

in
situ
atelier

d'archi
tecture

synthèse et documentation

**étude des meilleures pratiques de parcs urbains en
termes d'accessibilité, de mobilité et de gestion de la
cohabitation des modes de déplacement**
livrables 1 & 2
2018.05.03

table des matières

mandat	3
synthèse	
résumé des résultats	7
synthèse globale	13
synthèse par parc	19
fiches des parcs à l'étude	
central park	33
stanley park	49
prospect park	69
holyrood park	85
annexe I - mont lycabette	101
annexe II - bibliographie	113

mandat

Le présent document porte sur une analyse critique de grands parcs urbains du 19^{ème} siècle et du 20^{ème} siècle pour lesquels, suite à l'introduction de la voiture, on a dû transformer leur morphologie, leurs méthodes de conservation de leur patrimoine et de leur implication citoyenne.

Les principaux aspects considérés lors du travail de recherche et d'analyse sont l'évolution des modes de déplacement, les enjeux patrimoniaux, l'organisation de la circulation et la cohabitation des usagers. Celle-ci a également été illustrée par des coupes schématiques des routes à l'intérieur des parcs.

Le Mont-Royal

Le Mont-Royal est depuis la fondation de Montréal un des lieux les plus importants de la ville, de par sa situation géographique, la concentration de son patrimoine naturel et culturel et son usage diversifié. Il est le site de cimetières et d'un parc qui couvrent ensemble une superficie de 400 hectares, ainsi que d'établissements religieux, de campus universitaires et d'hôpitaux. Il est visité par des millions de personnes chaque année et est situé au coeur de quartiers très fréquentés. Au milieu du 20^e siècle, une route, la voie Camillien-Houde, a été aménagée à travers la montagne, sur le chemin Remembrance, en élargissant l'ancien tracé du tramway pour faciliter la circulation de transit en offrant un raccourci aux voitures. Aujourd'hui, cette route est aussi empruntée par des cyclistes comme piste d'entraînement et, en octobre 2017, un accident mortel a eu lieu entre un automobiliste et un cycliste.

Le comité technique mis en place vise donc à repenser l'aménagement du Mont-Royal concernant les voies y donnant accès et la cohabitation des modes de transport, ainsi qu'à recevoir des recommandations informées quant à des transformations potentielles de ses voies d'accès.

Les parcs urbains

Cinq grands parcs urbains ont été étudiés afin de recueillir des informations et dégager les meilleures pratiques quant à l'accessibilité, la mobilité et la gestion de la cohabitation entre les modes de déplacement.

Une recherche documentaire et une analyse ont été effectuées sur les parcs suivants:

- Central Park à New York, États-Unis
- Stanley Park à Vancouver, Canada
- Prospect Park à Brooklyn, États-Unis
- Holyrood Park à Édimbourg, Écosse

La recherche concernant le Mont Lycabette à Athènes, Grèce, a été interrompue devant la quantité insuffisante d'informations disponibles. Une recherche et une analyse sommaire de South Parks à Chicago, États-Unis, a donc été effectuée pour éclairer davantage cette étude (voir annexes I et II).

in
situ
atelier

d'archi
tecture

synthèse

**étude des meilleures pratiques des parcs urbains en
termes d'accessibilité, de mobilité et de gestion de la
cohabitation des modes de déplacement**

livrable 2
2018.05.03

in
situ
atelier

d'archi
tecture

résumé des résultats

**étude des meilleures pratiques des parcs urbains en
termes d'accessibilité, de mobilité et de gestion de la
cohabitation des modes de déplacement**

livrable 2
2018.05.03

Résumé des résultats

Parcs étudiés

Central Park, New York, États-Unis



3 (Central Park)

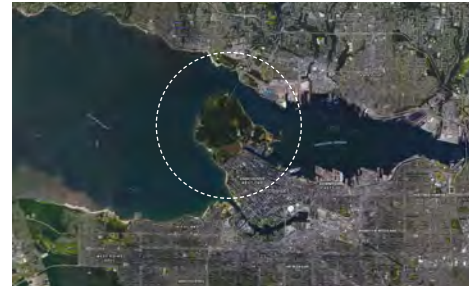


1 (Central Park)

Stanley Park, Vancouver, Canada



2 (Stanley Park)



1 (Stanley Park)

Prospect Park, Brooklyn, États-Unis



4 (Prospect Park)



1 (Prospect Park)

Holyrood Park, Édimbourg, Écosse



3 (Holyrood Park)

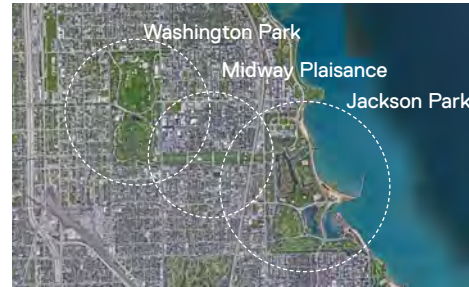


1 (Holyrood Park)

South Parks, Chicago, États-Unis



4 (Annexe II)



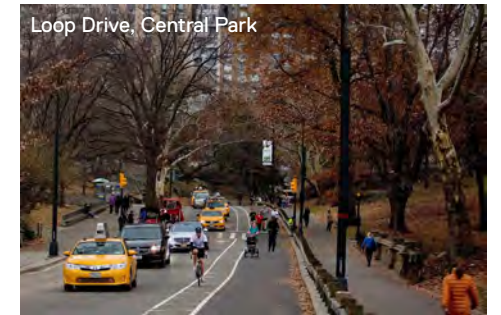
1 (Annexe II)

Localisation

- Situés au centre-ville ou à proximité, au milieu de quartiers densément peuplés.
- Représentent pour la plupart le seul environnement naturel à grande échelle dont la population peut profiter à proximité de leur domicile. Ils sont donc très fréquentés et souvent constituent une attraction touristique.
- Entourés de murets ou de clôtures et ont des entrées désignées pour les différents types d'utilisateurs.
- Facilement accessibles en transport en commun, excepté Stanley Park.

Circulation

- Piétons: ont accès à tous les coins du parc et des sentiers leur sont réservés.
- Cyclistes: limités aux routes qu'ils partagent avec d'autres usagers et circulent sur des voies cyclables.
- Voitures: circulent généralement sur une route en boucle à l'intérieur du parc. Elles sont restreintes à certains segments de rue, horaires ou types de véhicules. À Prospect Park, la circulation des voitures est complètement interdite et le sera également dans Central Park dès juin 2018.
- Des stationnements sont généralement situés en bordure du parc et/ou près de sites d'intérêt.



17 (Central Park)

Cohabitation

- Piétons: disposent d'un trottoir séparé de la rue par une barrière physique comme un garde-corps, un terre-plein ou une dénivellation du sol sauf dans Central Park et Prospect Park (voie réservée).
- Cyclistes: circulent avec les voitures et les piétons, souvent en sens unique, et la voie cyclable est marquée au sol par une ligne simple ou une zone tampon.
- Voitures: circulent à basse vitesse et en sens unique.
- Des panneaux et des feux de circulation facilitent la cohabitation.
- À certains endroits il y a deux niveaux de circulation (tunnels, ponts) pour une circulation plus fluide.

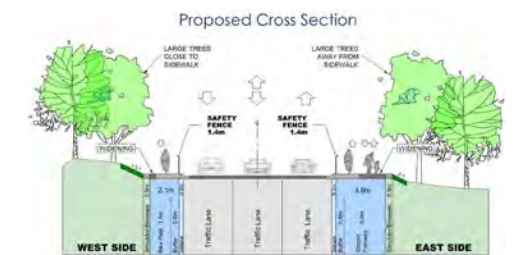
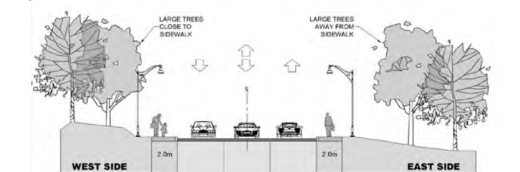


32 (Stanley Park)

Évolution des modes de déplacement

- Les parcs ont été conçus et ouverts au public vers la fin du 19e siècle.
- Les routes d'origine ont été aménagées pour les piétons, les cyclistes et les calèches, qui étaient des véhicules lents et silencieux.
- Les rues ont éventuellement été pavées et les voitures ont remplacé les calèches à partir de 1900. Leur présence a toujours posé problème aux piétons et les cyclistes, mais n'a pas été contestée puisque la Ville voulait s'adapter à l'ère de l'automobile en leur faisant de la place, surtout au milieu du 20e siècle.
- Les voitures ont commencé à perdre leurs privilèges lorsqu'un mouvement de conservation et de retour à la nature a pris de l'essor vers 1980. Leur accès a été progressivement restreint et les cyclistes ont pu prendre davantage de place.
- Depuis les années 2010, des mesures plus radicales ont été prises pour contrôler le volume de la circulation sur les rues à l'intérieur des parcs: diminuer la limite de vitesse, interdire certains types de véhicules, limiter l'accès aux voitures à un horaire et un trajet précis, jusqu'à les interdire complètement pour certains parcs.

Causeway réaménagée pour les cyclistes et les piétons, Stanley Park



35 (Stanley Park)

Enjeux patrimoniaux

- Parcs américains: le concept original d'Olmsted a été modifié au cours du 20e siècle selon différentes modes. Les projets actuels de restauration des structures ou de la végétation cherchent à redonner au parc son aspect d'origine, tel que planifié par Olmsted ou du moins, lorsque la restauration est impossible, en respectant ses grands principes.
- Holyrood Park et Stanley Park: l'environnement naturel est fragile. Les projets en cours visent à protéger ou restaurer la végétation pour qu'elle demeure sauvage malgré la présence humaine. Holyrood Park comporte aussi des sites archéologiques et Stanley Park était le territoire des Premières Nations.

Résumé des résultats

Enjeux sociaux

- Des organismes comme Central Park Conservancy ou Transportation Alternatives sont dédiés à la protection des parcs, à leur entretien et à leur restauration. Ils informent également la Ville des problèmes et des mesures à prendre en se basant sur des études, des observations ou l'opinion de la population.
- Ils organisent des manifestations et font circuler des pétitions pour que les usagers des parcs puissent se faire entendre.

Conflits et événements

- Il y a constamment des conflits et souvent des collisions entre les usagers. Les accidents les plus graves impliquent la plupart du temps des voitures. Leur présence est à chaque fois reconsidérée et des mesures sont prises pour que la situation ne se reproduise pas.
- Plusieurs accidents impliquent des cyclistes et des piétons, qui cohabitent difficilement dans les parcs très fréquentés en été comme Central Park ou Stanley Park, où les voies réservées sur Loop Drive ou le seawall ne sont pas assez larges pour le nombre d'usagers.

Participation et consultation citoyenne

But: comprendre l'usage du parc et les besoins de la population et recevoir des commentaires sur le projet.
Moyens: consultation des organismes concernés, sondages en ligne, consultations publiques, rencontres avec les comités communautaires, les élus, les groupes civiques et les propriétaires concernés, démonstrations publiques, ateliers, études, projets pilotes.

Arguments pour les changements

- Accidents graves et décès
- Protestations
- Succès des projets pilotes
- Projets à grande échelle, comme Vision Zero (Central Park et Prospect Park), Project 120 et Obama Presidential Center (Chicago). Ces projets visent à réduire le nombre de décès liés à des collisions, à améliorer l'expérience des usagers dans les parcs ou à réduire la pollution dans la ville.

Place des piétons et des cyclistes

- Piétons et cyclistes: usagers les plus importants. Les chemins les plus pittoresques leur sont réservés et les piétons peuvent accéder à tous les coins du parc.
- La circulation des cyclistes est plus contrôlée: sens unique et interdiction d'accès à certaines routes.
- Leur cohabitation est parfois difficile dans les parcs très achalandés comme Central Park, Stanley Park et Prospect Park.

Projets pilotes

- Effectués seulement dans Central Park et Prospect Park dans les années 2000.
- Certaines rues sont fermées aux voitures pendant l'été.
- Le temps de parcours des automobilistes est étudié avant et pendant les projets pilotes.
- Les études montrent que les projets sont généralement un succès car la circulation autour du parc n'a pas été affectée de façon problématique.
- Les résultats des projets sont influencés par le fait qu'il y a moins de circulation en ville pendant l'été.
- Observé dans des circonstances semblables: la fermeture d'une rue, aussi passante soit-elle, ne cause pas de changement sur la circulation à long terme. Les automobilistes s'adaptent en trouvant une route alternative, un autre moyen de transport, ou voyagent à des heures différentes. Après quelques mois, la circulation redevient ce qu'elle était avant la fermeture de la rue.

Facteurs de succès des initiatives visant à améliorer la cohabitation des usagers

- Fermeture complète des rues, avec ajustement du transport en commun si nécessaire: circulation des piétons et cyclistes plus libre et plus sécuritaire, moins de contraste avec la nature, moins de pollution, de bruit, de mouvement.
- Moyens de réduire le volume de la circulation à l'intérieur des parcs: faciliter l'accès aux entrées en transport en commun, réserver les rues aux véhicules à haute occupation et aux véhicules non-commerciaux, contraindre la circulation à sens unique, diminuer la limite de vitesse, réduire la largeur des rues, bloquer certaines entrées et sorties aux automobilistes et aménager le parc en faveur des cyclistes en mettant à leur disposition des pistes cyclables et des stationnements. Dans le cas où l'accès en transport en commun est difficile, la présence de stationnements en bordure du parc encourage les automobilistes à se libérer de leur voiture et marcher.
- Cohabitation facilitée par des voies réservées à chaque type d'utilisateur.
- Voies préférablement divisées par une barrière physique (terre-plein ou un garde-corps): les usagers sont encouragés à rester dans leur voie. Plus souvent marquées au sol par une ligne simple ou une zone tampon.
- Moyens de rendre la cohabitation plus sécuritaire: feux de circulation, signalisation au sol, panneaux avertissant les intersections et deux différents niveaux de circulation, comme des ponts et des tunnels.
- Définir les besoins de la population et comprendre les impacts environnementaux pour informer un concept: projets pilotes, études, sondages, consultations avec les citoyens et les organismes impliqués.

Facteurs d'échec

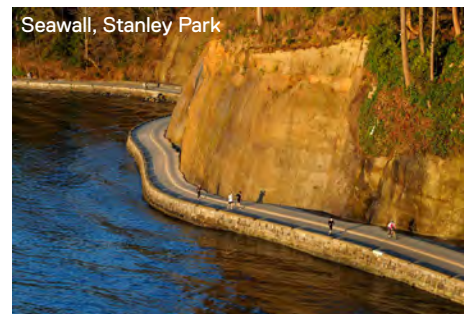
- Présence de véhicules, routes larges, feux de circulation et panneaux de signalisation: contraste avec l'environnement naturel d'un parc, qui est d'abord un lieu de repos, de récréation et d'activité physique.
- Circulation de véhicules: impact visuel et sonore (surtout si les bus et les véhicules commerciaux y passent), danger des véhicules qui circulent à haute vitesse, problèmes de cohabitation et barrière physique et psychologique, comme dans le cas de l'autoroute Lake Shore Drive longeant Jackson Park qui sépare le parc de la berge.
- Problèmes de cohabitation entre les automobilistes et le reste des usagers: peu de passages pour piétons pour traverser les rues très passantes, pas toujours de piste cyclable, comme sur Flatbush Avenue.
- Cohabitation entre les cyclistes et les piétons: difficile sur les routes très fréquentées comme Loop Drive dans Central Park et Prospect Park et le seawall dans Stanley Park. Les voies sont trop étroites par rapport au nombre d'usagers, et ne sont pas séparées par une barrière physique, donc les piétons, particulièrement, sont portés à sortir de leur voie et compromettent leur sécurité. Lorsque les routes sont moins achalandées, les cyclistes circulent rapidement car les voies larges leur donnent un sentiment de sécurité et la surveillance policière n'est pas stricte ni suffisante.
- Circulation en sens unique et peu de raccourcis pour les cyclistes: trop long pour certains, donc empruntent la route à sens inverse.
- Projets pilotes dans Central Park et Prospect Park pendant l'été: il y a alors moins de gens dans la ville donc les résultats ne donnent pas une idée de la situation la plus problématique qui s'étend d'octobre à mai.



