



Mémoire de Vrac environnement
sur le projet de PDUES
à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM)

Montréal, avril 2012

Utilisation du masculin :

Dans ce document, l'utilisation du masculin pour désigner les personnes a comme seul but d'alléger le texte et identifie sans discrimination les individus des deux sexes.

Rédaction :

Simon Racine, directeur général ;

Violaine Pronovost, coordinatrice de projets ;

Emma Claden, chargée de projets.

Vrac environnement

7001, rue Hutchison

Montréal (Qc) H2N 1Y9

Tel. : 514-270-4049

Télec. : 514-270-8428

sracine@vracenvironnement.org

www.vracenvironnement.org

Table des matières

1.	Présentation de Vrac environnement	2
2.	Intérêt pour le secteur et le projet PDUES	3
2.1.	Le projet Quartier verts, actifs et en santé (QVAS).....	3
2.2.	Le projet Quartier 21 : « Parc-Extension : la rencontre en transport actif ! »	5
2.3.	Verdissement et projets d’agriculture urbaine.....	6
2.4.	La démarche Opération avenue du Parc.....	7
3.	Thèmes commentés et recommandations.....	8
3.1.	Création de nouveaux liens et désenclavement.....	8
3.1.1.	Lien Ogilvy – Castelnau.....	8
3.1.2.	Lien de l’Épée	9
3.1.3.	Prolongement de l’axe est-ouest jusqu’à l’avenue du Parc.....	10
3.1.4.	Les viaducs.....	10
3.2.	Déplacements en transports actifs	11
3.2.1.	Déplacements piétons autour de la Gare Jean-Talon	12
3.2.2.	Déplacements piétons sur l’avenue du Parc	13
3.2.3.	Déplacements à vélo	13
3.3.	Espaces et qualité de vie.....	14
3.3.1.	Verdissement	15
3.3.2.	Parc de L’Épée	16
3.3.3.	Nouveaux espace de rencontre.....	17
4.	Priorités et gouvernance	18
4.1.	Actions prioritaires.....	18
4.1.1.	Sécurisation	18
4.1.2.	Mesures de verdissement	18
4.1.3.	Espaces de rencontre	18
4.1.4.	Désenclavement	19
4.1.5.	Priorités externes à notre mission	19
4.2.	Collaboration et suivi	19
Conclusion	20
	Création de nouveaux liens et désenclavement.....	20
	Déplacements en transports actifs	20
	Espaces et qualité de vie.....	21

1. Présentation de Vrac environnement

Vrac environnement est un Organisme Sans But Lucratif (OSBL) fondé en 2008, dans le but de satisfaire les besoins en développement durable dans le quartier de Parc-Extension, à Montréal.

Mission et objectifs

Depuis sa création, Vrac environnement a peu à peu élargi son territoire d'actions. Au-delà de l'organisation de multiples activités et projets visant à rejoindre les différents publics composant la population du quartier de Parc-Extension, Vrac environnement encourage et coordonne les initiatives à caractère environnemental partout où le besoin se fait sentir.

Aussi, notre organisme a pour mission d'améliorer la qualité de vie des Montréalais en favorisant les pratiques de développement durable :

- Promouvoir et soutenir la participation et les initiatives des Montréalais pour l'amélioration de leur qualité de vie ;
- Proposer des actions en matière de développement durable ;
- Favoriser la recherche environnementale pour développer des approches et des modes d'intervention novateurs ;
- Favoriser l'émergence de projets répondant aux besoins des Montréalais ;
- Développer et consolider des liens avec les acteurs montréalais en développement durable.

Volets d'intervention

L'ensemble des actions et projets menés par Vrac environnement se regroupent sous les volets d'intervention suivant :

- Éco-quartier Parc-Extension (programme municipal) ;
- Programme Techno-Écolo (programme de réinsertion sociale et de recyclage informatique) ;
- Quartier verts, actifs en santé (QVAS) ;
- Quartier 21 (programme municipal et de la Direction de santé publique en aménagement urbain et santé environnementale) ;
- Verdissement (institutionnel, privé et communautaire) ;
- Agriculture urbaine (2 jardins collectifs, 1 jardin éducatif, 1 projeté) ;
- Éducation (citoyenne et environnementale) ;
- Boutique écoresponsable Bric à Vrac

2. Intérêt pour le secteur et le projet PDUES

Cette prochaine section présente les projets ou les démarches auxquelles a participé Vrac environnement dans les dernières années et qui recourent le territoire du PDUES. Les zones attirées à ces projets ou démarches sont d'ailleurs représentées sur la carte *Projets et réalisations de Vrac environnement dans le territoire du PDUES et ses alentours* en annexe à ce mémoire.

2.1. Le projet Quartier verts, actifs et en santé (QVAS)

Démarche

Au cours de l'année 2009, Vrac environnement a lancé, en collaboration avec le Centre d'écologie urbaine de Montréal, son projet de Quartier verts, actifs et en santé dans Parc-Extension, visant à repenser l'aménagement urbain en faveur des modes de transport actif au sein du quartier.

Tout au long de ses trois phases de réalisation, ce projet a fait l'objet d'une démarche participative avec les citoyens de Parc-Extension, ainsi que les organismes de la société civile et les pouvoirs municipaux (Arrondissement Villeray – Saint-Michel – Parc-Extension) :

- Phase 1 : Réalisation d'un portrait des déplacements et d'un diagnostic des besoins en aménagements pour les transports actifs dans le quartier ;
- Phase 2 : Information et exploration des solutions d'aménagement envisageables pour le quartier ;
- Phase 3 : Définition des actions prioritaires à intégrer au Plan Quartier vert, actif et en santé de Parc-Extension.

Le projet Quartier verts, actifs et en santé s'étend sur la partie sud du quartier de Parc-Extension, dans un secteur délimité par le boulevard de l'Acadie à l'ouest, l'avenue Ball au nord et enfin les voies ferrées du Canadian Pacific à l'est et au sud¹. Plusieurs zones d'intérêt ont également été identifiées, comprenant les abords de la Place de la Gare Jean-Talon ainsi que les artères commerciales Jean-Talon O. et Beaumont, secteurs également abordés par le PDUES.

Vision

Les problématiques identifiées lors de la phase de diagnostic ont fait apparaître la difficulté de circuler en transport actif tant à l'intérieur du quartier que vers les quartiers alentours, du fait de la situation enclavée de Parc-Extension.

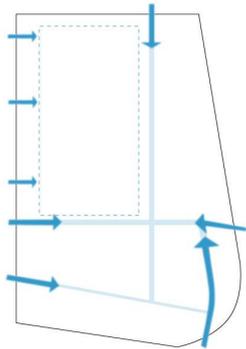
Aussi, à l'issue des deux premières phases, la vision retenue pour le Plan Quartier vert, actif et en santé de Parc-Extension entend redonner le droit aux résidents de se

¹ Secteur d'intervention représenté sur la carte en annexe 1 de ce document.

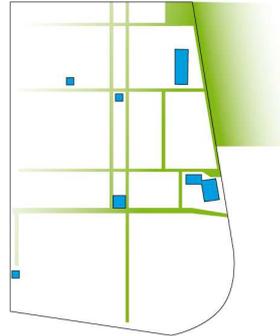
déplacer en toute quiétude dans leur environnement et favoriser le sentiment d'appartenance au quartier.

La phase finale du projet a donné lieu à la production, en mai 2010, d'un document² regroupant 125 actions à mettre en œuvre afin de favoriser les déplacements en transports actifs au sein du quartier de Parc-Extension. Ce document a été entériné par l'arrondissement Villeray – Saint-Michel – Parc-Extension la même année. Les actions définies dans le cadre de ce plan ont été regroupées en quatre axes stratégiques définis ci-dessous :

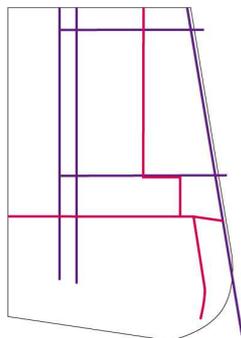
Marquer l'entrée dans un quartier résidentiel



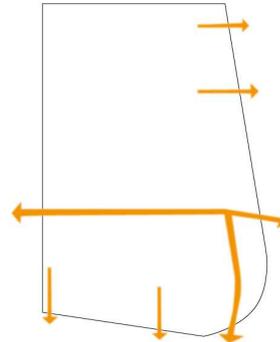
Connecter les pôles d'attraction et les espaces verts et de loisir



Optimiser le réseau local de transport cycliste



Améliorer les connexions interquartiers



Suivi du Plan QVAS

Vrac environnement et l'arrondissement Villeray – Saint-Michel – Parc-Extension, travaillent conjointement à la mise en œuvre du Plan Quartier vert, actif et en santé de Parc Extension. Depuis la présentation de ce document en 2010, de nombreuses propositions d'aménagement ont d'ailleurs été réalisées, dont notamment :

- l'implantation d'une station BIXI et l'ajout de stationnements à vélo au niveau de la Place de la Gare Jean-Talon, ainsi que la synchronisation de la signalisation sur les intersections situées aux abords de cette place ;
- l'installation de pots à fleurs sur l'artère commerciale Jean-Talon O. ;
- le verdissement de l'avenue Beaumont (via le programme ÉCO ACTION)
- sécurisation des abords des écoles primaires et des corridors scolaires.

