecter les vitesses permises.

Plus spécifiquement pour le secteur à l'étude, nous proposons de :

- Marquer les entrées dans le quartier afin de bien signaler l'entrée dans un secteur résidentiel. L'implantation de « portes d'entrée » figure d'ailleurs parmi les mesures de la phase de démarrage de la démarche de quartiers verts proposée par la Ville de Montréal
- Sécuriser les corridors scolaires. Aucune école n'étant située dans le secteur Saint-Raymond, les enfants doivent franchir la voie ferrée. Une large part d'entre eux passe par le viaduc Girouard, ce qui les oblige à marcher le long du chemin Upper Lachine pour joindre la rue Girouard puis à traverser la rue Sherbrooke. Une attention particulière doit être portée à l'aménagement des rues empruntées par les enfants, même si elles ne constituent pas des corridors scolaires formellement désignés.

³³ Badeau, N., T. Souissi et L.Fafard. 2012. *Implantation du 40 km/h à Montréal*. Exposé préparé pour le congrès 2012 de l'Association des transports du Canada. Ville de Montréal, Direction des transports, Division sécurité et aménagement du réseau artériel

- Réduire les largeurs de chaussée excessives, notamment sur Girouard et Saint-Jacques³⁴
- Améliorer le bâti pour mieux encadre la rue, notamment sur Saint-Jacques et Décarie.

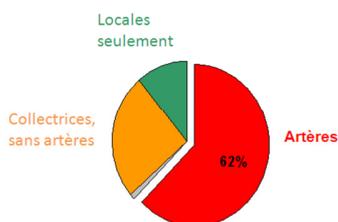
Principes 6 : Sécuriser la traversée de la rue aux intersections et aux passages pour piétons

Des travaux menés par la Direction de santé publique (DSP) de Montréal indiquent que plus de 60% des piétons blessés dans un accident de la circulation à Montréal le sont à une intersection³⁵. Qui plus est, plus de 60% de ces accidents surviennent à une intersection comportant une artère, type de rue comportant un plus grand nombre de voies et où la vitesse de circulation est plus élevée.

Les accidents sont particulièrement concentrés dans les quartiers centraux, à l'exception de Westmount, Outremont et Ville Mont-Royal. À la différence des autres quartiers centraux, ces trois derniers territoires sont traversés par relativement peu d'artères et des stratégies globales d'apaisement de la circulation y ont été mises en place il y a déjà plusieurs années.

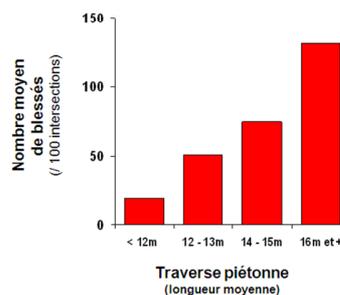
Répartition des piétons blessés, selon le type de route

(n=18 116 intersections, Montréal, 1999-2008)



Piétons blessés* aux intersections, selon la longueur de la traverse piétonne

(n=500 intersections**, Montréal)



Ces constats montrent l'importance d'aménager les intersections de manière sécuritaire. Pour ce faire, plusieurs mesures peuvent être implantées :

- apaisement de la circulation sur les tronçons à l'approche des intersections;
- marquage clair des passages pour piétons;
- réduction de la longueur de la traversée par l'aménagement de saillies de trottoir;
- réduction de la longueur de la traversée par l'aménagement d'un îlot refuge central quand le nombre de voies ou la largeur de la rue est important;
- interdiction de certains mouvements des véhicules (ex. : le virage à gauche);
- feux de circulation avec phase prioritaire pour piétons et décompte numérique;
- temps de traversée suffisant.

³⁴ La réduction de la largeur des chaussées est d'ailleurs l'une des mesures inscrites au plan d'action saines habitudes de vie de l'arrondissement CDN-NDG.