Loop Drive, Prospect Park
12 (Prospect Park)



Loop Drive, Central Park
18 (Central Park)



Seawall, Stanley Park
4 (Stanley Park)

Projet pilote de 2013-2014, Central Park



*Bus Lane implementation planned for Summer 2015
26 (Central Park)



Seawall, Stanley Park
15 (Stanley Park)



Cornell Drive, Jackson Park
7 (Annexe II)

in
situ
atelier

d'archi
tecture

synthèse globale

**étude des meilleures pratiques des parcs urbains en
termes d'accessibilité, de mobilité et de gestion de la
cohabitation des modes de déplacement**

livrable 2
2018.05.03

Synthèse globale

Localisation

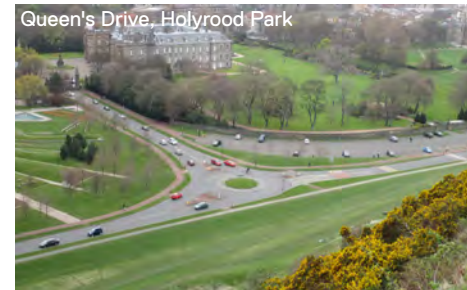
Les parcs sont situés au centre-ville ou à proximité. Les quartiers alentours sont densément peuplés. Ces parcs représentent souvent le seul environnement naturel à grande échelle dont la population peut profiter à proximité de leur domicile. Ils sont donc très fréquentés et pour la plupart ils constituent une attraction touristique. Ils sont entourés de murets ou de clôtures et ont des entrées désignées pour les différents types d'usagers.



3 (Central Park)

Circulation

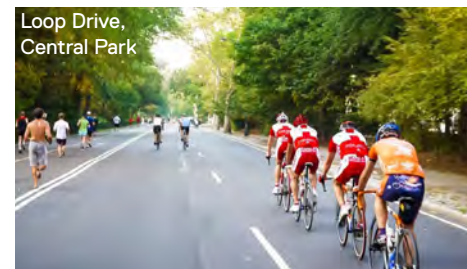
Les piétons ont accès à tous les coins du parc et des sentiers leur sont réservés. Les cyclistes sont limités aux chemins pavés qu'ils partagent avec d'autres usagers et circulent généralement sur des voies cyclables. Les voitures sont permises à l'intérieur du parc mais sont restreintes à certains segments de rue ou horaires. La circulation des voitures est complètement interdite dans Prospect Park et le sera dans Central Park dès juin 2018. Des stationnements sont généralement situés en bordure du parc près de sites d'intérêt.



9 (Holyhood Park)

Cohabitation

Les piétons disposent souvent d'un trottoir séparé de la rue par une barrière physique comme un garde-corps, un terre-plein ou une dénivellation entre les surfaces pavées. Les cyclistes circulent dans la rue avec les voitures, souvent en sens unique, et la voie cyclable est marquée au sol par une ligne simple ou une zone tampon. Les voitures circulent généralement à basse vitesse et en sens unique. Des panneaux et des feux de circulation facilitent la cohabitation entre les usagers.



15 (Central Park)

Évolution des modes de déplacement

Ces parcs ont été conçus et ouverts au public vers la fin du 19e siècle. Les routes aménagées à l'intérieur étaient à l'origine dédiées à la circulation des piétons, des cyclistes et des calèches, qui étaient des véhicules plus lents et silencieux que les automobiles. Les routes ont éventuellement été pavées et les voitures ont remplacé les calèches à partir de 1900. Leur présence a toujours posé problème aux piétons et les cyclistes, mais n'a pas été contestée puisque la Ville voulait s'adapter à l'ère de l'automobile en leur faisant de la place, surtout au milieu du 20e siècle. Elles ont cependant commencé à perdre leurs privilèges lorsqu'un mouvement de conservation et de retour à la nature a pris de l'essor vers 1980. Leur accès a été progressivement restreint et les cyclistes ont pu prendre davantage de place. Depuis les années 2010, des mesures plus radicales ont été prises pour contrôler le volume de la circulation sur les rues à l'intérieur des parcs, tel que la diminution de la limite de vitesse, l'interdiction de certains types de véhicules ou la restriction de l'accès aux voitures à un horaire et un trajet précis, jusqu'à les interdire complètement dans le cas de Central et Prospect Parks.



19 (Stanley Park)



9 (Annexe II)

Enjeux patrimoniaux

L'enjeu patrimonial des parcs américains concerne le concept original d'Olmsted, qui a été modifié au cours du 20e siècle selon différents modes. Les projets actuels de restauration des structures ou de la végétation cherchent à redonner au parc son aspect d'origine ou tel que planifié par Olmsted. L'enjeu patrimonial de Holyhood Park et de Stanley Park concerne surtout l'environnement naturel. Les projets en cours visent à protéger ou restaurer la végétation pour qu'elle demeure sauvage malgré la présence des humains dans les parcs.

Enjeux sociaux

Des organismes comme Central Park Conservancy sont souvent dédiés à la protection des parcs, à leur entretien et à leur restauration. Ils informent également la Ville des problèmes et des mesures à prendre en se basant sur des études, des observations ou l'opinion de la population. Ils organisent des manifestations et font circuler des pétitions pour que les usagers des parcs puissent se faire entendre.

Conflits et événements

Il y a constamment des conflits et souvent des collisions entre les usagers. Les accidents les plus graves, voire mortels, impliquent la plupart du temps des voitures puisqu'elles sont lourdes et circulent plus rapidement. Leur présence est à chaque fois reconsidérée et des mesures sont prises pour que la situation ne se reproduise pas. Cependant, plusieurs accidents impliquent des cyclistes et des piétons, qui cohabitent difficilement dans les parcs très fréquentés en été comme Central Park ou Stanley Park, où les voies réservées sur Loop Drive ou le seawall ne sont pas assez larges pour le nombre d'usagers.

Participation et consultation citoyenne

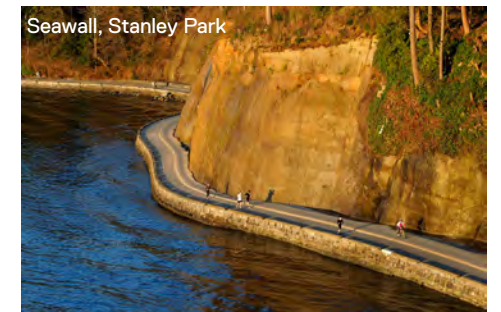
Lorsque des nouveaux projets sont prévus, des sondages sont mis en ligne et des consultations publiques sont organisées pour permettre à la Ville de mieux comprendre l'usage du parc et les besoins de la population. Ensuite, la Ville présente les dessins et images du concept préliminaire et reçoit les commentaires de la population. Elle ajuste ensuite le concept au besoin et resoumet les modifications aux citoyens. La Ville organise également des rencontres avec les comités communautaires, les élus, les groupes civiques et les propriétaires concernés, ainsi que des démonstrations publiques et des ateliers. Des études sont également effectuées et des projets pilotes sont parfois lancés pour tester des solutions potentielles. Le support des organismes dédiés à la conservation des parcs est important pour la Ville et elle considère leur point de vue lorsque des changements majeurs sont prévus.

Arguments pour les changements

Les changements quant à la circulation dans les parcs sont initiés par un accident grave, des protestations de la population ou dans le cadre de projets à plus grande échelle. Ces projets visent à réduire le nombre de décès liés à des collisions, comme Vision Zero, à améliorer l'expérience des usagers dans les parcs ou à réduire la pollution dans la ville.

Place des piétons et des cyclistes

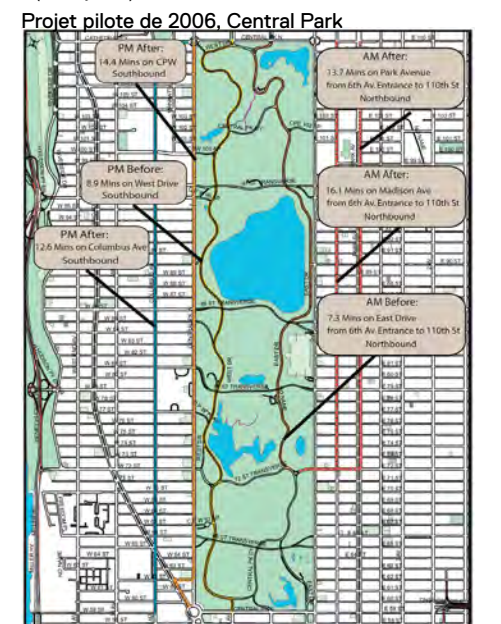
Les piétons et les cyclistes sont les usagers les plus importants des parcs dans la plupart des cas et la Ville oriente ses décisions en fonction de leur expérience et de leur confort plutôt que celui des automobilistes. Les chemins les plus pittoresques leur sont réservés et les piétons peuvent accéder à tous les coins du parc. La circulation des cyclistes est généralement assez contrôlée, en leur imposant de circuler en sens unique (ex.: sur le seawall de Stanley Park) ou en leur interdisant l'accès à certaines routes afin de faciliter la cohabitation entre les usagers.



4 (Stanley Park)

Projets pilotes

Des projets pilotes n'ont été effectués qu'à Central Park et Prospect Park, dans les années 2000. Certaines rues ont été fermées aux voitures pendant l'été et des études sur la circulation ont été effectuées avant et pendant les projets pilotes en comparant le temps de parcours des automobilistes sur les rues adjacentes au parc. Les projets pilotes ont généralement été un succès puisque la circulation autour du parc n'a pas été affectée de façon problématique. Par contre, il y a moins de circulation en général en ville pendant l'été, ce qui a pu influencer les résultats. Il a cependant été observé à différentes occasions, comme après l'écroulement de l'autoroute West Side Elevated Highway à Manhattan en 1973, que la fermeture d'une rue, aussi passante soit-elle, ne cause pas de changement sur la circulation à long terme. Les automobilistes s'adaptent et trouvent une route alternative, un autre moyen de transport ou voyagent à des heures différentes. Après quelques mois, la circulation redevient ce qu'elle était avant la fermeture de la rue.



24 (Annexe II)

Synthèse globale - initiatives visant à améliorer la cohabitation des usagers

Facteurs de succès Accès réduit aux véhicules

La fermeture complète des rues, avec ajustement du transport en commun, améliore l'expérience des piétons et des cyclistes qui circulent de façon plus libre et sécuritaire et ne cause pas d'augmentation significative du volume de circulation à l'extérieur du parc puisque les automobilistes s'ajustent au bout de quelques mois seulement.

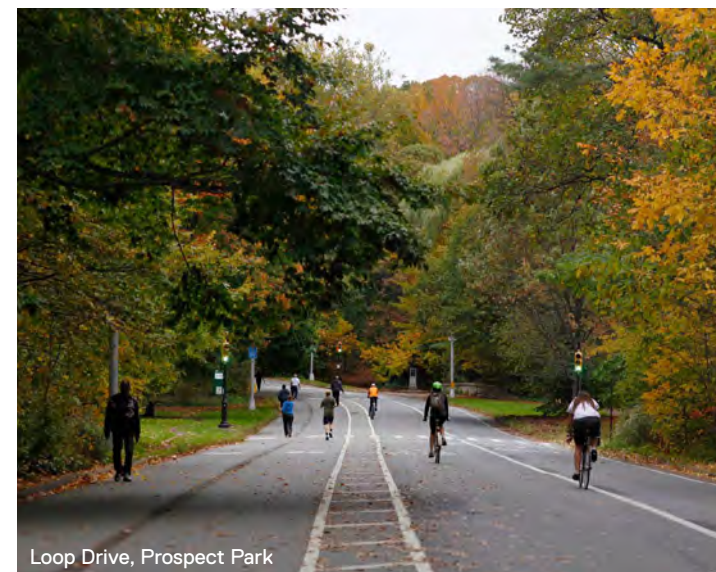
Plusieurs moyens sont entrepris pour réduire le volume de circulation à l'intérieur des parcs et augmenter la sécurité des usagers, tel que faciliter l'accès à l'entrée des parcs en transport en commun, réserver les rues aux véhicules à haute occupation et aux véhicules non-commerciaux et forcer la circulation à sens unique. Réduire la limite de vitesse, la largeur des rues et le nombre d'entrées et sorties ouvertes aux automobilistes sont également des façons efficaces de diminuer le nombre de voitures qui circulent dans le parc. Aménager le parc en faveur des cyclistes en mettant à leur disposition des pistes cyclables et des stationnements, entre autres, encourage les usagers à circuler en vélo plutôt qu'en voiture. Dans le cas où l'accès en transport en commun est difficile, la présence de stationnements en bordure du parc encourage les automobilistes à se libérer de leur voiture et marcher.

Cohabitation organisée

La cohabitation des différents types d'usagers est facilitée par des voies qui leur sont réservées. Elles sont préférablement divisées par une barrière physique comme un terre-plein ou un garde-corps afin que les usagers soient encouragés à rester dans leur voie, mais sont plus souvent marquées au sol par une ligne simple ou une zone tampon. La cohabitation est rendue plus sécuritaire grâce à des feux de circulation, la signalisation au sol, des panneaux avertissant les intersections et par deux différents niveaux de passage, comme des ponts et des tunnels, qui permettent une circulation fluide des usagers.

Consultation citoyenne

La tenue de projets pilotes, d'études et de consultations avec les citoyens et les organismes impliqués permettent de mieux définir les besoins de la population et de comprendre les impacts environnementaux pour informer le concept d'un nouveau projet.



Loop Drive, Prospect Park
12 (Prospect Park)



22 (Central Park)



Transverse Roads, Central Park
19 (Central Park)



Causeway, Stanley Park
32 (Stanley Park)

Projet pilote de 2013-2014, Central Park



26 (Central Park)

Facteurs d'échec

Circulation urbaine et expérience d'un parc

Les routes larges, les feux de circulation et les panneaux de signalisation ne sont pas en harmonie avec l'environnement naturel d'un parc. La présence de véhicules, même à des heures restreintes, importune les autres usagers par son impact visuel et sonore, surtout si les bus et les véhicules commerciaux y passent comme dans Stanley Park et South Parks. Elle constitue également un danger lorsque les véhicules circulent à haute vitesse et les routes créent des barrières psychologiques, comme dans le cas de l'autoroute Lake Shore Drive longeant Jackson Park qui sépare le parc de la berge. Beaucoup d'automobilistes utilisent ces routes comme voie de transit alors qu'un parc est d'abord un lieu de repos, de récréation ou d'activité physique.