² <http://www.ecologieurbaine.net/plan-qvas-parc-extension>

2.2. Le projet Quartier 21 : « Parc-Extension : la rencontre en transport actif ! »

Démarche

Se déroulant sur une période de 3 ans, s'étendant de 2011 à 2013, le projet Quartier 21 : *Parc-Extension : la rencontre en transport actif !* vise l'amélioration et la bonification de l'offre en transport actif chez les résidents de Parc-Extension, jeunes et adultes, et chez les visiteurs du secteur sud du quartier.

La démarche Quartier 21 s'inscrit dans le cadre du premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise, dont l'une des orientations visait à « assurer la qualité de vie des milieux résidentiels ».

La réalisation de ce projet, pour lequel Vrac environnement joue le rôle de promoteur, permettra la mise en œuvre d'une partie du Plan Quartier vert, actif et en santé de Parc-Extension. Ici, le territoire d'action se restreint aux secteurs de la rue commerçante Jean-Talon Ouest ainsi qu'à la Place de la Gare Jean-Talon.

Objectifs

Huit objectifs spécifiques ont été fixés :

- Améliorer la connectivité et l'ambiance des parcours en transport actif ;
- Améliorer et bonifier les lieux de rencontre ;
- Décrire et signaler l'offre en transport actif dans le quartier ;
- Informer, sensibiliser et impliquer les commerçants dans des actions favorisant le commerce de proximité ;
- Informer, éduquer et impliquer les résidents et visiteurs du quartier aux problématiques et solutions relatives au transport actif ;
- Sécuriser les intersections majeures et résidentielles ;
- Implanter une offre cyclable dans le quartier ;
- Implanter des mesures d'apaisement de la circulation.

Suivi

Un comité de suivi, formé d'une quinzaine d'acteurs et d'organismes locaux possédant une expertise ou un intérêt relativement au projet, planifie les grandes lignes du projet et appuie la mise en œuvre du plan d'action.

Cette mise en œuvre, définie à partir des huit objectifs spécifiques, est actuellement en cours de réalisation. Vrac environnement assure la concertation et la participation de tous les acteurs concernés dans le cadre des activités réalisées et veille à l'implication des citoyens.

Au terme de la première année de mise en œuvre du projet, Vrac environnement a pu compléter partiellement ou totalement une partie des actions prévues. Dans ce cadre, nous avons notamment réalisé une carte diagnostique de l'état des transports

actifs sur la rue Jean-Talon Ouest. Cette carte contenant des informations intéressantes relativement aux sujets abordés par le PDUES et aux recommandations de Vrac environnement, nous prenons soin de la joindre en annexe de ce document.

2.3. Verdissement et projets d'agriculture urbaine

Verdissement

La mise en place de projets de verdissement permet d'agir positivement sur la qualité de vie des citoyens :

- Augmentation du couvert végétal ;
- Lutte contre la chaleur urbaine et la pollution de l'air ;
- Amélioration de la propreté des lieux ;
- Embellissement et sécurisation du milieu de vie ;
- Prise en charge par les citoyens et les commerçants de leur milieu de vie.

Conscient de ces impacts positifs, Vrac environnement a fait de l'enjeu du verdissement une de ses priorités et a su développer une expertise en la matière. Au cours des dernières années, notre organisme a mis sur pied différents projets d'aménagement et propose notamment, avec l'appui des acteurs et des habitants du quartier, la mise en œuvre d'un plan de verdissement pour le quartier.

Plus récemment, une opération de verdissement a été menée sur l'avenue Beaumont, secteur sujet à d'importants problèmes d'îlot de chaleur. Le projet, réalisé au cours des années 2011 et 2012, avait pour objectif d'améliorer la qualité de l'air, diminuer le ruissellement des eaux de pluie, d'atténuer le bruit associé à l'achalandage de véhicules motorisés, d'embellir la zone Beaumont et enfin de contribuer au bien-être des résidents et des travailleurs de ce secteur.

Ce projet, réalisé en collaboration avec une dizaine d'entreprises privées du secteur Beaumont, a permis la plantation massive d'arbres, d'arbustes et vignes indigènes sur le domaine privé, donnant l'opportunité aux entrepreneurs de s'impliquer dans le développement durable de leur quartier.

Agriculture urbaine

Vrac environnement est impliqué depuis 2005 dans la gestion de jardins collectifs biologiques (Jardin Saint-Roch et Jardin Bloomfield) et de ruelles vertes, ainsi que dans la mise en valeur d'espaces verts.

La plupart des projets d'agriculture urbaine de Vrac environnement ont vu le jour dans le quartier Parc-Extension, caractérisé par une forte diversité et densité ethnoculturelle. Ainsi, nos projets ont, dès le départ, été développés et élaborés en considération d'indicateurs propres au contexte du milieu et ont donc pour objectifs de susciter le rapprochement culturel, le partage et la communication entre les participants et les intervenants.

Notre expérience en agriculture urbaine nous permet aujourd'hui de percevoir celle-ci comme :

- Un vecteur de cohésion sociale et d'intégration ;
- Un moyen de participer à la sécurité alimentaire ;
- Un moyen de mettre en valeur des espaces en friche ;
- Un outil d'éducation à l'environnement.

2.4. La démarche Opération avenue du Parc

Dans le cadre de l'annonce de l'élaboration du PDUES et des consultations de l'OCPM à venir, des citoyens et des organismes de l'ensemble des territoires concernés par le projet se sont associés afin de faire entendre leurs voix à ce sujet. Sous le regroupement Opération avenue du Parc, les organisateurs ont mis sur pied une marche exploratoire ainsi qu'un atelier citoyen d'urbanisme permettant à tout un chacun de s'exprimer sur le projet, et plus particulièrement en ce qui a trait aux changements que le secteur de l'avenue du Parc est amené à subir.

Les résultats issus de cette démarche ont donné lieu à la production d'un document³ formulant des orientations et des propositions d'aménagement pour l'avenue du Parc et de ses alentours.

Vrac environnement, fortement intéressé par cette démarche du fait du secteur d'étude visé par le PDUES et de son approche participative, s'est associé à cette dernière comme coorganisateur. Notre organisme a notamment participé à la mise en place de la marche exploratoire ainsi que de l'atelier citoyen d'urbanisme et s'est impliqué dans la réalisation du document synthèse final.

Par ses nombreux volets d'intervention, Vrac environnement se voit concerné par le projet de PDUES. Le territoire d'intervention de ce projet, ainsi que les sujets qu'il aborde et les problématiques qu'il soulève, coïncident avec les préoccupations de notre organisme.

Aussi, le présent mémoire a pour objectif de faire entendre le point de vue de Vrac environnement sur les propositions figurant dans le PDUES et de faire valoir des propositions concrètes provenant du Plan QVAS de Parc-Extension ainsi que de l'ensemble des projets détaillés ci-dessus.

Toutefois, les domaines de compétences de Vrac environnement se s'étendant pas directement aux questions du logement et de l'économie, nous n'émettront qu'un bref avis sur les propositions relatives à ce sujet.

³ Le rapport synthèse de l'Opération avenue du Parc fait l'objet d'un autre mémoire présenté dans le cadre de cette consultation et est accessible via ce lien : <http://forumcitoyenmontreal.ca/document/show/48>

3. Thèmes commentés et recommandations

3.1. Création de nouveaux liens et désenclavement

À plusieurs endroits dans le document du PDUES, est mentionnée l'importance d'agir pour le désenclavement du territoire à l'étude. Vrac environnement, avec son Plan QVAS de Parc-Extension, abonde dans le même sens et préconise les mesures qui favorisent le désenclavement du quartier.