³⁵ *Distribution géographique des blessés de la route – 1999-2003*, Direction de santé publique de Montréal, 2005; *Interventions ambulancières (Urgences-santé), 1^{er} janvier 1999 au 31 juillet 2008*. Direction de santé publique de Montréal, 2012; *Enquête aux intersections*. 2008. par P. Morency, M.-S. Cloutier, J. Archambault et M. Tremblay

Analyse du quartier et de la documentation

Plusieurs intersections problématiques ont été identifiées comme dangereuses ou peu conviviales dans le secteur du Plan QVAS lors de la réalisation du portrait de quartier. Il s'agit des intersections :

- de Maisonneuve/Vendôme
- de Maisonneuve/Marlowe
- de Maisonneuve/Northcliffe
- de Maisonneuve/Décarie/Upper Lachine
- Sherbrooke/Décarie
- Sherbrooke/Girouard
- Upper Lachine/Girouard
- Upper Lachine/Old Orchard
- Upper Lachine/Oxford
- Saint-Jacques/Décarie
- Saint-Jacques/Girouard
- Saint-Jacques/Old Orchard
- Saint-Jacques/Oxford

À cet égard, nous tenons à souligner que nous ne partageons pas du tout l'analyse de sécurité routière faite par CIMA+ dans la mise à jour de 2011 de l'étude de circulation. En mettant en relation un taux d'accident et un degré de gravité des accidents avec des valeurs de référence, les auteurs arrivent à la conclusion que seulement trois intersections autour du site Glen sont problématiques, soit Saint-Jacques/Décarie, Upper Lachine/Girouard et Sherbrooke/Décarie. Pourtant, 82 accidents sont survenus sur une période de seulement 3 ans aux 4 autres intersections analysées qui se situent dans le secteur du PPU, blessant légèrement 19 personnes.

Même si ces accidents n'ont entraîné aucun décès ou blessure grave, leur nombre démontre clairement des problèmes de sécurité, réels ou perçus, problèmes qui ne peuvent qu'être accentués avec la hausse appréhendée des volumes de circulation si aucune modification n'est apportée à l'aménagement des intersections. On sait que, pour être considéré favorable à la marche et au vélo, un environnement doit procurer non seulement une sécurité réelle mais également un fort sentiment de sécurité chez les piétons et les cyclistes.

Par ailleurs, une proposition faite dans la même étude nous semble problématique, soit d'autoriser le virage à gauche en double, à partir de la rue Sherbrooke en direction ouest vers Girouard, afin de rendre plus fluide la circulation des véhicules. Cette proposition nous inquiète vivement puisque l'intersection Sherbrooke Girouard, très achalandée par les piétons étant donné la présence d'un arrêt d'autobus, de la proximité de la station de métro Vendôme et du passage obligé des écoliers, est déjà problématique pour les piétons. Nous espérons que la Ville ne retiendra pas cette proposition dans son plan final de circulation.

Propositions

Nous saluons la proposition de la Ville de retirer la « 5^e branche » du carrefour de Maisonneuve/Décarie/Upper Lachine grâce au détournement du chemin Upper Lachine vers la rue Crowley. Le nouvel aménagement du carrefour sera beaucoup plus sécuritaire pour les piétons et les cyclistes. Nous espérons aussi que la requalification du secteur de la rue Saint-Jacques intègre des mesures spécifiques pour aménager toutes les intersections de cette rue de manière sécuritaire, à

l'image des « portes d'entrée » qui marquent l'entrée dans un secteur résidentiel et proposées dans la démarche de quartiers verts de la Ville.

L'étude sur la distribution géographique des blessés de la route menée par la DSP de Montréal démontre que les interventions qui ne ciblent qu'un site ou une rue ne réduisent pas significativement le nombre total de blessés dans un quartier. Le nombre important d'accidents et leur dispersion sur un territoire appellent l'application d'une stratégie d'ensemble pour améliorer la sécurité des usagers de la route, particulièrement des plus vulnérables que sont les piétons et les cyclistes. Nous invitons donc l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce et la Ville de Montréal à profiter de la planification détaillée du secteur pour mettre en place rapidement une stratégie d'apaisement de la circulation et de sécurisation des intersections, à la grandeur du quartier, autant sur les artères que sur les rues locales.

5. CONCLUSION

Le Centre d'écologie urbaine de Montréal est très enthousiaste face au projet de PPU pour le quartier Saint-Raymond et les abords du CUSM. Nous tenons à assurer la Ville de Montréal et l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce de notre soutien dans l'élaboration de ce programme particulier d'urbanisme qui permettra de revitaliser ce secteur et d'y améliorer la qualité de vie des résidents.