Prédominance de la voiture particulière

Central Park et Prospect Park sont les seuls parcs qui ont éliminé les voitures de la circulation. Dans les autres parcs, cependant, les voitures sont toujours permises malgré les collisions et les problèmes de cohabitation et leur interdiction n'est pas considérée ou n'est pas un objectif prioritaire. Certaines villes ont pris des mesures minimales pour diminuer leur impact, comme réduire la limite de vitesse, mais elles ne sont pas aussi radicales que la population le souhaiterait. Les problèmes de cohabitation entre les automobilistes et le reste des usagers sont dus au fait qu'il y a peu de passages pour piétons qui traversent les rues très passantes, qu'il n'y a pas toujours de piste cyclable, comme sur Flatbush Avenue, et que les voitures prennent beaucoup d'espace dans la rue. Dans le cas de la causeway dans Stanley Park, le garde-corps crée un sentiment de sécurité pour les automobilistes qui ne craignent pas de frapper un piéton et circulent plus rapidement. Or, ce garde-corps n'a pas été conçu pour résister à l'impact d'un véhicule. Un camion l'a d'ailleurs enfoncé lors d'un accident en 2016.

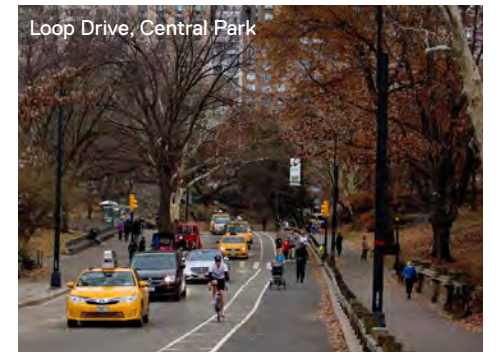
Cohabitation piéton-cycliste

La cohabitation entre les cyclistes et les piétons est difficile sur les routes très fréquentées comme Loop Drives dans Central Park et Prospect Park et le seawall dans Stanley Park. Les voies sont souvent trop étroites par rapport au nombre d'usagers et elles ne sont pas séparées par une barrière physique. Les piétons en particulier sont donc portés à sortir de leur voie et compromettent leur sécurité, car ils ne sont pas prudents avec les cyclistes comme ils le seraient avec les automobiles. Pourtant, dans Central Park, deux collisions de cyclistes et de piétons ont été fatales. Ces collisions sont aussi dues au fait que les cyclistes circulent à haute vitesse car les voies larges leur donnent un sentiment de sécurité et que la surveillance policière quant au respect de la signalisation n'est pas constante, ni stricte. La circulation en sens unique pour les cyclistes les oblige à faire un parcours précis, qui peut être trop long pour certains usagers quand il n'y a pas de raccourcis.

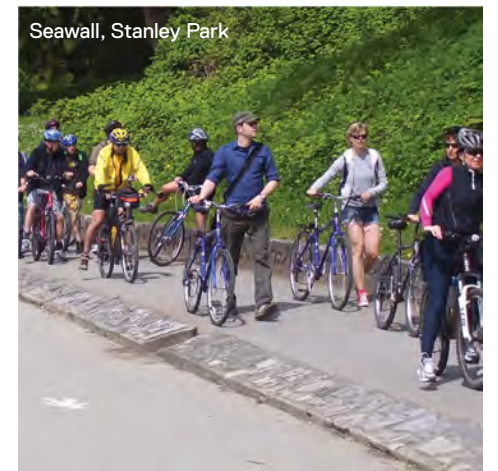
Les projets pilotes dans Central Park et Prospect Park ont été lancés pendant l'été alors qu'il y a moins de gens dans la ville. Les résultats de l'étude de la circulation ne donnent donc pas une idée de la situation la plus problématique qui s'étend d'octobre à mai. Finalement, les aménagements sont influencés par les tendances du moment. Des transformations radicales, comme celles initiées par R. Moses, ne sont donc pas souhaitables car elles perdront éventuellement leur pertinence.



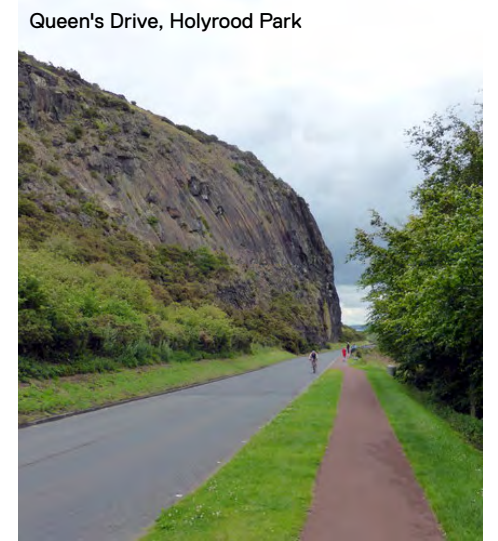
7 (Annexe II)



17 (Central Park)



15 (Stanley Park)



13 (Holyrood Park)

in
situ
atelier

d'archi
tecture

synthèse par parc

**étude des meilleures pratiques des parcs urbains en
termes d'accessibilité, de mobilité et de gestion de la
cohabitation des modes de déplacement**

livrable 2
2018.05.03

Synthèse par parc

Localisation

Central Park

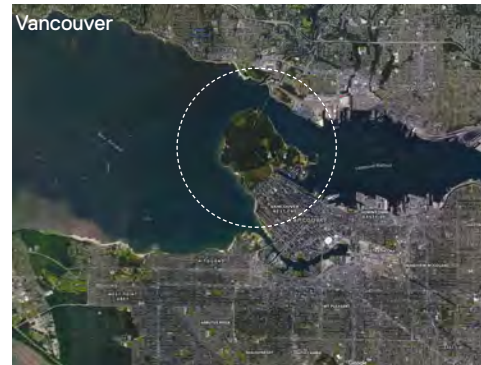
- Situé au coeur du centre-ville de Manhattan, New York.
- Les quartiers alentours sont densément peuplés. Les rues qui le longent sont très fréquentées.
- Entouré d'un muret dont les entrées sont situées tout autour du parc.
- Les entrées au parc sont très facilement accessibles en transport en commun.



1 (Central Park)

Stanley Park

- Occupe une péninsule au nord-ouest du centre-ville de Vancouver.
- Entouré d'eau, n'est accessible que par quelques entrées au sud à partir du centre-ville et par une entrée au nord, c'est-à-dire par le pont Lions Gate, qui relie la péninsule à North Vancouver.
- Seule la partie sud du parc est facilement accessible en transport en commun.



1 (Stanley Park)

Prospect Park

- Situé à Brooklyn, au sud-est du centre-ville
- Les quartiers alentours sont densément peuplés. Les rues qui le longent sont relativement fréquentées.
- Entouré d'un muret dont les entrées sont situées tout autour du parc.
- Les entrées au parc sont très facilement accessibles en transport en commun.



1 (Prospect Park)

Holyrood Park

- Situé à Édimbourg, à l'est du centre-ville.
- Entouré d'un muret ou d'une clôture dont les entrées sont situées tout autour du parc.
- Les entrées au parc sont relativement accessibles en transport en commun.



1 (Holyrood Park)

South Parks (Washington et Jackson Parks et Midway Plaisance)

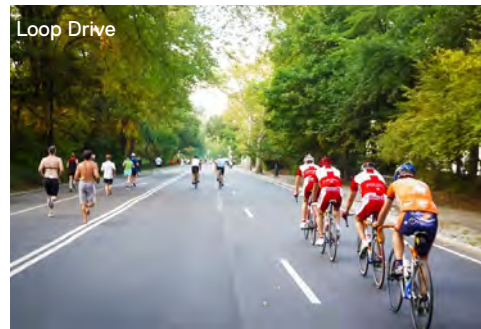
- Situé à 7 km au sud du centre-ville de Chicago
- Les parcs sont très facilement accessibles en transport en commun. Des bus passent dans Washington Park et Jackson Park.



1 (Annexe II)

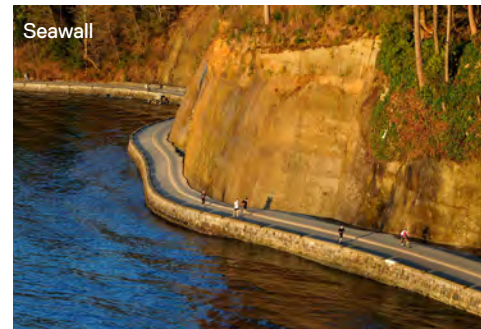
Circulation

- Chemins piétons
- Loop Drive: rues à l'intérieur du parc où les voitures sont permises au sud de 72nd Street à des heures restreintes (interdites dès juin 2018). Les cyclistes empruntent à sens unique les voies autrefois réservées aux automobiles.
- Transverse Roads: Quatre rues sous le niveau du parc le traversent sur l'axe Est-Ouest. Elles passent dans des tunnels pour ne pas interférer avec la circulation dans le parc.
- Aucun stationnement pour voitures



15 (Central Park)

- Sentiers pour piétons et cyclistes
- Park Drive: rue à sens unique qui ceinture le parc
- Autoroute 99 (Stanley Park Causeway): divise le parc en deux et relie le centre-ville au pont Lions Gate.
- Seawall: une promenade au bord de l'eau en périphérie du parc où les piétons et les cyclistes circulent.
- Stationnements le long de Park Drive et proche des aménagements (aquarium, totems, etc.) au sud-est.



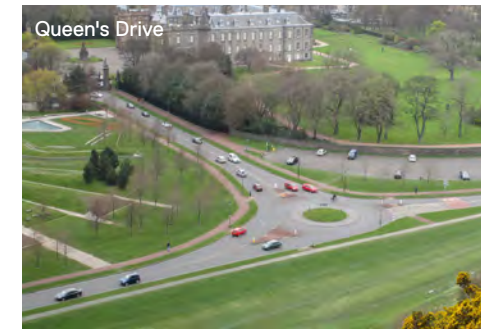
4 (Stanley Park)

- Chemins piétons
- Loop Drive: rues à l'intérieur du parc où les voitures ne sont maintenant plus permises. Les cyclistes empruntent maintenant à sens unique les voies autrefois réservées aux voitures.
- Flatbush Avenue: rue très passante à quatre voies qui sépare la partie nord-est du reste du parc et relie Grand Army Plaza à Ocean Avenue
- Stationnement adjacent nouveau centre sportif LeFrak et à Brooklyn Museum



22 (Prospect Park)

- Sentiers piétons
- Queen's Drive: rue à deux voies qui ceinture le parc, fermée aux voitures le dimanche et les jours fériés et interdite aux véhicules commerciaux. High Road est fermée les soirs d'hiver.
- Innocent Railway: tunnel réservé aux piétons et aux cyclistes qui longe la partie sud du parc.
- Stationnements le long de Queen's Drive et près de certaines entrées.



9 (Holyrood Park)

- Chemins piétons
- Payne, Russel, Morgan, Marquette, Richards Drives et Midway Plaisance: larges rues de deux à six voies qui ceinturent et traversent les parcs avec des trottoirs de chaque côté.
- Lake Shore Drive: autoroute qui longe Jackson Park à l'est et le sépare du lac Michigan.
- Quelques segments de rue sont longés d'une piste cyclable.
- Stationnements adjacents aux sites d'intérêt (piscine, musées, golfs).



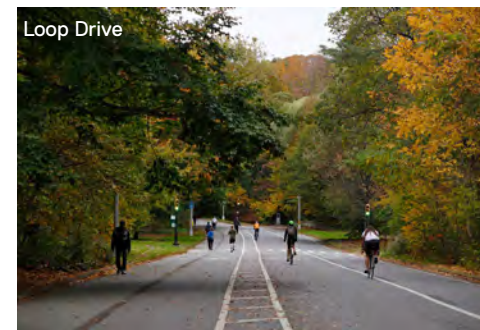
7 (Annexe II)



19 (Central Park)



30 (Stanley Park)



12 (Prospect Park)



15 (Holyrood Park)



3 (Annexe II)

Synthèse par parc

Cohabitation

Central Park

- Loop Drive: circulation à sens unique sur des voies réservées, marquées par une signalisation au sol, des barrières physiques comme des terre-pleins ou des garde-corps, des panneaux et des feux de circulation.
- Nord de 72nd Street: rues divisées entre les cyclistes et les piétons
- Sud de 72nd Street: rues divisées entre les cyclistes, les piétons, les calèches et, à certaines heures, les voitures.
- Transverse Roads: longées de trottoirs.
- Certains chemins passent à travers des tunnels sous les routes pour rendre la cohabitation plus sécuritaire.



17 (Central Park)

Stanley Park

- Sentiers: cohabitation libre, passe par-dessus la causeway au milieu du parc
- Seawall: les cyclistes et les piétons ont des voies réservées marquées par une dénivellation des voies
- Park Drive: rue à deux voies en sens unique longée d'un trottoir, passe par-dessus la causeway au nord
- Causeway: route à trois voies séparée des pistes cyclables et du trottoir par un garde-corps. Les voies réservées et les passages piétonniers et cyclistes sont marqués par une signalisation au sol, des panneaux et des feux de circulation.



32 (Stanley Park)

Prospect Park

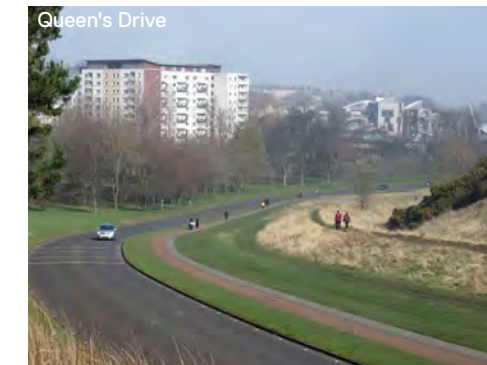
- Loop Drive: circulation à sens unique sur des voies réservées aux cyclistes et aux piétons, marquées par une signalisation au sol, des barrières physiques, des panneaux et des feux de circulation.
- Les chemins piétons passent à travers des tunnels sous les routes à quelques endroits afin de rendre la cohabitation plus sécuritaire (ex.: Cleft Ridge Span à Prospect Park).
- Flatbush Avenue: la rue est longée d'un trottoir, mais pas de piste cyclable.



11 (Prospect Park)

Holyrood Park

Queen's Drive: la rue est longée d'un trottoir et d'une piste cyclable à sens unique qui varie en largeur et qui s'interrompt à quelques endroits. Les voies réservées sont différenciées par la couleur des pavés.



12 (Holyrood Park)

South Parks (Washington et Jackson Parks et Midway Plaisance)

- Les rues sont dotées d'un trottoir et une piste cyclable longe S Ellsworth Drive et un segment de Morgan Drive et Rainey Drive dans Washington Park.
- Certains chemins de Jackson Park sont accessibles aux cyclistes et leur cohabitation avec les piétons est libre.
- Il n'y a pas de piste cyclable sur Midway Plaisance.



8 (Annexe II)

Évolution des modes de déplacement

- Circulation initialement destinée aux piétons, aux cavaliers et aux calèches.
- Les voitures ont été permises à la fin du 19e siècle et malgré les problèmes que leur présence causaient, celles-ci ont pris de plus en plus de place dans le parc.
- En 1966, la Ville commence à restreindre l'accès des voitures sur Loop Drive: circulation interdite d'abord les fins de semaine d'été, puis toute l'année, en dehors des heures de pointe les jours de semaine, etc.
- En 1979, une piste cyclable a été introduite sur Loop Drive
- La limite de vitesse a été réduite dans les années 2000 et les voitures ont été interdites presque en tout temps lors de projets pilotes.
- Les voitures sont presque complètement interdites depuis 2015 et le transport en commun est ajusté.
- Les automobiles ne pourront plus circuler dans l'ensemble du parc dès juin 2018.