Parc-Extension est en effet un quartier enclavé, principalement à l'est et au sud, où la voie ferrée constitue une barrière physique difficilement franchissable par les piétons et les cyclistes et actuellement, seuls trois passages permettent de la traverser. Ainsi, les citoyens jouissent de peu d'accès au quartier Villeray et il en va de même pour le quartier Ahunatic-Cartierville plus au nord qui se trouve de l'autre côté de l'autoroute métropolitaine. À l'ouest, sur la rue de l'Acadie, les intersections présentent peu de mesures favorisant la traversée sécuritaire et peu d'ouvertures dans la clôture ceinturant ville Mont-Royal permettent une circulation directe vers le quartier limitrophe.

Pour Vrac environnement, améliorer les connexions interquartiers implique de sécuriser en priorité les accès aux quartiers contigus et de les rendre plus conviviaux pour réduire considérablement les temps de parcours à pied et à vélo. Ainsi, nous percevons le projet d'aménagement de l'ancienne gare de triage d'Outremont et le PDUES comme une occasion unique de créer des passages entre Parc-Extension et les quartiers limitrophes.

3.1.1. Lien Ogilvy – Castelnau

Dans une optique de désenclavement de Parc-Extension et de création d'un réseau cyclable actuellement inexistant dans le quartier, Vrac environnement voit d'un bon œil la proposition du lien cyclable et piéton à la hauteur des rues Ogilvy et de Castelnau. Le Plan QVAS de Parc-Extension et le projet Quartier 21 promeuvent d'ailleurs cette proposition qui permettrait, notamment aux citoyens de Parc-Extension, un meilleur accès au quartier Villeray et au Parc Jarry.

Cependant, Vrac environnement s'inquiète du fait que le PDUES propose l'ouverture d'un lien routier au niveau du passage Ogilvy – de Castelnau. En effet, nous savons que les utilisateurs de la gare de train Parc font face à d'importants conflits d'usage avec les automobiles qui circulent dans le cul-de-sac de la rue Ogilvy pour accéder au stationnement du Loblaw ou du 405 Ogilvy. Particulièrement aux heures de pointe, des hordes de passagers envahissent les trottoirs exigus qui rejoignent la zone intermodale de la Gare Jean-Talon (exactement 4230 passagers quotidiens – voir la carte diagnostique de la rue Jean-Talon O. en annexe à ce document) et sont même souvent contraints à marcher dans la rue. Le Plan QVAS de Parc-Extension et le projet Quartier 21 entendent remédier à cette situation en s'attardant à la reconfiguration de la zone intermodale qui accueille, en outre, les usagers du métro Parc et des nombreuses lignes d'autobus majeures qui y transitent. Pour ce faire,

nous privilégions un aménagement qui priorise, en termes d'espace et de commodités, les piétons, de même que les cyclistes afin que cette part modale soit aussi bien desservie par ce pôle. Nous percevons de plus cette proposition d'aménagement comme une opportunité novatrice pour la ville de Montréal et l'arrondissement Villeray – Saint-Michel – Parc-Extension d'affirmer leur engagement envers les transports collectifs et actifs dans l'optique d'une ville durable tournée vers l'avenir. Voilà pourquoi nous imaginons mal comment pourrait être intégré dans ce scénario une voie de circulation automobile alors que la gestion de cet espace se veut déjà complexe, non sécuritaire et surchargée par les usagers actuels. De plus, nous craignons que cette dernière entraîne une affluence de la circulation de transit qui nuit aux usagers du pôle de transports collectifs et aux résidents des rues perpendiculaires.

Ainsi, Vrac environnement se questionne à savoir si ce lien routier est indissociable aux négociations qui ont présentement cours avec le Canadian Pacific et s'il est réellement conditionnel à la concrétisation du passage à niveau ou s'il s'agit plutôt d'un enjeu identifié principalement par l'arrondissement Villeray – Saint-Michel – Parc-Extension.

En ce sens, Vrac environnement recommande que, si la réalisation du passage à niveau ne dépend pas du lien routier, seuls les liens piétons et cyclistes soient aménagés. Sinon, nous recommandons qu'un argumentaire en faveur du lien routier soit publiquement présenté de même que les résultats de l'étude d'impact quant à la circulation motorisée nouvellement créée. Finalement, nous demandons à ce que des mesures d'apaisement de la circulation soient intégrées afin de réduire au maximum les nuisances occasionnées aux usagers de la zone intermodale par ce lien routier, que le partage de l'espace public soit des plus harmonieux et que l'aménagement affirme la priorité aux transports actifs (sous forme d'un espace partagé tel que présenté pour la rue Hutchison au point 3.2.1).

3.1.2. Lien de l'Épée

Le Plan QVAS du quartier Parc-Extension privilégie aussi l'implantation d'un tel lien piétonnier et cyclable vers le futur campus de l'Université de Montréal via un passage à niveau dans la continuité de la rue de l'Épée. Vrac environnement accorde beaucoup d'importance à ce lien qui, en plus de désenclaver le quartier, permettra à la population du quartier de bénéficier du site du campus d'Outremont par un accès sécuritaire, pratique et convivial. Aussi, ce lien permettra à Parc-Extension, notamment aux commerçants, de profiter d'une affluence nouvelle de visiteurs venus du campus. Ainsi, les détails entourant l'aménagement de ce lien sont importants afin que cette porte d'entrée vers Parc-Extension soit attrayante pour les gens et leur donne envie de passer par là.

De ce fait, Vrac environnement recommande de porter une attention particulière à l'esthétisme, la convivialité et la sécurité des lieux où débouchera ce lien de par et d'autre du passage à niveau. Du côté de Parc-Extension, il est nécessaire que le parc de voisinage prévu soit ouvert sur le milieu, qu'il s'intègre dans une continuité fluide au campus et qu'il marque une entrée agréable et sécuritaire vers le quartier Parc-

Extension. Du côté du campus, la cour de voirie de l'arrondissement d'Outremont se dresse actuellement à cet endroit. Ainsi, il faudra revoir cette situation ou encore, s'assurer d'une intégration des plus harmonieuses du passage piéton et cycliste en ces lieux.

3.1.3. Prolongement de l'axe est-ouest jusqu'à l'avenue du Parc

Vrac environnement reconnaît l'importance de désenclaver le site du futur campus de l'Université de Montréal et de l'ouvrir sur la communauté avoisinante, mais recommande que l'ajout de tout nouvel axe routier se fasse dans un respect total de la sécurité des usagers des transports actifs. Pour ce faire, doivent systématiquement être mises en application des mesures d'apaisement de la circulation.

3.1.4. Les viaducs

Comme le quartier est enclavé, les viaducs de l'avenue du Parc et de la rue Jean-Talon O. revêtent une importance toute particulière pour Parc-Extension. Il s'agit d'abord de viaducs situés sur des artères principales très achalandées par une lourde circulation de transit. En outre, il s'agit, au sud et à l'est du quartier, des uniques liens vers les quartiers limitrophes, et ce pour tous les modes de transport confondus qui s'y partagent, souvent de façon conflictuelle, la voie ou encore les trottoirs. D'ailleurs, pour illustrer l'importance de l'achalandage piéton et cycliste sous les trois viaducs du secteur et le conflit d'usage entre ces différents usagers, Vrac environnement a procédé à un comptage en mai et en septembre 2012 dont les résultats sont présentés dans le tableau ci-dessous⁴. Une attention particulière a été apportée à l'endroit de passage choisis par les cyclistes, soit la rue ou le trottoir.

Comptage piéton et cycliste sous les viaducs du territoire du PDUES

Viaduc	Date du comptage	Nombre de piétons	Nombre de cyclistes	% de cyclistes	
				Rue	Trottoir
Jean-Talon O.	17 mai 2012	2085	930	54%	46%
Saint-Zotique	27 sept. 2012	996	1296	42%	58%
Van Horne	27 sept. 2012	1050	1734	39%	61%

Pour Parc-Extension, ces viaducs font aussi office de principales entrées de quartier. Cependant, ces viaducs de type autoroutier incitent les automobilistes à circuler à une vitesse excessive et n'indiquent actuellement pas l'entrée dans un quartier résidentiel et n'incitent pas à la réduction de la vitesse. Le Plan QVAS de Parc-Extension et le projet Quartier 21 se penchent particulièrement sur la sécurité

⁴ La même méthodologie a été utilisée pour les trois exercices de comptage. Le tout s'est déroulé lors de journées partiellement ensoleillées, de 8h00 à 20h00, alors qu'ont été comptabilisés les piétons et les cyclistes circulant de part et d'autre des viaducs dans les 10 premières minutes de chaque heure. Les chiffres récoltés ont ensuite été multipliés par six permettant d'obtenir un chiffre indiquant le nombre moyen d'usagers pour chaque heure.

entourant ces entrées de quartier, notamment pour les usagers des transports actifs sous le viaduc Jean-Talon O. Il a été observé que la chaussée où circulent les cyclistes en bordure de trottoir est souvent abîmée, ce qui contrevient à la sécurité de ces derniers. En outre, l'éclairage sous ce viaduc se fait déficient, le bruit y est très fort et les murs sont délabrés et peu invitants pour les piétons qui y circulent. Pourtant, le PDUES ne fait mention sur sa carte des interventions structurantes (p. 32) que des deux viaducs situés sur l'avenue du Parc en omettant d'identifier celui situé sur la rue Jean-Talon Ouest.