ANNEXE 1

Éléments de vision d'un Quartier vert, actif et en santé

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)

ANNEXE 2

Trois phases de la démarche participative de planification de QVAS

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 ?

ANNEXE 3

Plan Quartier vert, actif et en santé pour NDG Sud-Est, Bilan des réalisations - Octobre 2012

Plan Quartier vert, actif et en santé pour NDG Sud-Est, Bilan des réalisations - Octobre 2012

Action	Numéro de l'action	Statut
1. Marquages au sol pour renforcer l'interdiction de stationner aux 5 m. des intersections.	7 : Assurer le dégagement des passages pour piétons	Réalisé été 2012 (à étendre sur l'ensemble du quartier?)
2. Avancée de trottoir au coin de Girouard et Notre-Dame-de-Grâce 3. Marquages au sol et bollards pour augmenter la visibilité aux intersections aux alentours des écoles Notre-Dame-de-Grâce et Étoile filante	11 : Sécuriser les intersections et les passages pour piétons	Réalisé été 2012
4. Radars de vitesse sur Notre-Dame-de-Grâce et Marcil	14 : Aménager des rues conviviales	Réalisé été 2012
5. Bandes cyclables unidirectionnelles sur Notre-Dame-de-Grâce et Côte-Saint-Antoine	17 : Aménager des axes cyclables	Réalisé été 2012
6. Augmentation du nombre de supports à vélo dans le quartier	18 : Multiplier le nombre de supports à vélo sur l'emprise publique	Réalisé été 2012 (à confirmer)
7. Nouvelles bornes Bixi	19 : Implanter des stations BIXI	Réalisé été 2012
8. Corridor piétonnier autour du Centre communautaire Saint-Raymond : Espace de circulation exempt d'obstacle, suffisamment large et adjacent aux bâtiments (largeur minimale de 1,8 mètre sur une rue résidentielle et de 2,4 mètres pour une rue achalandée (avenue commerciale par exemple))	10 : Aménager des corridors de marche accessibles universellement	Prévu pour 2013
9. Développer des aménagements conviviaux et sécuritaires sur Upper Lachine	52 : Aménager des rues conviviales en réduisant la largeur de la chaussée 53 : Sécuriser les intersections 54 : Embellir et animer les corridors de marche 55 : Améliorer la qualité des lieux de fréquentation et leur accessibilité	Priorité pour 2013
10. Élargir la sécurisation des intersections autour des CPEs et centres communautaires, parcs, etc.	11 : Sécuriser les intersections et les passages pour piétons	Priorité pour 2013
11. Tunnel Melrose: À court terme : voir à l'application des principes d'accessibilité universelle et de sécurité urbaine. Rail pour poussettes et vélos, rampe d'accès, signalisation, marquage et éclairage des entrées, dégagement des entrées (coupe d'arbres), entretien et embellissement du tunnel, miroir périscope (pour voir les individus qui s'engagent dans le tunnel), mobilier urbain À long terme : passage à niveau	2: Sécuriser les corridors piétonniers et cyclables à la traverse de la voie ferrée et de l'autoroute Décarie	Priorité pour 2013
12. Aménager des halte-répits sur l'ensemble du secteur	14 : Aménager des rues conviviales	Priorité pour 2013

ANNEXE 4

Délimitation du périmètre de QVAS

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 ?

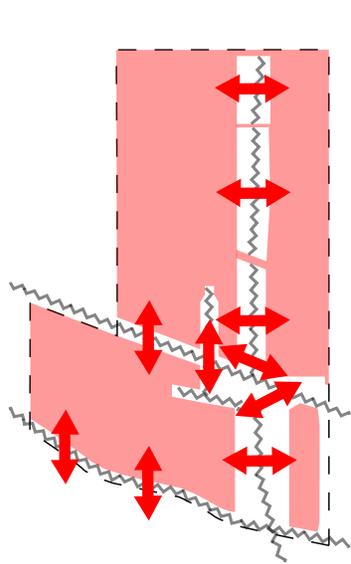
Un territoire d'un peu moins de 1 km² permet de trouver des solutions d'aménagement à l'échelle du milieu de vie.