22 (Central Park)

- On faisait autrefois l'exploitation du bois dans la forêt qui couvre la péninsule et les chemins tracés à ce moment sont devenus les sentiers pour piétons et cyclistes actuels.
- Park Drive a été la première route du parc, construite en 1887.
- La causeway, qui scinde le parc en deux, relie le centre-ville au pont Lions Gate depuis 1938. Elle a été réaménagée en 2016 pour permettre la circulation sécuritaire des cyclistes et des piétons.
- Le seawall a été en construction de 1917 à 1971 et a été allongé en-dehors du parc vers 1980. Il est maintenant en cours de restauration.



19 (Stanley Park)

- Circulation initialement destinée aux piétons, aux cavaliers et aux calèches.
- La circulation des voitures sur Loop Drive a causé des accidents, mais celles-ci ont tout de même pris de plus en plus de place dans le parc.
- Depuis les années 1960, la Ville a restreint progressivement l'accès des voitures dans Central Park, ce qui a donné l'exemple pour Prospect Park: circulation interdite d'abord les fins de semaine d'été, puis toute l'année, puis en dehors des heures de pointe les jours de semaine, etc.
- Dans les années 2000, les voitures ont été interdites presque en tout temps lors de projets-pilotes et une piste cyclable est aménagée sur Prospect Park West en 2012.
- Les voitures sont complètement interdites depuis 2018.



24 (Prospect Park)

- Circulation initialement destinée aux piétons, aux cavaliers et aux calèches.
- Innocent Railway est creusée en 1831 pour le transport du charbon et devient une piste cyclable en 1960.
- Queen's Drive est construite en 1850
- Les véhicules commerciaux sont interdits sur Queen's Drive en 2013
- En 2017, la limite de vitesse est réduite à 30 km/h et des sentiers piétons sont réaménagés.



4 (Holyrood Park)

- Circulation initialement destinée aux piétons, aux cavaliers et aux calèches
- Jackson Park a été aménagé par Olmsted et Burnham lors de l'Exposition Universelle de 1893
- Certaines rues ont été conservées dans la transformation du site en parc (devenu Jackson Park) en 1895.
- Dans les années 1960-1970, les rues comme Cornell et Marquette Drives sont élargies et réalignées.
- Vers 2001, la Ville a amélioré les aménagements pour piétons et cyclistes relativement à Lake Shore Drive (pistes cyclables, passages souterrains, etc.)
- Les concepteurs de l'Obama Presidential Center prévoient fermer Cornell Drive et une partie de Marquette Drive aux voitures de façon permanente.



9 (Annexe II)

Synthèse par parc

Enjeux patrimoniaux

- Le Greensward Plan de Olmsted et Vaux a été modifié d'abord en introduisant les voitures, puis sous Robert Moses en l'aménageant en espace plus artificiel que naturel.
- Vers 1980 les mouvements de conservation ont pris de l'essor et le parc a été progressivement restauré selon le concept original.
- Registre des sites historiques depuis 1966: interventions plus contrôlées

Enjeux sociaux

- Organismes impliqués: Central Park Conservancy et Transportation Alternatives
- Nombreuses manifestations et pétitions pour initier des changements comme l'interdiction des voitures dans le parc et récemment, des vélos.

Conflits et événements

- La cohabitation a toujours causé problème car le parc est très fréquenté, surtout l'été.
- Des accidents mortels ont eu lieu entre des voitures, des cyclistes et des piétons
 - Décès de deux piétons lors de collisions avec des cyclistes.

Participation et consultation citoyenne

- Projet cycliste de la ville de New York:
- sondages
 - rencontres avec comités communautaires, élus, groupes civiques et propriétaires concernés
 - démonstrations publiques et ateliers
- Voitures à Central Park:
- études de la circulation avant et pendant les projets pilotes

Central Park Conservancy effectue aussi des études, comme le rapport d'usage de 2011, et transmet ces données à la Ville.

Arguments pour les changements

- Vision Zero: projet adopté en 2014 par la Ville de New York pour diminuer le nombre de décès de piétons liés à des collisions. La fermeture des rues de Central Park était un de ses objectifs.
- Succès des projets pilotes

Stanley Park

- Les Premières Nations occupaient la péninsule avant la création du parc et des vestiges d'habitations ont été découverts au 19e siècle, mais n'ont pas été conservés
- La végétation est d'une importance majeure car la forêt est naturelle et comporte des arbres rares ou centenaires.
- Site historique depuis 1988: interventions plus contrôlées

- Organismes impliqués: Stanley Park Ecology Society, HUB
- Les autochtones qui résidaient sur la péninsule ont été évincés lors de la création du parc. Aujourd'hui, les décisions majeures sont discutées avec la communauté.

- Il y a de la congestion sur la piste cyclable du seawall et des conflits entre les piétons et les cyclistes surtout pendant l'été.
- En 2013, une cycliste qui circulait sur le trottoir de la causeway est tombée dans la rue et est décédée suite à une collision avec un bus.

- Projet pour cyclistes en 2011:
- questionnaire en ligne pour éclairer les décisions par rapport à l'opinion des citoyens
- Réaménagement de la causeway:
- nouveau concept en ligne
 - consultations publiques
 - discussions avec les groupes et organismes impliqués (HUB, Stanley Park Ecology Society, Premières Nations).

- Le seawall a été construit d'abord pour réduire l'érosion des berges.
- La causeway a été aménagée pour relier la ville au pont Lions Gate
- Le projet de cyclisme de 2012 est en accord avec le projet *Greenest City Action Plan*

Prospect Park

- Le Greensward Plan de Olmsted et Vaux a été modifié d'abord en introduisant les voitures, puis sous Robert Moses en l'aménageant en espace plus artificiel que naturel.
- Vers 1980 les mouvements de conservation ont pris de l'essor et le parc a été progressivement restauré selon le concept original.
- Registre des sites historiques depuis 1980: interventions plus contrôlées

- Organismes impliqués: Prospect Park Alliance et Transportation Alternatives
- Nombreuses manifestations et pétitions pour initier des changements comme l'interdiction des voitures dans le parc.

- La cohabitation des différents usagers a toujours causé problème.
- Des accidents mortels ont eu lieu dans le parc entre des voitures, des cyclistes et des piétons

- Projet cycliste de la Ville de New York:
- sondages
 - rencontres avec comités communautaires, élus, groupes civiques et propriétaires concernés
 - démonstrations publiques et ateliers
- Voitures à Prospect Park:
- études de la circulation avant/après les projets pilotes

Prospect Park Alliance effectue aussi des études et transmet ces données à la Ville.

- Mouvement City Beautiful
- Vision Zero: la fermeture des rues de Prospect Park était un de ses objectifs.
- Succès des projets pilotes et de la fermeture des rues dans Central Park

Holyrood Park

- Holyrood Park comporte plusieurs sites archéologiques datant de la Préhistoire et du Moyen-Âge, la plupart libres d'accès.
- La végétation est d'une importance majeure car des plantes rares et fragiles y poussent. Les piétons sont encouragés à ne pas marcher hors des sentiers pour garder la végétation intacte.

- Organismes impliqués: Living Streets Edinburgh

- 2005: un cycliste se blesse à cause du pavé de la piste cyclable
- 2015 et 2017: un piéton et un cycliste sont frappés par des voitures sur Queen's Drive

- Les citoyens sont invités à voter pour des décisions majeures concernant le parc.
- La Ville d'Édimbourg et Historic Environment Scotland organise des consultations publiques

La limite de vitesse a été réduite dans la majorité des rues d'Édimbourg

South Parks

- Exposition Universelle de 1893
- Plan original de Olmsted changé en élargissant les rues
- Obama Presidential Center, Project 120, projet de réhabilitation des habitats naturels par Army Corps of Engineers, réaménagements des terrains de golf: tentent de rester en conformité avec la vision d'Olmsted.

- Organismes impliqués: Friends of the Park de Chicago, Cultural Landscape Foundation, Heritage Landscape LLC. Project 120 souhaite créer un organisme comme South Park Conservancy
- La population est inquiète de la gentrification du quartier suite aux nouveaux projets.

- Des arbres ont dû être abattus pour élargir Cornell Drive en 1965. La population a protesté en s'attachant aux arbres ciblés.
- Le choix de Jackson Park comme site du futur Obama Center est toujours controversé et la population a fait annuler la construction de leur stationnement sur Midway Plaisance.

- Project 120 et Obama Presidential Center, qui inclut la fermeture potentielle de certaines artères de Jackson Park:
- opinion de la communauté
 - éducation du public
 - consultations publiques
 - questionnaires en ligne

- Cornell Drive: élargie pour permettre la circulation croissante des voitures
- Project 120 Chicago: vise à revitaliser South Parks selon les plans et le style d'Olmsted
- Obama Presidential Center: Cornell et Marquette Drives potentiellement fermées

Synthèse par parc

Place des piétons et des cyclistes

Central Park

- Les piétons circulent dans tout le parc.
- Seule Loop Drive est accessible aux cyclistes, où ils circulent sur la voie cyclable et sur les voies autrefois réservées aux voitures. La fermeture des rues aux voitures a donc laissé beaucoup plus de place aux cyclistes, mais pas aux piétons. La circulation est cependant plus paisible pour tous.



14 (Central Park)

Stanley Park

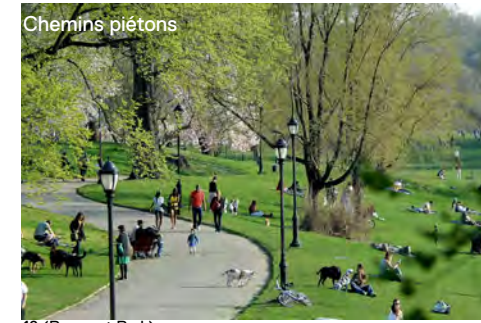
- Les piétons circulent dans tout le parc.
- Il n'y a pas de piste cyclable en-dehors du seawall et de la causeway
- Causeway: les piétons et les cyclistes sont séparés des voitures par un garde-corps et disposent de voies réservées
- Seawall: réservé aux piétons et cyclistes, mais le fort achalandage en été cause des conflits.



16 (Stanley Park)

Prospect Park

- Les piétons circulent dans tout le parc.
- Seule Loop Drive est accessible aux cyclistes, où ils circulent sur la voie cyclable et sur les voies autrefois réservées aux voitures. La fermeture des rues aux voitures a donc laissé beaucoup plus de place aux cyclistes, mais pas aux piétons. La circulation est cependant plus paisible pour tous.



10 (Prospect Park)

Holyrood Park

- Les piétons circulent dans tout le parc.
- Seule Queen's Drive est accessible aux cyclistes, où ils circulent dans la rue ou sur la piste cyclable.
- Les piétons et les cyclistes peuvent circuler librement lorsque les voitures sont interdites le dimanche et les jours fériés.



12 (Holyrood Park)

South Parks

- Les cyclistes n'ont pas une place privilégiée et circulent dans la rue ou sur les trottoirs. Les piétons ont accès à tout le parc, mais ne disposent pas de beaucoup de passages piétonniers ou de barrières visuelles pour les séparer des rues très passantes. Les automobilistes semblent avoir priorité.

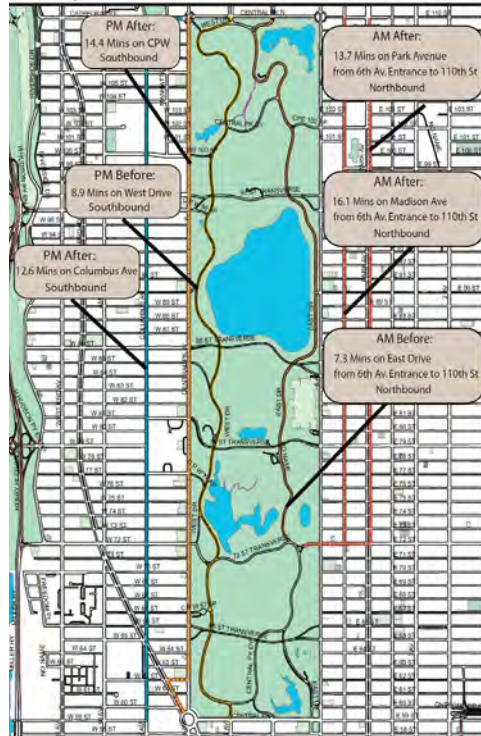


8 (Annexe II)

Projets pilotes

- 2006: en été, Loop Drive est fermée aux voitures au nord de 72nd Street aux heures de pointe la semaine et en tout temps la fin de semaine et les jours fériés.
- 2013-2014: en été, Loop Drive est complètement fermée aux voitures, sauf aux heures de pointe la semaine au sud de 72nd Street.

Projet pilote de 2006



24 (Central Park)

- 2006: en été, West Drive est fermée aux voitures à l'heure de pointe matinale la semaine et en tout temps la fin de semaine et les jours fériés.
- 2015: en juin, la circulation est interdite aux automobilistes sur West Drive
- 2017: en été, East Drive est fermée aux voitures et à partir de septembre, elle est réouverte uniquement à l'heure de pointe matinale les jours de semaine

Projet pilote de 2006



20 (Prospect Park)

Synthèse par parc

Facteurs de succès des initiatives visant à améliorer la cohabitation des usagers

Central Park

- très facilement accessible en transport en commun
- allonger la ligne de bus lorsque les rues sont fermées aux voitures
- restreindre aux véhicules à haute occupation encourage le covoiturage et diminue le nombre de véhicules admis dans le parc.
- sens unique: moins d'accidents possibles
- deux niveaux de circulation: rues passent à travers des tunnels et des tranchées
- fermer des entrées/sorties réduit la circulation véhiculaire et contraint le parcours, ce qui peut décourager les automobilistes de l'emprunter
- diminution de la limite de vitesse réduit le nombre d'accidents et le nombre de voitures
- les feux de circulation contrôlent les véhicules et facilitent la cohabitation
- voitures interdites: améliorent l'expérience des usagers et il n'y a pas de conséquences négatives sur la circulation à l'extérieur du parc à long terme
- projets pilotes permettent d'évaluer des solutions potentielles et l'usage du parc

Facteurs d'échec

- les feux de circulation et les routes ne sont pas en harmonie avec la nature du site
- permettre les voitures dans le parc même à des heures restreintes, alors que la cohabitation est difficile, qu'elles importunent les autres usagers et qu'elles vont à l'encontre d'un environnement naturel.
- pas de barrières physiques entre les cyclistes, les piétons et les voitures: davantage de collisions possibles car ils ne sont pas contraints à rester dans leur voie. Les piétons sont particulièrement imprudents.
- sens uniques et raccourcis rares pour les cyclistes: parcours plus long et répétitif
- voies larges pour les cyclistes: encouragent la haute vitesse car ils ont un sentiment de sécurité, de liberté et d'espace.
- la surveillance policière n'est pas constante ni stricte: les piétons et les cyclistes ne respectent pas la signalisation
- les projets pilotes ont été faits pendant l'été, donc ils ne donnent pas une idée de la situation la plus problématique, c'est-à-dire d'octobre à mai alors qu'il y a plus de gens dans la ville
- malgré le fait que les usagers ont toujours apprécié la fermeture de Loop Drive aux voitures, la Ville a mis plus de 50 ans à interdire les voitures dans le parc.
- les aménagements sont influencés par les tendances du moment. Des transformations radicales comme celles initiées par R. Moses, ne sont donc pas souhaitables car elles perdront éventuellement leur pertinence.