Ainsi, Vrac environnement recommande d'abord de considérer dans le PDUES le viaduc Jean-Talon O. et joint sa voix à ce dernier qui préconise « l'embellissement des viaducs par un éclairage architectural et l'intégration d'art public par exemple » (p. 38). Plus précisément, nous recommandons que soient conçus des aménagements susceptibles d'accroître la fierté, l'identité et le sentiment d'appartenance envers le quartier. Cela sera rendu possible par des interventions qui valoriseront le caractère distinctif du quartier et qui signaleront l'entrée dans un quartier résidentiel où circulent bon nombre de piétons et de cyclistes. Pour ce faire, il sera aussi nécessaire de voir à l'amélioration de la convivialité des viaducs par la réfection des infrastructures délabrées, notamment les murs sous le viaduc Jean-Talon, et à leur salubrité, tel c'est le cas pour le viaduc Van Horne remplis de fientes de pigeons.

En outre, Vrac environnement recommande de sécuriser les parcours piétonniers et cyclables en s'attardant au partage de l'emprise routière sous les viaducs en allouant clairement, par affichage et marquage, un espace en site propre aux piétons et aux cyclistes et en s'assurant d'un entretien adéquat de la chaussée et des trottoirs.

3.2. Déplacements en transports actifs

De par la densité de son cadre bâti, son positionnement central au sein de la ville, sa desserte en transport collectif efficace et ses nombreux commerces de proximité, Parc-Extension possède des atouts considérables pour les transports actifs. La population du quartier est en outre adepte des transports actifs alors que près de 70% des déplacements locaux se réalisent à pieds ou à vélo⁵. Cependant, le diagnostic dressé par la Plan QVAS de Parc-Extension met en lumière des infrastructures déficientes (voire inexistantes !) tant pour les piétons que pour les cyclistes. Le quartier accueille une lourde circulation de transit, il est enclavé, ses intersections sont dangereuses et peu conviviales, aucune infrastructure cyclable n'y existe, etc.

À l'heure où la Ville de Montréal et les différents arrondissements s'engagent à promouvoir les transports actifs⁶ par un partage adéquat de l'espace public et que les instances gouvernementales⁷ en font la promotion pour des considérations

⁵ Enquête origine-destination (OD) effectuée par l'AMT 2003.

⁶ Notamment via son Plan de transport et les Plans locaux de développement durable.

⁷ Notamment l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ) et la Direction de santé publique (DSP).

environnementales et de santé, Vrac environnement travaille activement depuis 2009 à la promotion des transports actifs auprès de la population de Parc-Extension. Il souhaite surtout, avec son Plan QVAS et le projet Quartier 21 *Parc-Extension: la rencontre en transport actif !*, contribuer à ce que les instances publiques locales aménagent des environnements favorables aux déplacements actifs sécuritaires et conviviaux. Ainsi, nous saluons l'intention du PDUES de faire de « l'instauration d'un environnement plus favorable aux modes de locomotion douce » (p. 26) l'une de ses priorités dans le secteur à l'étude puisque bien du travail reste à faire.

3.2.1. Déplacements piétons autour de la Gare Jean-Talon

Sur sa carte des interventions structurantes (p. 32), le PDUES indique vouloir intervenir autour de la Gare Jean-Talon, soit en réaménagement la rue Hutchison et les intersections Jean-Talon/Hutchison et Jean-Talon/du Parc sans toutefois préciser la nature des interventions qui y seront menées. Pour sa part, Vrac environnement s'intéresse à ce secteur puisque le Plan QVAS de Parc-Extension propose la création d'un pôle intermodal structurant pour le quartier et permettant la rétention des navetteurs dans ce secteur du quartier. Pour ce faire, il est nécessaire d'intervenir pour rendre plus sécuritaires et conviviaux les déplacements actifs dans cette zone puisqu'en effet, un sondage origine-destination mené par Vrac environnement à l'été 2012⁸ indique que 52% des utilisateurs de la rue commerciale Jean-Talon O. s'y rendent en transport en commun et 32,6 % en transport actif. Cependant, un autre sondage, cette fois mené par la maison de sondage CROP en 2009⁹, révèle que 52% des répondants ne se sentent pas en sécurité à l'intersection des rues Jean-Talon O. et Hutchison.

De plus, c'est l'affluence toujours plus importante des usagers des différents transports collectifs et leurs comportements qui sonnent l'alarme sur l'importance d'intervenir rapidement pour sécuriser ce secteur générateur de déplacements piétons (voir la carte diagnostique de la rue Jean-Talon O. en annexe à ce document). Sur Hutchison, il est notamment possible d'observer que le parcours naturel des piétons les amène fréquemment à traverser en plein centre de la rue sans se rendre aux intersections. Pour le moment, des mesures coercitives sont utilisées de la part des autorités pour tenter d'enrayer ce comportement non sécuritaire. Quant aux intersections Jean-Talon/Hutchison et Jean-Talon/du Parc, les traverses sont très peu conviviales, les temps d'attente aux lumières sont parfois importants pour les piétons, les trottoirs sont trop peu étroits pour la quantité d'usager et les traverses au sol ne sont pas adéquatement marquées (voir la carte diagnostique de la rue Jean-Talon O. en annexe à ce document).

Ainsi, tel que mentionné dans le Plan QVAS de Parc-Extension et préconisé par d'autres initiatives telles Quartier 21 et Opération avenue du Parc, Vrac environnement recommande de constituer sur la rue Hutchison un espace partagé entre piétons, cyclistes et autobus, et donc interdit aux voitures et aux camions.

⁸ <http://vracenvironnement.org/wp-content/uploads/2012/08/analyses-donn%C3%A9es-sondage-v.-finale-31.pdf>

⁹ Sondage CROP, novembre 2009, intitulé *Plan de déplacement concerté en transport actif pour le sud de Parc-Extension*.

Différentes interventions intégreront cet espace partagé telles un marquage au sol qui définit cet espace comme partagé et rend évidente la présence piétonne, une réduction importante de la vitesse de circulation, une réduction de la largeur de la chaussée et l'élargissement des trottoirs afin de permettre, entre autres, l'aménagement de terrasses par les commerçants.

Pour ce qui est des intersections Jean-Talon/Hutchison et Jean-Talon/du Parc, Vrac environnement recommande d'instaurer une traverse en phase exclusive¹⁰ pour les piétons et d'appliquer un marquage au sol durable, suffisamment large et visible par les automobilistes. Les trottoirs en coin qui servent de refuge lors des traversées, devront en outre être mieux adaptés au flux piéton qui emprunte les intersections, soit agrandis et réaménagés afin d'éviter les accumulations d'eau.

Finalement, comme le propose le Plan QVAS, nous recommandons de formaliser et d'allonger le terre-plein entre les rues Hutchison et du Parc afin de servir de lieu de refuge pour les piétons qui traversent et de contribuer à l'effet d'étranglement et donc à l'apaisement de la circulation.

3.2.2. Déplacements piétons sur l'avenue du Parc

L'avenue du Parc, à la hauteur du quartier Parc-Extension, vit et sera amenée encore à vivre de grands changements vu l'arrivée de générateurs d'achalandage tels de nouveaux locaux de l'Université de Montréal, la ressource intermédiaire de la Montagne, des services de proximité et des commerces. Ainsi, Vrac environnement est heureux de constater que le PDUES entend prioriser « le réaménagement de la portion nord de l'avenue du Parc, entre l'avenue Van Horne et la rue Jean-Talon, [ce qui] permettra d'offrir de meilleures conditions de déplacement aux piétons et participera à la revitalisation de cet axe majeur du territoire » (p. 38) tel qu'il l'a été soulevé par les participant(e)s à l'Opération avenue du Parc.

Vrac environnement appuie ainsi les propositions du PDUES qui entend s'assurer d'un meilleur partage de l'emprise par les différentes parts modales, notamment via l'élargissement des trottoirs. Nous recommandons en outre de doter l'intersection des rues du Parc et Jean-Roby d'une traverse piétonne équipée d'un feu de circulation et d'un marquage au sol adéquat. De plus, nous recommandons que le terre-plein central situé au coin de la rue Jean-Talon soit élargit afin de servir de lieu de refuge pour les piétons qui traversent et même accueillir des mesures de verdissement.