ANNEXE 5

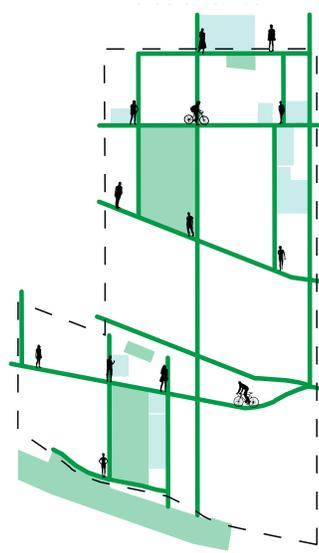
Stratégies d'intervention proposées dans le plan QVAS NDG Sud-Est

3.5 STRATÉGIES D'INTERVENTION

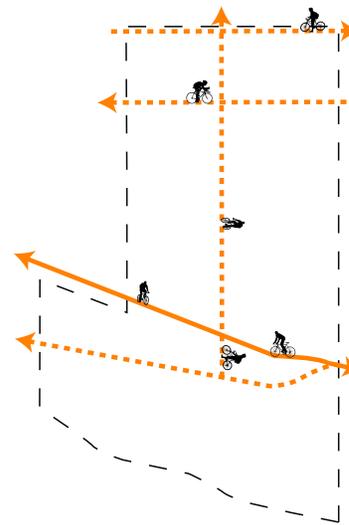
Le périmètre du QVAS a été choisi par les partenaires pour répondre aux besoins de déplacements des enfants dans le quartier. L'absence d'écoles primaires au sud de la rue Sherbrooke amène les enfants résidant dans la partie sud du QVAS à se déplacer quotidiennement vers la partie nord du QVAS, les deux 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.



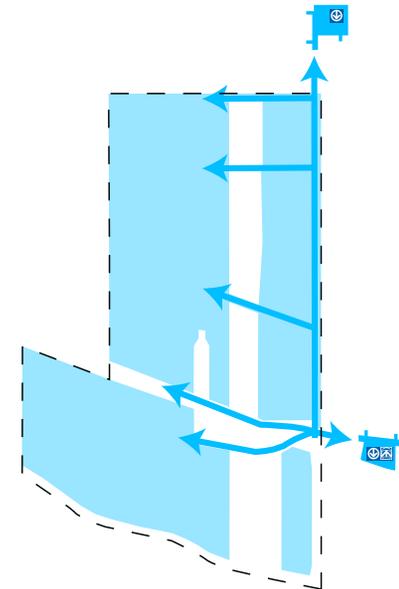
RÉDUIRE L'EFFET DE FRONTIÈRE CRÉÉ PAR LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT MAJEURES



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

ANNEXE 6

Balises d'aménagement établies dans le chapitre d'arrondissement du Plan d'urbanisme

Chapitre d'arrondissement du Plan d'urbanisme :

Balises d'aménagement

- 1 Consolider la fonction résidentielle et améliorer la qualité du cadre bâti
- 2 Consolider les activités commerciales et restreindre l'expansion des activités industrielles.
- 3 Réaménager l'échangeur Saint-Jacques–Upper Lachine afin de simplifier sa géométrie et aménager un parc sur l'espace récupéré.
- 4 Réaménager l'échangeur Upper Lachine-De Maisonneuve Ouest afin de le rendre plus sécuritaire et confortable pour les piétons et de réduire la circulation de transit.
- 5 Améliorer les liens entre le secteur et le reste de l'arrondissement.
- 6 Réaménager la voie cyclable du boulevard De Maisonneuve Ouest en site propre et la prolonger jusqu'à Westmount.
- 7 Rehausser la qualité de l'aménagement du domaine public et du paysage urbain de la rue Saint-Jacques, réduire la vitesse de la circulation de transit et améliorer la sécurité des piétons ainsi que l'image générale du secteur.
- 8 Encadrer l'insertion des nouvelles constructions sur la rue Saint-Jacques et y assurer une architecture de qualité.

Source : Plan d'urbanisme de Montréal, Partie II, Chapitre 4, p.33