Stanley Park

- stationnements: pratiques car le parc est difficilement accessible en transport en commun. Il est donc possible de laisser son véhicule et marcher plutôt que de circuler en voiture.
- réaménagement de la causeway: circulation des piétons et des vélos plus sécuritaire
- voitures et vélos circulent en sens unique: moins de circulation et plus sécuritaire
- ajout de raccourcis pour vélos qui offrent des court-circuits au seawall
- pont pour piétons et cyclistes au-dessus de la causeway: plus sécuritaire et pas d'interruption de la circulation
- prendre en considération l'impact sur la nature dans la conception de nouveaux aménagements
- consultation citoyenne permet un concept plus éclairé, en accord avec la population
- beaucoup d'aménagements pour les cyclistes (pistes cyclables, stationnements, etc.) encourage l'usage des vélos plutôt que des voitures.

- difficilement accessible en transports en commun: plus de circulation automobile et limite les usagers
- pas de barrières physiques entre les cyclistes et les piétons: davantage de collisions possibles car ils ne sont pas contraints à rester dans leur voie
- piste cyclable du seawall trop étroite: cause de la congestion en été
- sentiers non délimités: s'élargissent progressivement
- aucune cyclable sur Park Drive
- le garde-corps sur la causeway peut procurer un faux sentiment de sécurité pour les voitures qui circulent alors plus rapidement
- le garde-corps n'a pas été conçu pour résister à l'impact d'une voiture, qui pourrait blesser des piétons et des cyclistes si elle déviait de la route
- seulement trois passages pour piétons le long de la causeway (2,2 km)
- avant 2012: pas de raccourcis à partir du seawall, parcours long
- sens unique et raccourcis rares sur le seawall: parcours plus long et répétitif
- la causeway scinde le parc en deux et est difficile à traverser par les piétons et les cyclistes
- beaucoup d'arbres abattus pour construire les routes

Prospect Park

- très facilement accessible en transports en commun
- sens unique: moins d'accidents possibles
- deux niveaux de circulation: chemins piétons passent à travers des tunnels et des tranchées et permettent une meilleure cohabitation
- fermer des entrées/sorties réduit la circulation véhiculaire et contraint le parcours, ce qui peut décourager les automobilistes de l'emprunter
- diminution de la limite de vitesse réduit le nombre d'accidents et le nombre de voitures
- les feux de circulation contrôlent les véhicules et facilitent la cohabitation
- voitures interdites: améliorent l'expérience des usagers et à long terme il n'y a pas de conséquences négatives sur la circulation à l'extérieur du parc
- projets pilotes permettent d'évaluer des solutions potentielles et l'usage du parc
- le seul stationnement est en bordure du parc, n'est accessible que par la rue et est réservé aux usagers du centre sportif

- les feux de circulation et les routes ne sont pas en harmonie avec la nature
- permettre les voitures dans le parc, même à des heures restreintes, alors que la cohabitation est difficile, qu'elles importunent les autres usagers et qu'elles vont à l'encontre d'un environnement naturel
- pas de barrières physiques entre les cyclistes, les piétons et les voitures: davantage de collisions possibles car ils ne sont pas contraints à rester dans leur voie
- sens unique et raccourcis rares pour les cyclistes: parcours plus long et répétitif
- voies larges pour les cyclistes: encourage la haute vitesse car sentiment de sécurité, de liberté et d'espace.
- la surveillance policière n'est pas constante ni stricte: les piétons et les cyclistes ne respectent pas la signalisation
- les projets pilotes ont été faits pendant l'été, donc ils ne donnent pas une idée de la situation la plus problématique, c'est-à-dire d'octobre à mai alors qu'il y a plus de gens dans la ville
- malgré le fait que les usagers ont toujours apprécié la fermeture de Loop Drive aux voitures, la Ville a pris 50 ans à interdire l'accès aux voitures
- le parc fait l'objet de tendances, donc le transformer radicalement comme l'a fait Robert Moses n'est pas une intervention durable
- un seul passage pour piétons et aucune piste cyclable sur Flatbush Avenue (1,25 km de long)

Holyrood Park

- sentiers réservés aux piétons
- stationnements: possible de laisser sa voiture et marcher plutôt que de circuler en voiture
- consultation citoyenne permet un concept plus éclairé, en accord avec la population
- sens unique: moins d'accidents possibles
- réduction de la limite de vitesse réduit le nombre d'accidents et le nombre de voitures
- interdit aux véhicules commerciaux: diminue le nombre de voitures et moins de gros véhicules

- difficilement accessible en transports en commun et présence de stationnements: plus de circulation automobile
- permettre les voitures dans le parc alors que la cohabitation est difficile, qu'elles importunent les autres usagers et qu'elles vont à l'encontre d'un environnement naturel
- pas de barrières physiques entre les cyclistes, les piétons et les voitures: davantage de collisions possibles car les usagers ne sont pas contraints à rester dans leur voie
- piste cyclable trop étroite: les cyclistes circulent sur les trottoirs ou dans la rue
- aucune piste cyclable sur High Road
- circulation à deux sens: plus d'accidents possibles
- la Ville n'a pas réduit la limite de vitesse sur Queen's Drive alors qu'elle l'avait fait sur la majorité des rues d'Édimbourg: encourage la circulation à l'intérieur du parc
- High Road reste ouverte le dimanche et les jours fériés

South Parks

- sentiers réservés aux piétons
- stationnements: possible de laisser sa voiture et marcher plutôt que de circuler en voiture
- consultation citoyenne permet un concept plus éclairé, en accord avec la population
- très facilement accessible en transports en commun: moins de circulation automobile
- deux niveaux de circulation: chemins piétons passent à travers des tunnels et des tranchées sous Lake Shore Drive et permettent une meilleure cohabitation
- prendre en considération l'impact sur la nature dans la conception de nouveaux aménagements (Obama Presidential Center)

- les feux de circulation et les routes ne sont pas en harmonie avec la nature du site
- permettre les voitures dans le parc alors que la cohabitation est difficile, qu'elles importunent les autres usagers et qu'elles vont à l'encontre d'un environnement naturel
- les bus passent dans le parc
- autoroutes et rues larges passantes qui longent et traversent le parc: créent des barrières physiques et psychologiques
- peu de passages pour piétons
- aucune piste cyclable sur la majorité des rues dans les parcs
- circulation à deux sens: plus de circulation et plus d'accidents possibles
- les routes importunent les usagers à cause de leur impact visuel et sonore et du danger des voitures qui circulent à haute vitesse
- beaucoup d'arbres abattus pour construire/élargir les routes
- certains espaces comme The Great Lawn et les lagons de Jackson Park sont négligés

in
situ
atelier

d'archi
tecture

fiches des parcs à l'étude

central park
stanley park
prospect park
holyrood park
livable 1
2018.03.29

in
situ
atelier

d'archi
tecture

central park

**étude des meilleures pratiques des parcs urbains en
termes d'accessibilité, de mobilité et de gestion de la
cohabitation des modes de déplacement**

**livrable 1
2018.03.29**

Localisation

Position dans la ville:

Au coeur de Manhattan, États-Unis

Quartiers alentours:

- Nord Harlem: Résidentiel, présentement en voie de gentrification
- Sud Midtown: Commercial, effervescent
- Est Upper East Side: Résidentiel, haute densité
- Ouest Upper West Side: Résidentiel, artistique

Trame urbaine:

Inscrit dans la trame urbaine.

Limites du parc:

- Nord Central Park N (110th St.): Résidentielle, deux voies
- Sud Central Park S (59th St. W.): Résidentielle et commerciale, quatre voies
- Est 5th Avenue: Résidentielle et commerciale, sens unique, trois voies dont une pour les bus
- Ouest Central Park W. (8th Ave.): Résidentielle et commerciale, quatre voies, piste cyclable



1-Manhattan et Central Park

Présentation générale

Type:

Central Park est un parc urbain conçu par Frederick Law Olmsted et Calvert Vaux. Il est déclaré site historique national en 1962 et entre dans le Registre national des lieux historiques en 1966.

Superficie:

3,4 km²

Dénivellation:

37,5 m

Caractéristiques naturelles:

Plans d'eau: 0,6 km²

Surface végétalisée: 2 km²

Surface boisée: 0,6 km²

Circulation:

- Sentiers réservés pour piétons
- Routes pour piétons et cyclistes
Loop Drive au nord de 72nd Street et chemins à l'intérieur du parc
- Routes pour piétons, cyclistes, voitures et calèches
Loop Drive au sud de 72nd Street, principalement sur l'axe Nord-Sud (West Drive, East Drive, Terrace Drive et Centre Drive)
- Routes pour voitures et piétons
Quatre rues sous le niveau du parc sur l'axe Est-Ouest (65th St, 79th St, 86th St et 97th St Transverse Roads)
- Les voitures seront interdites sur l'ensemble de Loop Drive dès juin 2018.

Points d'accès:

Puisque le parc est entouré d'un muret, les usagers doivent utiliser des entrées désignées. Certaines sont réservées aux piétons et d'autres sont partagées avec les cyclistes. Les voitures et les calèches ne peuvent emprunter que les entrées au sud de 72nd Street aux heures permises.

Des stations de métro sont situées au nord, au sud et à l'ouest en bordure du parc (figure 13) et de nombreuses lignes de bus le long et le traversent.



2- The Mall



3-Central Park vu de Midtown

Usage

Nombre de visites:

Environ 42 millions par année (moyenne de 115 000 par jour) dont environ 27 millions de visites de new-yorkais. 14 millions viennent de l'extérieur de la région métropolitaine de New York, dont 8,5 millions de touristes de l'extérieur des États-Unis (2015, Central Park Conservancy).

Type d'usager:

La plupart des usagers sont des piétons, mais les cyclistes sont nombreux. Les automobilistes utilisent Park Drives au sud de 72nd St.

Raison de la visite:

85% d'entre eux font un usage passif du parc (marche, repos, pique-nique, etc.) et 15% en font un usage actif (activité physique intense comme le jogging ou le vélo), dont 3% sont des cyclistes.

Événements annuels:

TSC NYC Marathon: 400 000 visiteurs
Autres courses: 20 000 coureurs
Concerts: 400 000 spectateurs

Aménagements et services:

- 93 km de chemins pour piétons
- 26 terrains de baseball/softball
- 3 terrains de soccer
- 30 terrains de tennis
- 12 terrains de handball
- 21 terrains de jeu
- 2 patinoires
- Pêche
- Location de barques
- Baignade
- Murs d'escalade intérieurs et extérieurs
- Zoo
- Musées



7- Patinoire



8- Sheep Meadow au printemps



4- Terrain de baseball, Great Lawn



5- Barques sur le réservoir



6- Demi-marathon féminin

Chronologie

Grandes modifications:

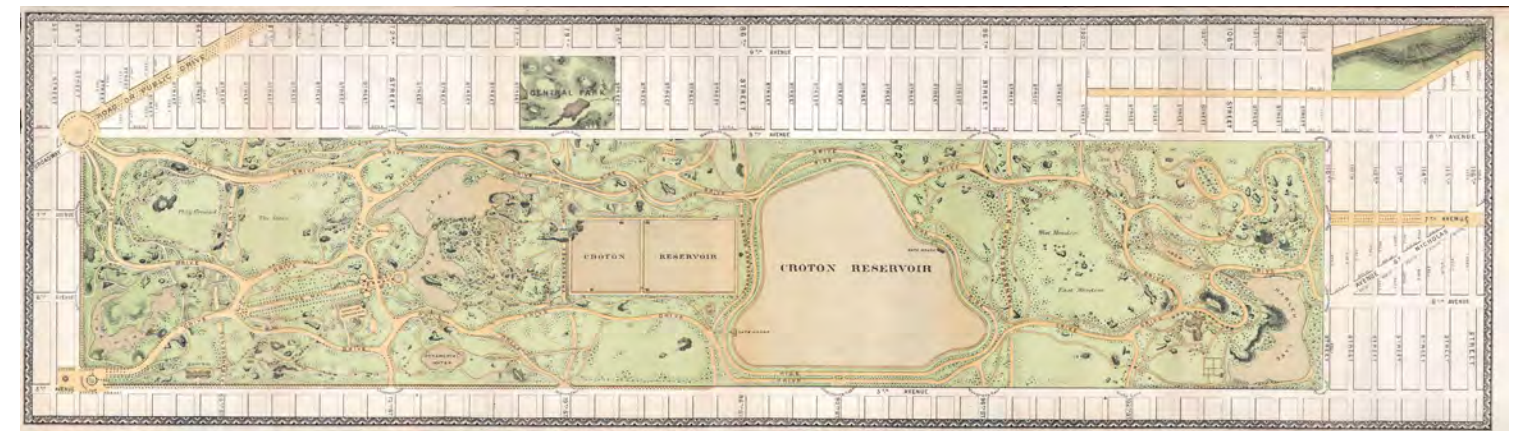
- 1857: Un concours de design est lancé et celui de Frederick Law Olmsted et Calvert Vaux, le Greensward Plan, est sélectionné. Leur volonté est de créer un parc suivant la tradition romantique anglaise.
- 1859: Le parc ouvre officiellement au public. Il est fréquenté surtout par la bourgeoisie new-yorkaise et la classe moyenne.
- 1871: Le zoo obtient des bâtiments permanents et devient l'attraction la plus populaire.
- 1880: Des citoyens de la classe ouvrière demandent des concerts le dimanche, leur seul jour de repos. L'accès au parc devient plus démocratique et la Ville permet la tenue de plusieurs activités, comme des tours de calèches tirées par des chèvres, du tennis sur le gazon et de la bicyclette sur les chemins.
- 1900: Central Park est de plus en plus fréquenté dû au nombre croissants d'immigrants dans les quartiers en bordure du parc. La population demande davantage d'aménagements de récréation.
- 1929: Lower Reservoir est drainé et démolit. Un campement de sans-abris s'installe sur le site pendant quelques mois avant qu'une décision soit prise quant à son réaménagement. Certains proposent de construire une place et une promenade pour relier les musées Metropolitan Museum of Art et American Museum of Natural History. D'autres veulent en faire des terrains sportifs et une piscine. Les architectes de paysage de l'époque s'opposent à l'idée et le site est recouvert de pelouse et de terrains de baseball (Great Lawn).
- 1934: Robert Moses (surnommé Master Builder), devient commissaire des parcs et pendant les trois décennies suivantes, il change le visage de Central Park en le transformant en lieu de récréation et de divertissement. Il construit des dizaines de nouveaux terrains de sport et de jeu, rénove le zoo et réaligne les routes pour les adapter aux voitures.
- 1960: Beaucoup de concerts rock et d'événements culturels ont lieu à Central Park comme symbole de renaissance urbaine.
- 1970: La crise financière, le déclin de l'entretien du parc et la popularité croissante du mouvement de préservation poussent la Ville à adopter une nouvelle approche pour le futur de Central Park.
- 1980: Central Park Conservancy, un organisme privé, prend en charge la restauration du Greensward Plan.
- 1980-2010: Central Park Conservancy restaure des clôtures et des ponts selon les dessins originaux, et nettoient et revitalisent des espaces de végétation et le lac.
- 2016: Central Park Conservancy lance une campagne appelée Forever Green: Ensuring the Future of Central Park, afin de conserver et restaurer le parc selon le concept de Olmsted et Vaux.