3.2.3. Déplacements à vélo

Plusieurs constats quant à l'état des infrastructures cyclables dans le quartier Parc-Extension, voire dans tout le secteur concerné par le PDUES, amène Vrac environnement à se réjouir de l'attention que le PDUES accorde aux aménagements en faveur du vélo : réseau cyclable inexistant, cohabitation difficile entre les cyclistes et automobilistes, et ce principalement sur la rue Jean-Talon O. et l'avenue du Parc

¹⁰ Aux intersections avec feux de circulation, arrêter le trafic pour au moins 20 secondes et permettre aux piétons de traverser dans toutes les directions.

et manque de supports à vélo de qualité et de stations BIXI à proximité des pôles d'intérêt. Pourtant, parallèlement, Montréal a vu son nombre de cyclistes s'accroître de 10% entre 2005 et 2010¹¹.

Ainsi, nous voyons d'un bon œil le tracé cyclable proposé par le PDUES sur sa carte des interventions structurantes (p. 32) puisque reliant bien le secteur du PDUES au reste de la ville, tant dans l'axe nord-sud qu'est-ouest, et reconnaissant l'intérêt de le faire passer sur des rues secondaires plus sécuritaires, tranquilles et agréables. Cependant, il demeure que ce tracé se veut non-linéaire, complexe et peu convivial pour tout cycliste qui pratique le vélo utilitaire, soit comme moyen de locomotion sur une base régulière, et qui désire pouvoir accéder rapidement aux quartiers limitrophes et au centre-ville. En outre, les Montréalais représentent de plus en plus ce type de cyclistes puisqu'en en 2000, 25% d'entre eux utilisaient le vélo comme moyen de transport utilitaire alors que ce chiffre grimpe à plus de 53% en 2010 (Vélo Québec, 2011).

Ainsi, Vrac environnement croit qu'un nombre important de cyclistes continuera de circuler fréquemment sur les artères principales qui se veulent plus rapides et plus conviviales pour les déplacements utilitaires. C'est pourquoi nous recommandons qu'une attention particulière soit aussi accordée à l'avenue du Parc et à la rue Jean-Talon O. en y assurant un partage équitable et sécuritaire de la chaussée entre automobilistes et cyclistes afin de réduire ainsi leur temps de parcours et de promouvoir encore davantage l'usage des transports actifs. De plus, Vrac environnement recommande (tel que vu au point 1.1.4) de sécuriser les parcours cyclables sur ces artères en s'attardant au partage de l'emprise routière sous les viaducs en allouant clairement, par affichage et marquage, un espace en site propre aux piétons et aux cyclistes et en s'assurant d'un entretien adéquat de la chaussée et des trottoirs. En effet, il en va de la responsabilité des autorités municipales d'assurer la sécurité des cyclistes, et ce, bien au-delà des infrastructures cyclables¹².

3.3. Espaces et qualité de vie

Dans le cadre des orientations de développement et d'aménagement relatives à la contribution à la qualité du paysage urbain et à l'amélioration du cadre de vie, le PDUES déplore le peu d'espaces publics, de parcs et de lieux de socialisation (p. 23). Le document dénonce notamment le manque de plantations le long de certains axes, le manque d'espaces verts - entraînant la formation d'îlots de chaleur -, et le faible indice de canopée.

Dans cette perspective, le PDUES recommande de répondre aux objectifs de la politique de l'arbre et du plan Canopée 2012-2021 (p. 29). Cela signifie qu'au cours

¹¹ *L'état du vélo au Québec en 2010*, Vélo Québec, 2011.

<http://www.velo.qc.ca/fr/expertise/edvaq/etat-du-velo-au-Quebec-en-2010>

¹² <http://www.nortonrose.com/centre-du-savoir/publications/58505/lobligation-de-securite-des-municipalites-envers-les-cyclistes-bien-au-dela-des-pistes-cyclables>

des dix prochaines années, l'indice de canopée devra atteindre 15 % dans les secteurs industriels et 25 % dans les secteurs résidentiels.

D'après les cartes en possession de Vrac environnement et produites par la Ville de Montréal (Direction des grands parcs et du verdissement, Division de l'arboriculture), l'indice de canopée est de 6,8 % dans le secteur industriel Marconi-Alexandra-Beaumont et de 7,8 % dans le secteur résidentiel à proximité de Beaumont. D'ici à 2021, le couvert arborescent, et par conséquent le nombre d'arbres, devra donc doubler dans le secteur industriel et tripler dans le secteur résidentiel.

Aussi, un effort important en terme de verdissement est à fournir au cours des prochaines années pour parvenir à ces objectifs, tant sur le domaine privé que public. Vrac environnement, fort de son expérience dans ce domaine, souhaite formuler quelques recommandations à ce sujet relativement aux différents projets d'aménagement envisagés dans le cadre du PDUES.

3.3.1. Verdissement

La stratégie de verdissement envisagée par le PDUES repose en partie sur la mise à profit des terrains privés. L'incitation se fera tant par la mise en place d'ententes avec les propriétaires que par l'application des règlements (dispositions relatives au verdissement et à la réduction des îlots de chaleur) de la ville de Montréal et des différents arrondissements appartenant au secteur d'étude.

À ces fins, nous souhaitons partager notre expertise sur le point particulier des entreprises. Le projet de verdissement mené par notre organisme sur l'avenue Beaumont, en collaboration avec les entreprises du secteur, vient illustrer cette possibilité. Ce projet proposait aux entrepreneurs de contribuer financièrement au verdissement de leur terrain. Suite à une première approche, réalisée par Vrac environnement et présentant la démarche, les entrepreneurs intéressés ont été invités à se joindre au projet. Selon les conditions de participation au projet, les entrepreneurs devaient contribuer (au moins) à 40 % des coûts des végétaux, la balance étant assurée par le de Vrac environnement, qui a notamment profité du soutien financier d'Environnement Canada. Ce projet a permis la mobilisation de 6 entreprises de l'avenue Beaumont. Ce sont 255 m² qui ont ainsi été verdis et 185 arbres, arbustes et vignes ont été plantés.

Ainsi, nous recommandons que soient conclues des ententes de la sorte sur l'ensemble du territoire du PDUES. En plus des entreprises privées, il peut également être intéressant d'approcher les institutions publiques et/ou économiques. En plus de l'incitation par la réglementation, comme le suggère le PDUES, il est possible d'encourager ces acteurs par la mise en place d'ententes de verdissement volontaires et autonomes ou via des partenariats avec les acteurs en environnement.

Dans un second temps, la stratégie du PDUES vise à repenser certains espaces publics, afin d'y implanter davantage de végétation. À ces fins, le PDUES mise sur le réaménagement de certaines rues (avenue du Parc, avenue Ogilvy, rue Hutchison

etc.), ainsi que la création de nouveaux espaces publics. Vrac environnement soutient ces mesures et propose de mener l'intervention plus en avant. Suivant l'exemple des arrondissements du Plateau-Mont-Royal et de Rosemont – Petite-Patrie, nous suggérons de mettre à profit tout espace public susceptible d'accueillir de la végétation. Depuis quelques années, ces arrondissements incorporent à tout aménagement ou réaménagement de saillies de trottoir des îlots de verdure. Ces aménagements ont pour effet d'embellir le paysage, mais également de réduire les îlots de chaleur et le ruissellement d'eau de pluie. De la même manière, il est possible d'intégrer de la végétation dans les terre-pleins centraux, ou encore agrandir les carrés d'arbres afin de favoriser le développement de ces derniers.

3.3.2. Parc de L'Épée

Le sud du quartier de Parc-Extension, qui n'est, à l'heure actuelle, desservi par aucun parc de voisinage ou parc de quartier, mais par seulement quelques mini-parcs¹³, est également sujet à la problématique des îlots de chaleur. Aussi, Vrac environnement salue l'annonce de la création d'un parc dans ce secteur. Nous pensons que ce parc est l'occasion d'implanter un véritable îlot de fraîcheur au sein de ce territoire en manque de végétation, tout en offrant aux habitants des alentours les équipements récréatifs et de détente qui font aujourd'hui défaut dans leur environnement proche. Par ailleurs, couplé à la création du nouveau lien en transport actif qui longera l'avenue de l'Épée ce nouveau parc se devra d'être perçu comme l'une des portes d'entrée du quartier de Parc-Extension.

Ainsi, de part l'importance de ce projet, nous tenons à émettre quelques recommandations dans le but d'optimiser son aménagement. Suite à l'annonce de la cession de 18 % du terrain aux bénéfices de l'entreprise Vidéotron, l'arrondissement de Villeray – Saint-Michel – Parc-Extension a proposé la redistribution de cette superficie à des fins de parc sur un autre terrain du quartier. Au vue des besoins en espace vert du secteur, nous suggérons que ces 18 % soient redistribués à proximité immédiate de l'emplacement du futur parc. Nous demandons donc que soit permis l'acquisition des terrains adjacents au futur parc, au nord de l'avenue Beaumont. Cette mesure permettra dans le même temps le prolongement du parc plus à l'intérieur du quartier de Parc-Extension.

Le portrait urbain du PDUES, document publié en avril 2012, fait état du manque d'équipements récréatifs et d'espaces de détente dans le secteur. Nous soulignons donc la nécessité d'intégrer des éléments éducatifs et de jeux pour les enfants. En plus de répondre aux besoins des familles alentours, ces dispositifs permettront d'amener de l'affluence dans ces lieux. Afin de conforter cette affluence, il sera également important de se soucier des cyclistes qui emprunteront le futur axe cyclable qui longera le parc. Aussi, pour faire du parc un lieu de destination pour ces utilisateurs, et non pas un seul lieu de passage, l'implantation de racks à vélo sera nécessaire. Dans la même optique, l'ajout de stations BIXI supplémentaires entre les stations de métro Parc et l'Acadie, dont une à proximité du nouveau parc, est à

¹³ PDUES. Portrait et diagnostic 3. Avril 2012.

envisager. Cette mesure permettrait la jonction par ce moyen de transport entre les deux stations de métro du quartier.

Ce nouvel espace vert apparaît également comme une opportunité d'augmenter le couvert arborescent du secteur, et ainsi de diminuer l'effet d'îlot de chaleur du lieu. Aussi, nous recommandons l'implantation d'éléments de nature en ville, tel qu'un petit boisé. De plus, nous voyons ici la possibilité de doter le sud du quartier de Parc-Extension d'une zone d'agriculture urbaine. Des projets similaires menés par Vrac environnement ont fait apparaître le réel intérêt de l'agriculture urbaine au sein du quartier. La population de Parc-Extension se caractérisant par sa forte densité et diversité ethno-culturelle, les projets d'agriculture urbaine sont apparus comme un moyen de favoriser la cohésion sociale au sein du quartier. Les projets se réalisant en partenariat avec des organismes du quartier, ils représentent également la possibilité de mobiliser la communauté locale dans la mise en œuvre d'un projet à portée sociale et environnementale. La mise en œuvre de ce projet permettra ainsi une réelle appropriation du parc par la population locale et une intégration des citoyens au quartier de Parc-Extension.

Enfin, avec la création de la traversée de l'Épée, qui permettra la liaison avec le site d'Outremont pour les cyclistes et piétons, le parc apparaîtra comme une nouvelle porte d'entrée pour le quartier de Parc-Extension. Il est donc important d'apporter un soin particulier à l'aménagement paysager de celui-ci. Afin de ne pas créer un effet de frontière visuelle, il serait intéressant d'élaborer un design similaire à celui envisagé pour le futur campus d'Outremont, et ainsi intégrer le parc à ses alentours.

3.3.3. Nouveaux espace de rencontre

Afin de pourvoir au manque d'espaces publics et de lieux de socialisation, le PDUES envisage la création de deux nouvelles places publiques le long de l'avenue du Parc. Les conclusions formulées dans le cadre de l'Opération avenue du Parc incluent également la transformation de ces deux espaces en nouveaux lieux de rencontre. Dans la même vision que le PDUES, Opération avenue du Parc recommande le verdissement de ces espaces, qui participera à l'embellissement de l'avenue du Parc, ainsi qu'à la réduction de l'effet d'îlot de chaleur du secteur. Vrac environnement appuie en tout point ces projets.

Suivant la même réflexion, nous suggérons l'ajout d'un nouvel espace public, incluant des mesures de verdissement, dans le secteur De Castelnau, à proximité du futur lien avec la rue Ogilvy. En effet, dans les années à venir, ce territoire est amené à subir d'importantes transformations : implantation de nouveaux lieux d'emplois, construction de bâtiments à fonction résidentielle etc. Or, selon la carte du PDUES, faisant état de la desserte en parcs et espaces verts ce secteur n'est que peu pourvu en parc de voisinage ou en mini-parc¹⁴.

¹⁴ Carte « Desserte en parcs et espaces verts » du PDUES

4. Priorités et gouvernance

Puisque le PDUES propose des interventions réalisables sur une période de temps particulièrement longue, l'investissement est important de prioriser les propositions d'interventions en terme d'échéancier de réalisation. Nous allons présenter ces priorités selon notre mission d'intervention et en lien avec notre mémoire sous forme de thématiques d'intervention, avec un échéancier à court, moyen et long terme pour chacune de ces thématiques.

4.1. Actions prioritaires

4.1.1. Sécurisation

À court terme, il faudra s'attarder à la sécurisation des viaducs pour les cyclistes, les piétons et les personnes à mobilité réduite de même que la sécurisation des intersections majeures. Prenant en compte l'achalandage que génère ce secteur, il est nécessaire de prioriser les actions autour de la Gare Jean-Talon. Finalement, il est important de s'assurer que l'aménagement de nouvelles rues (axes Ogilvy / de Castelnau) en harmonie et en respect des transports actifs.

Ensuite, **à court et moyen terme**, il sera nécessaire de se concentrer sur un lien cyclable avec un marquage au sol, proposé pour l'avenue du Parc dans le cadre d'Opération avenue du Parc. Il faudra également s'assurer que le lien proposé dans le PDUES (sur la rue Marconi) soit respecté et réalisé bientôt, ainsi que ceux projetés dans le plan d'urbanisme de la ville de Montréal, soit sur Querbes, Ogilvy et de l'Épée.

4.1.2. Mesures de verdissement

À court terme, il faudra élaborer, avec les acteurs locaux, le schéma pour la mise en œuvre du futur parc multifonctionnel (équipement collectif, petit boisé, jardin collectif, entrée de quartier avec lien cyclable, etc.) situé au sud de Beaumont au coin de l'Épée. Ensuite, il faudra avec les autorités locales et les acteurs impliqués dans le domaine planifier les interventions de verdissement en sites industriels et résidentiels afin de contribuer à augmenter dès aujourd'hui la canopée dans le secteur du PDUES

À moyen terme, il s'agira de choisir un site immédiat pour réaffecter le 18% de superficie du futur parc de l'Épée octroyé à Vidéotron afin d'augmenter le ratio d'espace vert dans le secteur Beaumont. Il s'agira aussi d'explorer et de réserver des espaces afin d'implanter des parcs de voisinage ou de quartier ailleurs dans la zone du PDUES.

4.1.3. Espaces de rencontre

À moyen terme, il sera nécessaire d'assurer la convivialité, l'attractivité et de redéfinir le secteur du PDUES comme lieu de destination. Cela pourra se faire par des

interventions relatives aux places publiques et à l'aménagement du paysage (telle la signature particulière à l'avenue du Parc soulevée par l'Opération avenue du Parc ou par les interventions de verdissage dans le secteur).

À plus long terme, il faudra redynamiser et animer ces lieux pour créer un sentiment d'appartenance chez la population du secteur!

4.1.4. Désenclavement

À court terme, il s'agira de réaliser les actions de désenclavement ciblées dans le PDUES, soient l'aménagement des passages à niveaux (Ogilvy et de l'Épée) afin de permettre une fluidité des déplacements entre les quartiers limitrophes. Il sera également nécessaire d'améliorer les déplacements sécuritaires sous les viaducs pour les cyclistes et les piétons.

4.1.5. Priorités externes à notre mission

Étant conscient que plusieurs types d'activités se déploient dans le secteur, il nous semblait très important de spécifier que certaines priorités sur lesquelles nous ne travaillons pas directement, mais très préoccupantes pour plusieurs de nos partenaires et les résidents du secteur, devraient être prises en compte.

Notamment, nous considérons que toute la question du logement social et du logement à prix plus abordable devrait être beaucoup plus présente dans le PDUES et que certaines précisions devraient se faire quant à la quantité de bâtiments réservés à ce type de logement. Finalement, nous désirerions voir se préciser davantage toute la question de la consolidation du pôle économique et d'emplois que le secteur génère déjà et de connaître quels types d'économie et d'emplois générera le secteur à plus long terme.

4.2. Collaboration et suivi

L'esprit de collaboration et de consultation du PDUES présent depuis le début de la démarche du par les autorités doit se retrouver au centre d'un plan de communication à long terme à l'intention des acteurs locaux de ces territoires.