9- Terrain de jeu, 1929



10- Campement de sans-abris sur le site de Lower Reservoir, 1930



11- Carte de Central Park, 1869

Modes de déplacement

• **Piétons:** Ils ont accès à toutes les routes du parc et des sentiers leur sont exclusifs. Sur Loop Drive, ils circulent sur une voie réservée et sur Transverse Roads, sur le trottoir.

• **Cyclistes:** Ils partagent certains chemins avec les piétons à l'intérieur du parc. Sur Loop Drive, ils circulent en sens unique (antihoraire) sur les voies autrefois dédiées aux automobilistes ou sur la piste cyclable lorsque les voitures sont permises, c'est-à-dire sur West Drive au sud de 72nd Street vers le sud, Center Drive vers le nord et Terrace Drive dans les deux sens. Il n'y a pas de piste cyclable sur les Transverse Roads.

• **Voitures et calèches:** Elles circulent sur deux voies en sens unique sur Loop Drive au sud de 72nd Street et sur deux voies sur Transverse Roads.

Place de la voiture:

Avant 2015, Loop Drive permettait la circulation des voitures sur l'axe Nord-Sud. Depuis juin 2015, elle est fermée à la circulation automobile de façon permanente au nord de 72nd Street, sauf pour les véhicules d'entretien et d'urgence. Les rues au sud de 72nd Street sont ouvertes aux voitures uniquement à ces heures spécifiques du lundi au vendredi:

- West Drive, entre 72nd Street South et l'intersection Central Park South/7th Avenue: ouverte de 8h à 10h exclusivement pour les véhicules à haute occupation (minimum 2 personnes)
- Center Drive/East Drive, entre l'intersection 6th Avenue/Central Park South et East 72nd Street: ouverte de 7h à 19h
- Terrace Drive, entre 72nd Street et West Drive South: ouverte de 8h à 10h

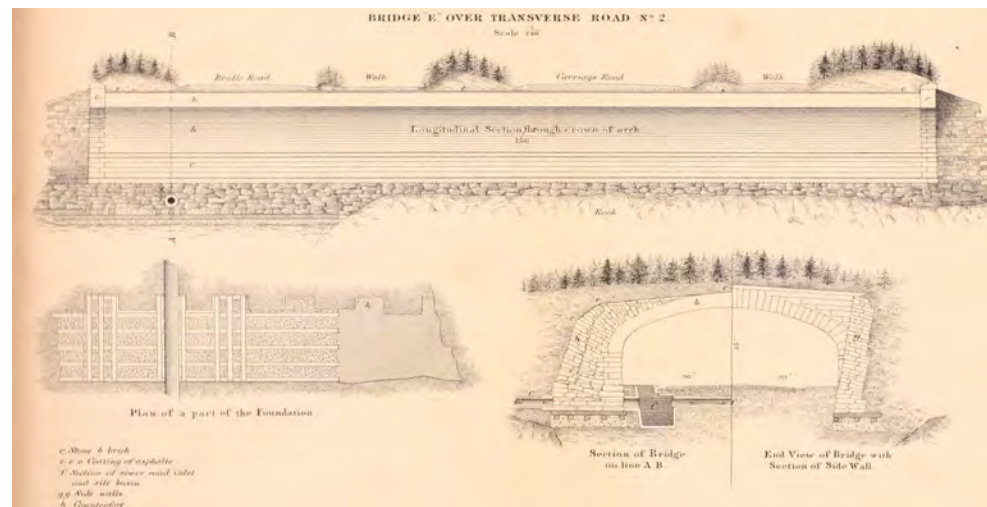
À partir de juin 2018, les voitures seront complètement interdites sur l'ensemble de Loop Drive. Transverse Roads sont en continuité avec la trame de la ville et traversent le parc sur l'axe Est-Ouest. Elles passent à travers des tranchées et des tunnels pour ne pas interrompre la circulation dans le parc. La circulation des voitures sur ces rues n'a jamais été altérée puisqu'elle n'interfère pas avec la circulation dans le parc.

Stationnements et emplacements:

Il n'y a pas de stationnement pour voitures à l'intérieur du parc. Plusieurs stationnements sont situés à proximité, mais ne sont pas dédiés aux usagers du parc. Des stationnements pour vélos sont offerts à l'intérieur du parc (figure 13).

Accès payant:

Gratuit, sauf pour les musées, le zoo, etc.



12- Dessins techniques d'une des Transverse Roads, Annual report of the Board of Commissioners of the Central Park (1858)

38 in situ atelier d'architecture



13- Carte des chemins et services pour cyclistes

Cohabitation entre les modes de déplacement

Organisation de la cohabitation:

• Sentiers: Réservés pour les piétons

• Chemins pavés: Les cyclistes peuvent en emprunter quelques-uns et doivent circuler lentement en laissant la priorité aux piétons.

• Loop Drive au nord de 72nd St: Maintenant interdite à la circulation automobile, les voies sont réservées aux piétons et aux cyclistes. La signalisation au sol et les feux de circulation permettent la cohabitation entre eux.

• West Drive, Terrace Drive, Center Drive: Les voies sont indiquées par la signalisation au sol pour séparer les automobilistes (s'il-y-a-lieu) des cyclistes et des piétons.

Événements conflictuels:

Un accident de voiture en 1906 cause le décès de trois personnes.

Des dizaines de collisions surviennent chaque année entre des cyclistes et des piétons.

Deux piétons sont décédés suite à une collision avec des cyclistes en août et septembre 2014 à Central Park. La surveillance policière a donc été renforcée par la suite pour contrôler les cyclistes qui circulent à haute vitesse et qui ne respectent pas la signalisation. Depuis que la route a été fermée aux voitures, les cyclistes ne se sentent pas concernés par les feux de circulation et les ignorent la plupart du temps.



14- Sentiers piétons



15- Loop Drive, fermée aux voitures



16- Nouvelle signalisation sur West Drive avertissant les cyclistes de passages piétons



17- Les voitures sont permises au sud de 72nd Street



18- Nouvelle signalisation sur West Drive avertissant les cyclistes de passages piétons



19- 65th Transverse Road



20- Plan de Central Park

MAPS © 1994 GEORGE COLBERT & GUENTER VOLLMATH

- Loop Drive {
- voitures interdites
 - voitures permises à certaines heures
 - transverse roads (sous le niveau du parc)

Évolution des modes de déplacement

- 1857: Olmsted et Vaux révisent leur plan de circulation pour séparer les voies réservées aux calèches, aux piétons et aux cavaliers.
- 1859: Le parc est ouvert au public.
- 1865: Le parc est fréquenté par plus de 7 millions de personnes par année, dont la moitié circulent en calèche pour des parades d'après-midi. Des automobilistes demandent la permission de conduire à l'intérieur du parc. Les commissaires refusent puisque la cohabitation entre les calèches et les bicyclettes est déjà difficile et cause des accidents.
- 1899: Après des protestations, les voitures sont permises à l'intérieur du parc car on les considère comme des véhicules de plaisance.
- 1900: Les automobiles et les calèches cohabitent difficilement et se disputent les routes. Les piétons, les chauffeurs de calèche et les cavaliers se plaignent de l'odeur et du bruit des voitures qui effraient les chevaux. Les routes en gravier sont endommagées par les chaînes que les automobilistes attachent à leurs roues pour améliorer leur traction. Les automobilistes font également répandre de l'huile sur les routes pour réduire le soulèvement de la poussière, mais elle rend la chaussée instable et glissante pour les sabots des chevaux. Les autorités peinent à faire respecter la limite de vitesse de 8 mph aux voitures.
- 1906: Première collision fatale de voitures à Central Park, qui tue trois personnes.
- 1920: La population se plaint de la présence des voitures dans le parc, qui causent beaucoup plus de dommages que les calèches, mais on ne considère pas les interdire.
- 1932: Des feux de circulation sont installés.
- 1934: Robert Moses apporte de nombreux changements pour le transformer en lieu de récréation, en triplant par exemple le nombre de terrains de jeux et de sports et en réalignant les chemins pour les adapter davantage aux automobiles.
- 1966: Les voitures sont interdites entre 6h et 18h les fins de semaine d'été et les jours fériés.
- 1967: L'horaire de fin de semaine est étendu à toutes les fins de semaine de l'année.
- 1968: Loop Drive est fermée également les mardis et mercredis de 19h à 22h30 pendant l'été.
- 1969: La circulation est fermée aux automobiles les samedis de l'aube à 19h et les dimanches de l'aube à 22h30.
- 1972: Les voitures sont interdites pour la première fois les jours de semaine, de 11 à 15h pendant une semaine expérimentale en mai (Park Week).
- 1975: Les voitures sont interdites également entre 10h et 16h les jours de semaine entre le 2 juin et la fête du travail.
- 1978: L'horaire d'été est allongé du 1er mai au 22 octobre et les soirs du lundi au jeudi de 19h à 23h.
- 1979: L'horaire de la fin de semaine est étendu du vendredi 19h au lundi 6h, mais celui de la semaine est réduit de 11h à 15h et de 19h à 22h. Une des trois voies de East et West Drives devient réservée aux piétons et aux cyclistes.
- 1992: Les entrées de 110th Street West, 106th Street West et 5th Avenue sont fermées aux voitures.
- 1994: L'horaire d'été est étendu sur dix mois, du 1er janvier à début novembre.
- 2004: La limite de vitesse dans le parc est réduite de 50 km/h à 40 km/h, West Drive est réservée aux véhicules à haute occupation (minimum deux personnes) et cinq entrées et sorties sont fermées complètement à la circulation.



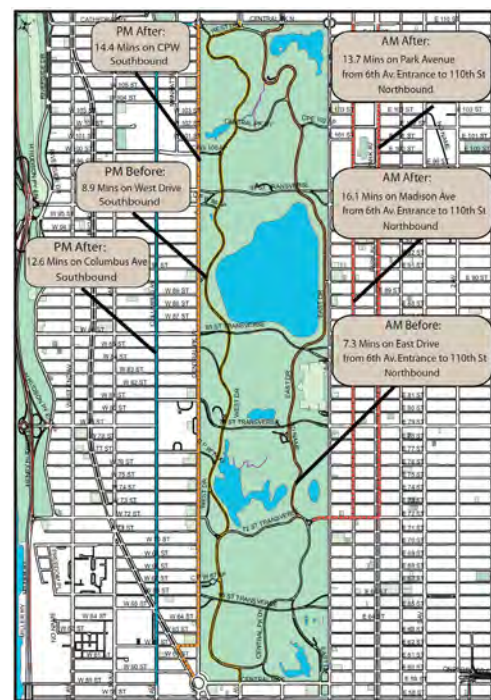
21- Central Park Drives, 1905



22- routes fermées aux voitures



23- Voies fermées en 2006



24- Résultats (mai/septembre) du projet pilote de 2006

- 2005: Les routes dans le parc sont fermées à la circulation de 19h à 7h.
- 2006: Pendant l'été, les voitures sont interdites sur East Drive au nord de 72nd Street de 7h à 10h les jours de semaine, sur West Drive de 15h à 19h les jours de semaine et en tout temps la fin de semaine et les jours fériés.
- 2007: Les heures de fermeture du projet pilote de 2006 sont restaurées en janvier.
- 2013-2014: Les jours de semaine, la circulation est permise vers le sud sur West Drive et Terrace Drive de 8h à 10h, sauf en été au nord de 72nd Street. La circulation est permise sur East Drive vers le nord de 15h à 19h sauf en été. Center Drive est ouverte de 7h à 19h vers le nord toute l'année.
- 2015: Les rues au nord de 72nd Street sont fermées aux voitures de façon permanente. La ligne de bus sur 5th Ave. est allongée au nord jusqu'à 110th Street les jours de semaine entre 7h et 11h.
- 2018: Les voitures seront interdites sur l'ensemble de Loop Drive en tout temps.

La fermeture des rues dans Central Park s'est faite dans le cadre d'un projet appelé Vision Zero, lancé en 2014 par la ville de New York et qui vise à réduire le nombre de décès et blessures de piétons liés à des accidents routiers.

Projets pilotes/études:

- 1972: Les voitures sont interdites pour la première fois les jours de semaine de 11 à 15h pendant cinq jours en mai (Park Week).
- 2006: les segments au nord de 72nd Street sur East Drive et West Drive sont fermés de juin à novembre aux heures de pointe la semaine et en tout temps la fin de semaine et les jours fériés. La congestion est analysée avant l'implantation du projet en mai et pendant le projet en juillet et en septembre.
- 2013-2014: La circulation au nord de 72nd Street est complètement fermée aux voitures en été et est limitée aux heures de pointe les jours de semaine sur les segments au sud de 72nd Street.

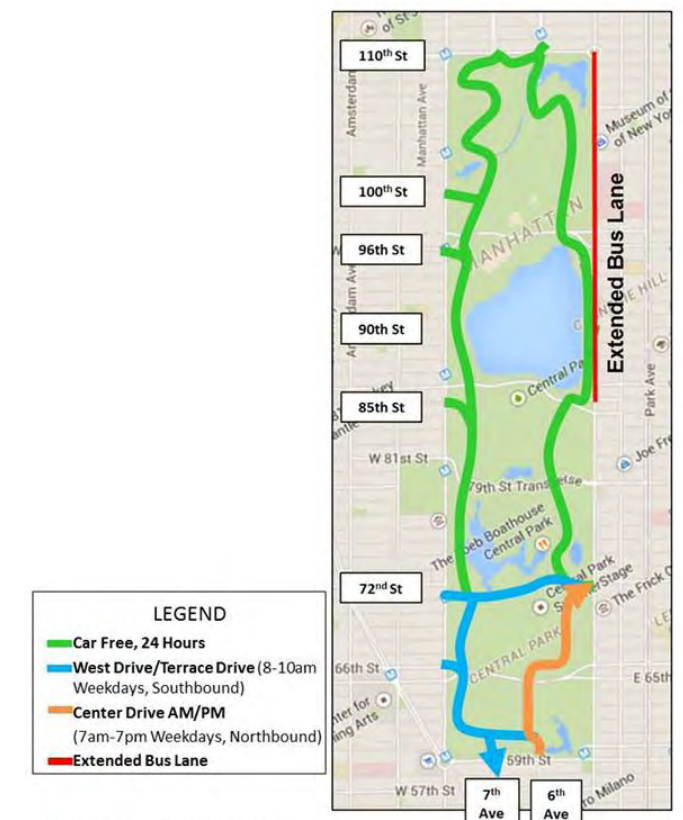
Observations suite aux projets pilotes/études:

En 2006, les automobilistes ont pu trouver des routes alternatives, ce qui a causé plus de congestions sur ces rues, mais on conclut que le projet pilote est tout de même un succès et que la fermeture des rues pourrait devenir permanente.