À cet effet, le PDUES souligne les mesures visant l'amélioration de la qualité de l'habitat et le soutien aux communautés intègrent les enjeux liés au développement du territoire et à la dynamique sociale des quartiers avoisinants.

Vrac environnement recommande donc l'application et la mise en œuvre du PDUES et de ces mesures par la création d'un comité de suivi composé d'acteurs locaux diversifiés et déjà interpellés par cette démarche. Nous appuyons le fait que cette forme de comité interquartiers et intersectoriel, qui diffère du modèle Plan Particulier Urbanisme (PPU) qui regroupe seulement des experts, serait un précédent en aménagement à Montréal. Cette plateforme permettrait assurément une meilleure communication entre autorités locales et organismes du milieu.

Conclusion

Est ici présentée une synthèse des recommandations formulées par Vrac environnement pour chacun des thèmes traités plus haut et en ajouts ou en bonification de celles formulées par le PDUES. La carte synthèse des recommandations est aussi présentée en annexe à ce mémoire.

Création de nouveaux liens et désenclavement

- Nous recommandons que le nouveau lien routier en prolongement à la rue Ogilvy soit créé seulement s'il est nécessaire à la création d'un passage à niveau, sinon, qu'il s'agisse d'un lien piéton et cyclable uniquement.
- Nous recommandons qu'un argumentaire en faveur du lien routier soit publiquement présenté de même que les résultats de l'étude d'impact quant à la circulation motorisée nouvellement créée.
- Nous recommandons que des mesures d'apaisement de la circulation soient intégrées à la rue Ogilvy à la hauteur du nouveau passage à niveau (sous forme d'un espace partagé tel que présenté pour la rue Hutchison au point 3.2.1).
- Nous recommandons de porter une attention particulière à l'esthétisme, la convivialité et la sécurité des lieux où débouchera le lien de par et d'autre du passage à niveau créé en prolongement de la rue de l'Épée.
- Nous recommandons que l'ajout de tout nouvel axe routier se fasse dans un respect total de la sécurité des usagers des transports actifs et que soient mises en application des mesures d'apaisement de la circulation.
- Nous recommandons que le PDUES intègre le viaduc Jean-Talon O. aux interventions structurantes qu'il recommande de mener pour les viaducs du secteur.
- Nous recommandons que soient conçus dans et autour des viaducs des aménagements susceptibles d'accroître la fierté, l'identité et le sentiment d'appartenance envers le quartier notamment par l'amélioration de la convivialité, par des mesures d'embellissement, par la réfection des infrastructures délabrées et par le maintien de la salubrité.
- Nous recommandons de sécuriser les parcours piétonniers et cyclables en s'attardant au partage de l'emprise routière sous les viaducs en allouant clairement, par affichage et marquage, un espace en site propre aux piétons et aux cyclistes et en s'assurant d'un entretien adéquat de la chaussée et des trottoirs.

Déplacements en transports actifs

- Nous recommandons de constituer sur la rue Hutchison un espace partagé entre piétons, cyclistes et autobus, et donc interdit aux voitures et aux camions qui intégreraient un marquage au sol distinctif, une réduction

importante de la vitesse de circulation, une réduction de la largeur de la chaussée et l'élargissement des trottoirs.

- Nous recommandons d'instaurer aux intersections Jean-Talon/Hutchison et Jean-Talon/du Parc une traverse en phase exclusive pour les piétons, d'appliquer un marquage au sol durable et que les trottoirs soit agrandis et réaménagés.
- Nous recommandons de formaliser et d'allonger le terre-plein entre les rues Hutchison et du Parc.
- Nous recommandons de doter l'intersection des rues du Parc et Jean-Roby d'une traverse piétonne équipée d'un feu de circulation et d'un marquage au sol adéquat.
- Nous recommandons que le terre-plein central de l'avenue du Parc situé au coin de la rue Jean-Talon O. soit élargi.
- Nous recommandons qu'une attention particulière soit aussi accordée à l'avenue du Parc et à la rue Jean-Talon O. en y menant des interventions qui assurent un partage équitable et sécuritaire de la chaussée entre automobilistes et cyclistes

Espaces et qualité de vie

- Nous recommandons que les entreprises privées, les institutions publiques et/ou économiques du territoire du PDUES soient encourager à mener des mesures de verdissement par la mise en place d'ententes de verdissement volontaires et autonomes ou via des partenariats avec les acteurs en environnement.
- Nous recommandons de mettre à profit tout espace public susceptible d'accueillir de la végétation (saillies de trottoir, terre-pleins centraux, ou encore les carrés d'arbres).
- Nous recommandons que le 18 % d'espace retranché au futur parc de l'Épée par le projet d'édifice de Vidéotron soit redistribué à proximité immédiate de l'emplacement du futur parc et donc que soit permis l'acquisition des terrains adjacents au futur parc, au nord de l'avenue Beaumont.
- Nous recommandons l'intégration au futur parc de l'Épée d'éléments éducatifs et de jeux pour les enfants de même que l'implantation de racks à vélo et l'ajout de stations BIXI à proximité.
- Nous recommandons l'implantation dans le futur parc de l'Épée d'éléments de nature en ville, tels qu'un petit boisé et une zone d'agriculture urbaine.
- Nous recommandons l'ajout d'un nouvel espace public, incluant des mesures de verdissement, dans le secteur De Castelneau, à proximité du futur lien avec la rue Ogilvy.

La rue Jean-Talon : une artère commerciale qui connaît une forte circulation de transit.

- Trame commerciale ininterrompue et dense .
- Un des principaux liens de transition pour les automobilistes en provenance de l'autoroute Métropolitaine qui rejoignent le centre-ville par l'avenue du Parc.
- Convergence de deux artères majeures (rue Jean-Talon et avenue du Parc), provoquant une zone d'engorgement sur la rue Jean-Talon entre les rues Hutchison et Querbes, compromettant la libre circulation des piétons.
- Circulation piétonnière importante, notamment à proximité de la Place de la Gare où transitent de nombreux usagers des transports en commun. *Afin de se rendre sur cette artère, 52 % des passants déclarent utiliser les transports en commun, et 32,6 % les transports actifs (sondage Origine-Destination - 2012).*
- Nombre restreint d'intersections munies de feux de circulation rendant difficile la traversée piétonne en toute sécurité. Toutes les intersections de cette portion de rue sont accidentogènes (accident impliquant un piéton ou un cycliste).
- Trottoirs étroits, limitant l'espace accordé au piéton compte tenu de l'achalandage, de la mixité commerciale et des services de proximité.
- *26 % des répondants à l'enquête Info-site (2002) considèrent la rue Jean-Talon peu ou pas du tout sécuritaire.*
- Niveau sonore de la rue est très élevé, dû à la lourde circulation motorisée.

Intersection Hutchison / Jean-Talon

- Principal lien piéton entre la zone intermodale de transport, la rue Jean-Talon Ouest et les lieux de destination majeurs.
- Un seul passage pour piétons dans l'axe nord-sud, avec un temps d'attente pour la traversée pouvant atteindre 1 minute et 35 secondes, limitant fortement la libre circulation des piétons.
- Lourde circulation de transit. Lors de la période de pointe du soir, une zone de congestion se forme au centre de l'intersection, gênant la traversée des piétons.
- Traversées piétonnes mal indiquées et sécurisées, et trop étroites pour accueillir tous les piétons qui traversent.
- Une des trois intersections du tronçon étudié comptant le plus de piétons et de cyclistes blessés entre 1999 et 2008.
- *52% des répondants ne se sentent pas en sécurité à cette intersection (sondage CROP - 2009).*

Intersection Ogilvy / Hutchison

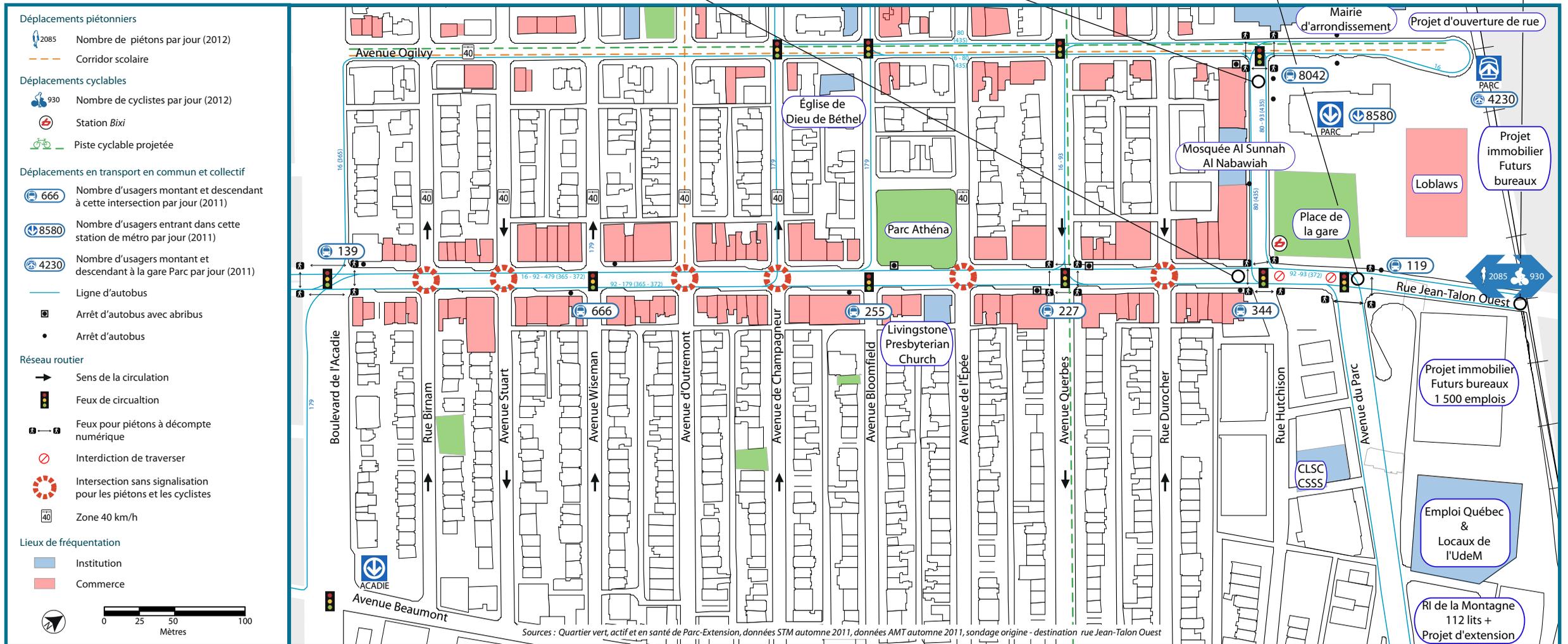
- Zone intermodale de transport fortement achalandée du fait de la proximité de la gare de train de banlieue Parc (ligne Blainville-St-Jérôme), de la station de métro Parc, de nombreuses lignes d'autobus majeures et de la station Bixi.
- Infrastructures mésadaptées pour le transbordement des usagers du train aux heures de pointes (trottoirs trop étroits, conflit d'usage entre piétons, automobilistes et camions de livraison)
- Parcours naturel des piétons les amenant à traverser illégalement à tout endroit non équipé de traversées sur la rue Hutchison
- Enclavement dû à la voie ferrée qui ne permet pas la connexion avec le quartier voisin, engendrant la création de passages illégaux à travers la clôture.
- 1 000 fidèles à la mosquée Al Sunnah Al Nabawiah les vendredis, générant un afflux important de piétons sur la rue Hutchison et les croisements proches.

Intersection avenue du Parc / Jean-Talon

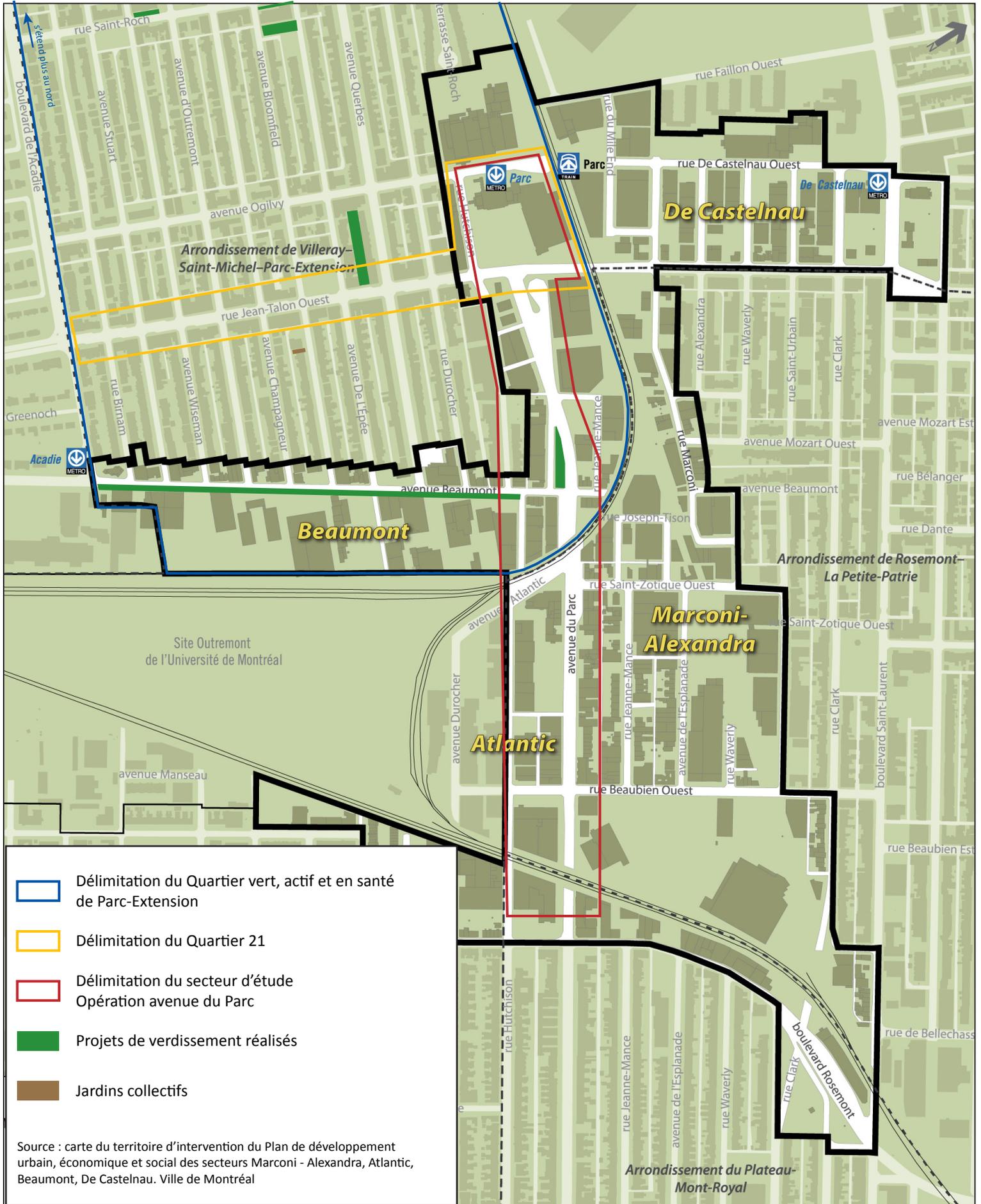
- Intersection entre deux artères majeures achalandées par une lourde circulation de transit.
- Un seul passage pour piétons dans l'axe nord-sud, limitant la libre circulation des piétons.
- Achalandage du secteur étant amené à augmenter d'ici quelques mois (arrivée de 1500 nouveaux utilisateurs du bâtiment situé au coin sud-est de l'intersection, agrandissement de la ressource intermédiaire de la Montagne, construction du nouveau campus Outremont).
- Traversées piétonnes mal indiquées et sécurisées, et trop étroites pour accueillir tous les piétons qui traversent.
- Trottoir trop étroit pour accueillir les piétons au coin sud-est.
- Une des trois intersections du tronçon étudié comptant le plus de cyclistes blessés entre 1999 et 2008.

Viaduc de la rue Jean-Talon

- Porte d'entrée du quartier depuis l'est et principal lien vers les quartiers limitrophes (Villeray et La Petite Patrie).
- Absence de lien cyclable et chaussée abîmée à l'endroit où l'empruntent les cyclistes.
- Conflits d'usage entre les piétons et les cyclistes qui empruntent le trottoir, ou entre les cyclistes et les automobiles.
- Structure délabrée, notamment les murs du viaduc. Le manque d'éclairage ainsi que le bruit important ne rendent pas la traversée agréable.
- *38 % des répondants déclarent ne pas se sentir en sécurité sous le viaduc (sondage CROP - 2009) .*



Projets et réalisations de Vrac environnement dans le territoire du PDUES et ses alentours



- Délimitation du Quartier vert, actif et en santé de Parc-Extension
- Délimitation du Quartier 21
- Délimitation du secteur d'étude Opération avenue du Parc
- Projets de verdissement réalisés
- Jardins collectifs

Synthèse des recommandations de Vrac environnement dans le cadre du PDUES