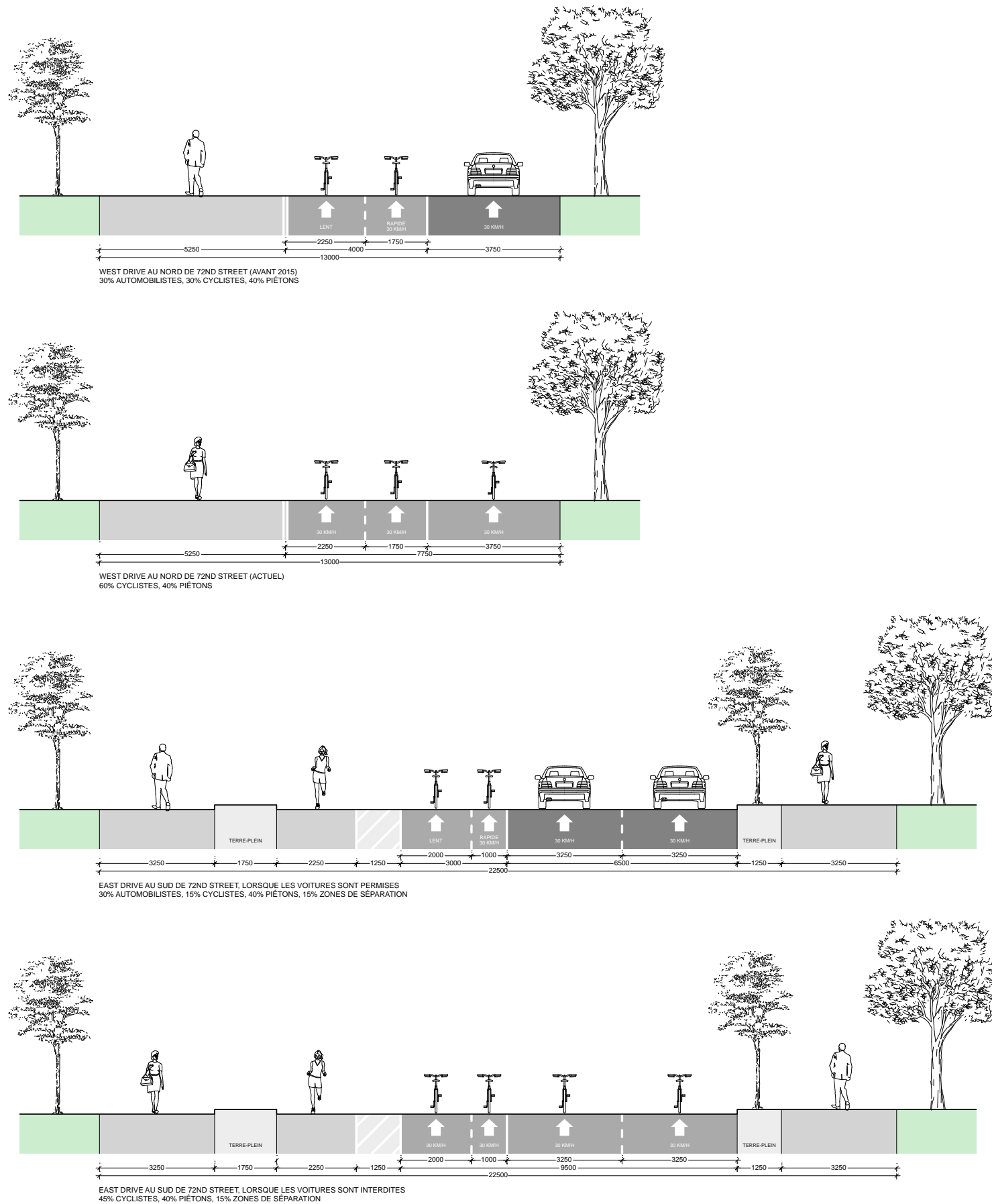
En général, la fermeture d'une rue cause de la congestion dans les rues parallèles ou voisines dans les semaines suivantes. Après quelques mois cependant, les automobilistes s'ajustent et trouvent un trajet alternatif, voyagent à une heure différente ou trouvent un autre moyen de transport. La circulation dans les rues adjacentes au parc redevient donc ce qu'elle était avant la fermeture de la rue. C'est ce qui a été observé suite à l'effondrement de l'autoroute West Side Elevated Highway, en 1973 à Manhattan. (2007, Sam Schwartz)



25- Circulation en hiver, 2015



26- Circulation en été, 2015, projet pilote de 2015



27- Coupes schématiques de Central Park Loop

Enjeux sociaux

Implication des citoyens:

Plusieurs organismes comme Central Park Conservancy et Transportation Alternatives sont dédiés à Central Park et informent la ville des enjeux du parc.

Conflits/protestations:

De nombreuses manifestations ont eu lieu et des pétitions ont circulé pour interdire la circulation des voitures et, plus récemment, des vélos sur les routes à l'intérieur du parc.

Enjeux patrimoniaux

Les routes étaient initialement conçues pour piétons, calèches et cavaliers seulement. L'introduction de la voiture dans le parc ne respecte donc pas le Greensward Plan de Olmsted et Vaux. Les interventions de Robert Moses entre 1930 et 1960 ont également transformé le parc en lieu de récréation plutôt qu'un lieu de repos comme le voulaient initialement les concepteurs. Cependant, dans les années 1980, des mouvements de conservation ont pris de l'essor et Central Park Conservancy a été fondé. L'organisme se concentre sur l'entretien et la restauration du parc selon les plans originaux. Toute modification au Greensward Plan, comme la démolition du Lower Reservoir en 1929, fait l'objet de débats encore aujourd'hui.

Consultation citoyenne

Quelques mesures adoptées par le Département des Transports de New York lors d'un projet pour cyclistes:

- sondages
- études suite aux projets-pilote
- rencontres avec des comités communautaires, les élus, des groupes civiques et les propriétaires des propriétés impliquées
- démonstrations publiques et ateliers

Central Park Conservancy recueille des données quant à l'opinion et aux habitudes des citoyens et les soumet à la Ville. L'organisme a effectué un rapport d'usage de Central Park en 2011 et a constaté que la circulation des voitures était le problème le plus important selon les usagers.



28- Restauration des débarcadères

Bibliographie

Guide de recherche d'informations

www.centralparknyc.org/assets/pdfs/institute/Central-Park-Conservancy-Research-Guide.pdf

Informations générales

www.nycgovparks.org/parks/central-park

web.archive.org/web/20110524211246/www.centralparknyc.org/visit/general-info/faq/

Histoire de Central Park

www.centralpark.com/visitor-info/park-history/overview/

https://doarch251fa15rex.files.wordpress.com/2015/08/heckshearmorrison_creating-central-park_2008.pdf

Cyclisme à Central park

www.nycgovparks.org/about/history/bicycling

www.bikenyc2020.org/dl/BikeNYC_2020_Report.pdf

Voitures dans le parc

www.transalt.org/news/releases/1726

Livre sur l'histoire de Central Park

www.centralparkhistory.com/the_book/

Règles de circulation

www1.nyc.gov/nyc-resources/service/1355/central-park

www.nytimes.com/2014/12/02/nyregion/central-park-lowers-speed-limit-to-20-miles-an-hour.html

Stationnement aux environs du parc

nycparking.spplus.com/destinations/manhattan-central-park-parking.html

Entrevue avec Sam Schwartz, ingénieur en circulation

www.youtube.com/watch?v=zWJpYzjagr4

Projet pilote de 2006

www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/centralprospect.pdf

Fermeture des rues dans Central Park

nyc.streetsblog.org/2015/06/29/its-official-central-park-above-72nd-street-is-now-car-free/

www1.nyc.gov/office-of-the-mayor/news/416-15/mayor-de-blasio-major-sections-central-park-prospect-park-will-become-permanently#/0

www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/2015-06-18-central-park-drives-alternatives.pdf

nyc.streetsblog.org/2008/06/12/ta-car-free-central-park-would-ease-neighborhood-congestion/

Cohabitation entre piétons et cyclistes

www.citylab.com/transportation/2014/09/a-death-in-central-park-raises-real-questions-about-bicyclist-behavior/380605/

www.dnainfo.com/new-york/20141022/upper-west-side/central-park-bikers-hit-pedestrians-35-times-this-year-police-say

www.nytimes.com/2014/09/29/nyregion/deaths-expose-chaos-of-central-parks-loop.html

nyc.streetsblog.org/2014/12/01/eyes-on-the-street-central-park-traffic-calming-still-feels-like-a-highway/

Consultation citoyenne

www.nyc.gov/html/dot/html/pr2013/pr13-019.shtml

Vision Zero

www1.nyc.gov/site/visionzero/index.page

www.transalt.org/sites/default/files/news/reports/pdfs/Vision_Zero_Report_Card_2017.pdf

Usage du parc

www.centralparknyc.org/assets/pdfs/surveyreport_april2011.pdf

assets.centralparknyc.org/pdfs/about/The_Central_Park_Effect.pdf

Photos:

1- www.google.ca/maps

2- www.omnihotels.com/hotels/new-york-berkshire/things-to-do/area-attractions/central-park

3- www.iberostar.com/en/hotels/new-york/iberostar-70-park-avenue

4- www.notboredny.com/2012/04/29/central-park-picnic-and-laduree/

5- handluggageonly.co.uk/2015/11/07/boating-in-central-park-new-york/

6- www.multivu.com/players/English/8091051-shape-womens-half-marathon-2017/

7- javanng.com/content/ice-skating-at-central-park/

8- sammyandthecity.com/2011/06/19/sheep-meadow/

9- nycma.lunaimaging.com/luna/servlet/detail/RECORDSPHOTOUNITARC~15~15~1036125~128719:mac_2865?qvq=w4s:/what%2FParks--Central%2BPark;q:central%2Bpark&mi=41&trs=89

10- www.nydailynews.com/news/daily-news-iconic-images-gallery-1.1847822?pmSlide=1.1847789

11- www.khanacademy.org/humanities/art-americas/us-art-19c/us-19c-arch-sculp-photo/a/olmsted-and-vaux-central-park

12- p.80.babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=nnc2.ark:/13960/t67392k7w;view=1up;seq=8

13- www.centralparknyc.org/assets/pdfs/maps/CPC_Map_2014_V2.pdf

14- jschumacher.typepad.com/joe/2007/07/three-trails-in.html

15- [Allen.G / Shutterstock.com](http://Allen.G/Shutterstock.com)

16- nyc.streetsblog.org/2014/12/01/eyes-on-the-street-central-park-traffic-calming-still-feels-like-a-highway/

17- www.nytimes.com/2014/12/02/nyregion/central-park-lowers-speed-limit-to-20-miles-an-hour.html

18- wnyc.streetsblog.org/2014/12/01/eyes-on-the-street-central-park-traffic-calming-still-feels-like-a-highway/

19- michaelminn.net/newyork/parks/central-park/bridges/transverse-roads/index.html

20- www.mappery.com/map-of/central-park-map

21- superretro.com/an-afternoon-procession-on-the-driveway-in-central-park-new-york-1905/

22- www.dreamstime.com/editorial-stock-image-central-park-east-th-street-entrance-do-not-enter-park-drive-closed-manhattan-nyc-ny-usa-to-avenue-here-to-image85931444

23- www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/centralprospect.pdf

24- www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/centralprospect.pdf

25- www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/2015-06-18-central-park-drives-alternatives.pdf

26- www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/2015-06-18-central-park-drives-alternatives.pdf

27- coupes schématiques dessinées par in situ selon google maps

28- www.dnainfo.com/new-york/20161007/upper-east-side/video-central-park-lake-boat-landings#slide-1

in
situ
atelier

d'archi
tecture

stanley park

**étude des meilleures pratiques des parcs urbains en
termes d'accessibilité, de mobilité et de gestion de
la cohabitation des modes de déplacement**

**livrable 1
2018.03.29**

Localisation

Position dans la ville:

Directement au nord du centre-ville de Vancouver, Canada

Quartiers alentours:

- Nord First Narrows: Lions Gate Bridge vers North Vancouver
- Sud West End: Commercial, effervescent
- Est Baie Burrard: Vancouver Harbour
- Ouest Baie Burrard: English Bay

Trame urbaine:

Stanley Park occupe une péninsule et n'est délimité par la trame urbaine qu'au sud.

Limites du parc:

- Sud: Chilco Street Résidentiel



1- Vancouver et Stanley Park

Présentation générale

Type:

Stanley Park est déclaré site historique par le gouvernement du Canada en 1988.

Superficie:

4 km²

Caractéristiques naturelles:

La majorité du parc est recouverte d'une forêt.

Dénivellation:

Environ 20 m.

Circulation:

- Sentiers à l'intérieur du parc pour piétons et certains pour cyclistes
- Routes pour piétons et voitures
 - route encerclant le parc, deux voies et trottoir (Stanley Park Drive)
 - routes sur l'axe Nord-Sud, deux voies, trottoir (Pipeline Road et Avison Way)
- Route pour piétons, cyclistes et voitures artère à travers le parc sur l'axe Nord-Sud trois voies, deux pistes cyclables et trottoir (BC-99/Stanley Park Causeway/Lions Gate Bridge Road)

Points d'accès:

Le parc est une péninsule et n'a de points d'accès qu'au sud et au nord.

Les piétons et les cyclistes disposent de quelques entrées qui leur sont réservées au sud du parc en plus de celles qu'ils partagent avec les voitures, soient la causeway et Beach Avenue. Au nord, les usagers arrivent à partir du pont Lions Gate et peuvent continuer sur la causeway ou bifurquer sur Park Drive, qui encercle le parc.

Une ligne de bus relie le centre ville à North Vancouver, mais ne s'arrête pas entre l'entrée sud de Stanley Park et la sortie du pont Lions Gate à North Vancouver. Un autre bus permet d'accéder à l'aquarium à partir du centre-ville, mais le reste du parc ne compte aucun autre arrêt de bus (figure 7).



2- Stanley Park, le centre-ville et le pont Lions Gate



3- Le pont Lions Gate



4- Le seawall

Usage

Nombre d'usagers:

Environ 8 millions par année.
(2018, Ville de Vancouver)

Type d'usager:

Beaucoup de visiteurs font un usage actif du parc en y faisant du jogging et du vélo. En 2012, on comptait en moyenne 3000 cyclistes par jour circulant sur le seawall et 1000 sur le pont Lions Gate.

Événements:

Concerts, festivals, cinéma

Aménagements et services:

- 64 km de routes, dont 27 km de sentiers
- restaurants
- aquarium de Vancouver
- théâtre extérieur de 1500 places
- piscine extérieure
- Totems des Premières Nations
- jardin de roses et de rhododendrons
- chemin de fer miniature



5- Totems



6- Third Beach à Ferguson Point

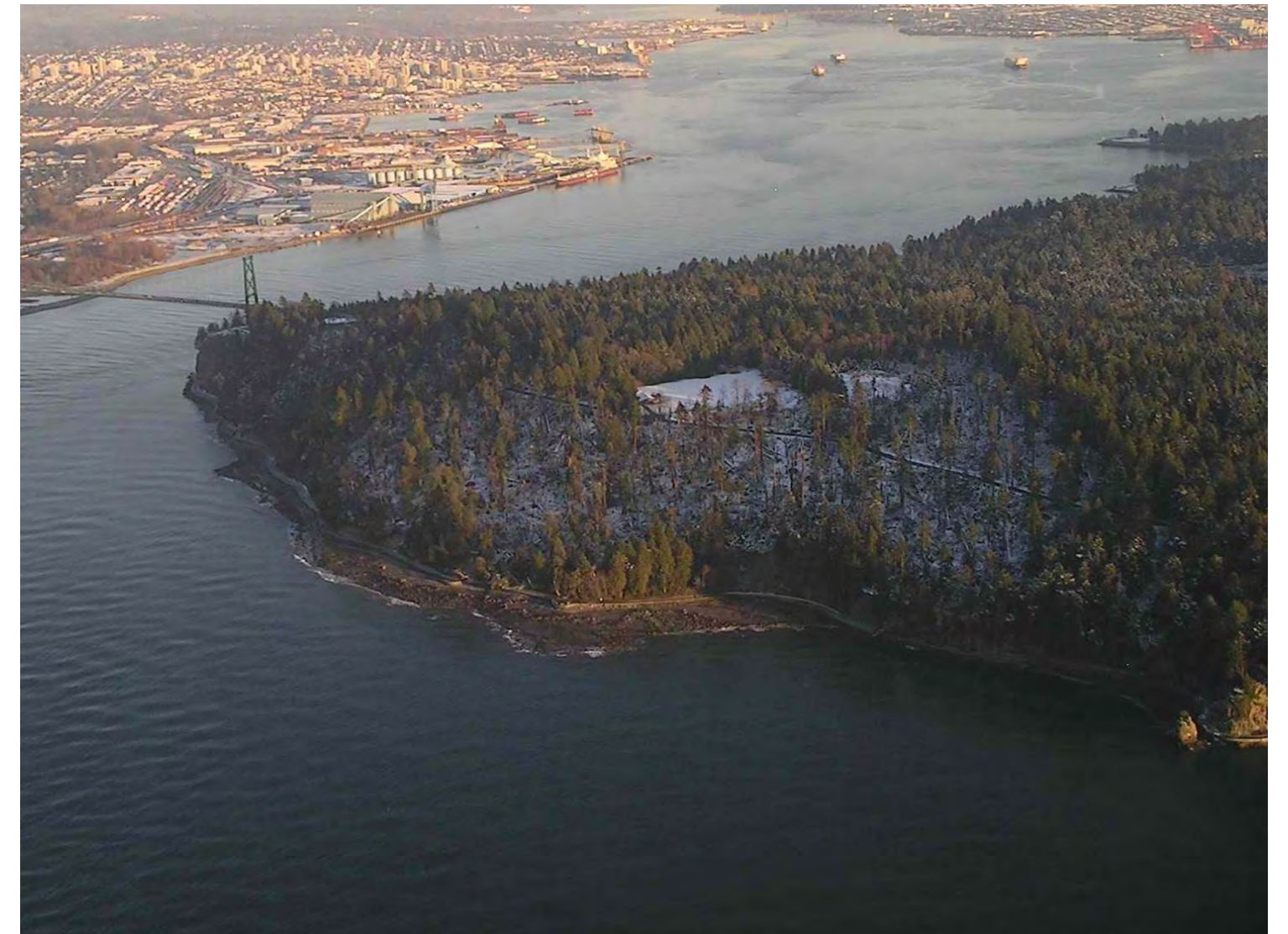


7- Cartes des stationnements

Chronologie

Grandes modifications:

- 1888: Le parc ouvre officiellement au public.
- 1910: La Ville construit des étangs pour offrir un habitat aux cygnes et invite un Club de chasse à tuer les corbeaux jusqu'en 1960. Pendant la même période, un zoo est construit.
- 1911: Le parc achète des écureuils gris pour soutenir la population existante et le Pavillon de Stanley Park est construit.
- 1914: Au début de la Première Guerre mondiale, le parc est utilisé par l'armée comme point de surveillance lorsque la menace allemande pesait et deux canons y sont installés.
- 1920: Le jardin de roses est aménagé et des totems de Premières Nations sont dressés comme attraction touristique.
- 1934: Une tempête majeure renverse des milliers d'arbres et la Ville crée un plan de restauration. La plupart des arbres plantés sont des sapins Douglas.
- 1938: Le pont Lions Gate et la route 99 sont ouverts à la circulation.
- 1939: Pendant la Deuxième Guerre mondiale, l'armée installe des canons et des projecteurs le long de la côte ouest de la péninsule. Cette portion du parc est restée sous le contrôle de l'armée jusqu'en 1948.
- 1956: Ouverture de l'aquarium de Vancouver
- 1962: Le typhon Freda séquestre 40 voitures sur la route 99, cause le décès d'une femme et décime 3000 arbres. On construit un chemin de fer miniature à l'endroit où certains de ces arbres se tenaient.
- 1988: Stanley Park est déclaré site historique par le gouvernement du Canada.
- 1993: Le zoo ferme ses portes.
- 2006: Une tempête abat 40 hectares de forêt. Un plan de restauration majeure s'engage à planter 15 000 arbres aux endroits affectés par la tempête.



8- Stanley Park décimé après la tempête de 2006

Modes de déplacement

- **Piétons:** Ils ont accès à toutes les routes du parc et des sentiers leur sont exclusifs. Sur le seawall, ils circulent sur une voie réservée et sur la causeway, sur le trottoir.
- **Cyclistes:** Ils partagent certains chemins avec les piétons à l'intérieur du parc. Sur le seawall, ils circulent en sens unique (antihoraire) sur la piste cyclable, et dans les deux sens sur les pistes cyclables de la causeway.
- **Voitures:** Elles circulent sur deux voies en sens unique sur Park Drive et sur trois voies sur la causeway.
- **Calèches et navettes touristiques:** Elles circulent sur deux voies en sens unique sur Park Drive pendant l'été.

Place de la voiture:

Le parc est scindé par la route BC-99 (Causeway), très passante, qui relie le centre-ville à North Vancouver par le Lions Gate Bridge. Une route encercle le parc (Stanley Park Drive) à une ou deux voies à sens unique (sens antihoraire). Deux routes sur l'axe nord-sud (Avison Way et Pipeline Road) permettent aux voitures d'accéder à l'aquarium de Vancouver, aux jardins et à des stationnements.

Stationnements et emplacements:

Des stationnements sont situés à l'intérieur du parc. Ils sont concentrés près des attractions comme l'aquarium, les plages, etc.

Accès payant:

Gratuit, sauf pour l'aquarium, les terrains de tennis, etc.

Enjeux d'accessibilité:

Le parc n'est accessible que par deux entrées au sud et à la sortie du pont Lions Gate au nord.



9- Causeway vers le centre-ville et le pont Lions Gate



10- Causeway qui relie le centre-ville à Stanley Park



11- Park Drive qui entoure le parc et stationnement



12- Teahouse

Cohabitation entre les modes de déplacement

Organisation de la cohabitation:

- **Chemins pour les piétons et cyclistes:** pas de délimitations pour séparer les piétons des cyclistes.
- **Stanley Park Seawall Path:** Une piste cyclable étroite située du côté parc est surélevée par rapport au niveau piéton.
- **Stanley Park Drive, Avison Way et Pipeline Road:** Un trottoir permet aux piétons de circuler, qui est également utilisé par des cyclistes puisqu'il n'y a pas de piste cyclable.
- **Causeway:** Avant 2016, les trois voies réservées aux voitures étaient longées par des trottoirs. Depuis 2016, les automobilistes sont séparés des piétons et des cyclistes par des garde-corps. Une différence de pavé et de la signalisation au sol permet de séparer les voies réservées aux piétons et aux cyclistes. Un pont dont la pente et la forme sont adaptées aux cyclistes permet de traverser la route BC-99 au niveau du centre du parc. Seawall Path passe sous BC-99/Lions Gate Bridge et Stanley Park Drive passe au-dessus BC-99 à la pointe nord.

Événements conflictuels:

Des conflits fréquents ont lieu entre cyclistes et piétons, en plus de congestion sur le seawall durant l'été.

En mai 2013, une cycliste qui circulait sur le trottoir est tombée dans la rue, a été frappée par un bus et est décédée sur le coup.



13- Sentiers à l'intérieur du parc



14- Pont pour vélos au-dessus de la causeway



15- Pont pour vélos au-dessus de la causeway



16- Le seawall, partagé entre les cyclistes et les piétons.

Évolution des modes de déplacement

- 1887: Pour faciliter l'accès au parc, la Ville construit une route en périmètre de la péninsule, Park Road, qui mesurait alors 11 km de long. Pendant la construction, on découvre des débris d'habitations Indigènes, dont certains ont été réutilisés pour la construction de la première route. Plusieurs des sentiers à l'intérieur du parc ont été créés lorsqu'on faisait l'exploitation du bois sur la péninsule de 1860 à 1880.
- 1888: Le parc ouvre au public. Il est accessible par deux entrées, dont la principale est un pont en bois pour piétons construit au-dessus de Coal Harbour au niveau de Georgia Street. L'entrée secondaire est située plus à l'ouest, au niveau de Beach Avenue. Une troisième entrée sur la rue Nelson a été ajoutée plus tard au 20e siècle.
- 1909: Le pont de bois qui traverse Coal Harbour commence à se détériorer et la Ville considère construire une nouvelle route en extension de Georgia Street pour le remplacer.
- 1910: Les architectes sont invités à soumettre des propositions pour améliorer cette entrée en conservant l'aspect naturel du parc. Le plan de Frederick L. Fellowes, l'ingénieur municipal, est choisi car il n'implique pas d'interventions architecturales majeures.
- 1917: La nouvelle route est complétée. La construction du seawall, un mur longé d'une promenade de 8,8 km qui ceinture le parc, est entamée et se poursuit jusqu'en 1971. Il sert de protection contre l'érosion des berges de la péninsule causée par les marées persistantes et par l'accélération de la circulation de bateaux commerciaux dans la Baie Burrard dans les années 1920.



17- Calèche touristique circulant dans le parc, et dans la ville, 1902



18- Pont qui relie Stanley Park à Georgia Street à travers le lagon, 1894



19- Prospect Point, 1890



21- Construction de la causeway et du pont, 1937

- 1927: Des promoteurs immobiliers avaient proposé depuis 1890 la construction d'un pont au niveau de First Narrows, à la pointe nord de Stanley Park, pour relier le centre-ville de Vancouver à la rive nord de la ville, North Vancouver. L'idée se concrétise dans les années 1920 quand la Ville soumet l'idée à la population lors d'un plébiscite municipal. Le projet est rejeté puisqu'il impliquerait la construction d'une route au milieu de Stanley Park.
- 1933: La population vote pour la construction d'un nouveau pont à First Narrows et d'une route à travers Stanley Park. Ce projet était devenu plus intéressant à cause de la crise économique et faisait suite à l'effondrement du pont situé à Second Narrows, à l'est de Vancouver.
- 1938: Le pont et la route ouvrent officiellement à la circulation. La construction de la route a nécessité le défrichage de près de quatre hectares de forêt.
- 1980: Le seawall est allongé en dehors de Stanley Park, vers le sud-ouest. La promenade autour du parc mesure 8,8 km et 28 km au total.
- 1984: La piste cyclable du seawall devient un sens unique.
- 1999: Le pavement de la causeway est refait.
- 2006: La tempête endommage les routes.
- 2012: Un projet de développement du réseau de cyclisme est réalisé.
- 2016: Après un accident causant la mort d'un cycliste en 2013, des travaux sont entrepris pour améliorer la sécurité sur la route 99 et le pont Lions Gate est rénové. Quelques mois plus tard, un camion perd le contrôle de son véhicule et défonce le garde corps du côté opposé en bloquant la piste cyclable pendant plusieurs heures. La Ville répare rapidement le garde corps en précisant qu'il n'était pas supposé résister à un tel impact et qu'il a été mis en place pour empêcher les cyclistes et les piétons de tomber dans la rue.
- 2018: Des portions du seawall seront restaurées en été.



22- Entrée de la causeway, 1940



23- Pont piéton au-dessus de la causeway, 1941



24- Dommages causés au seawall suite à la tempête de 2006



26- Causeway avant 2016



20- Carte de Central Park, 1911



25- Pont Lions Gate, 1939



Enjeux sociaux

Implication des citoyens:

Stanley Park Ecology Society éduque le public et intervient dans le parc pour protéger la faune et la flore. En 2016, la Ville a considéré les inquiétudes des citoyens concernant la conservation de la nature et a pris les mesures nécessaires pour avoir le moins d'impact possible sur les arbres en planifiant le nouvel aménagement de la causeway.

Conflits/protestations:

La population avait initialement refusé qu'une route soit construite au milieu de Stanley Park, mais a accepté par la suite pour des raisons économiques.

Suite à la mort d'une cycliste en 2013, HUB, un organisme pro-cyclisme, rassemble plus de 600 signatures pour une pétition visant à améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes qui circulaient sur le trottoir de la causeway.

Enjeux patrimoniaux

Les enjeux patrimoniaux de Stanley Park concernent l'occupation amérindienne de la péninsule avant que le parc soit créé, ainsi que la conservation d'espèces animales et végétales rares ou centenaires. Stanley Park est un site historique depuis 1988.

La péninsule de Stanley Park était autrefois le territoire des Premières Nations Coast Salish. Certains résidents ont continué à vivre dans le parc, mais sont évincés dans les années 1930, sauf deux résidents qui y restent jusqu'à leur mort dans les années 1950. Certains débris d'habitations Indigènes sont déterrés lors de la construction d'une route à la fin du 19^e siècle mais ne sont pas conservés. Aujourd'hui, les décisions majeures concernant le parc sont discutées avec les communautés des Premières Nations locales.

Le patrimoine naturel a autrefois été négligé. Certains animaux ont disparu du parc, comme les cougars, et des centaines d'arbres ont été abattus pour la construction des premières routes vers 1880, puis de la causeway en 1938. Depuis, la population encourage activement la conservation de la forêt. Des milliers d'arbres sont replantés suite aux tempêtes de 1962 et 2006 et une étude minutieuse des impacts environnementaux lors de l'élargissement de la causeway en 2016 a été effectuée. Seulement 14 arbres ont été abattus et des mesures ont été prises pour protéger la végétation en bordure de la route. En 1993, Stanley Park Zoological Society change ses activités et devient Stanley Park Ecology Society, un groupe dédié à l'éducation du public à l'écologie de Stanley Park, à son entretien et à sa restauration.

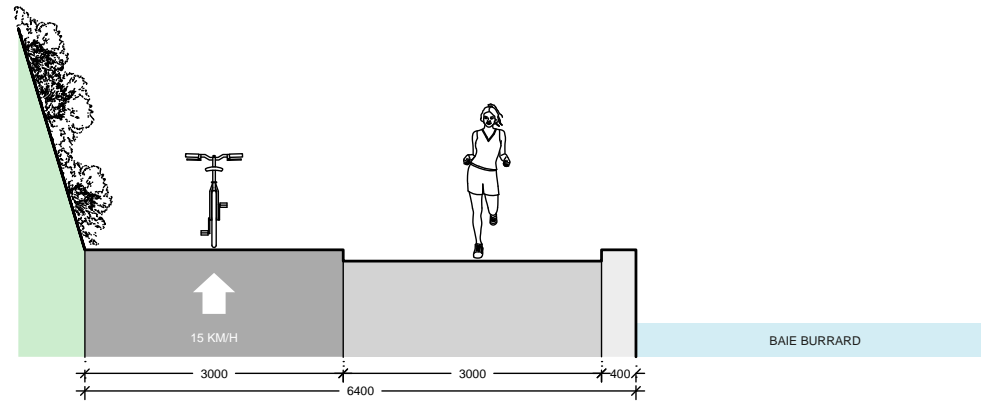
Consultation citoyenne

En 2011, la Ville a mis en ligne un questionnaire pour éclairer l'aménagement de nouvelles pistes cyclables et services pour les cyclistes.

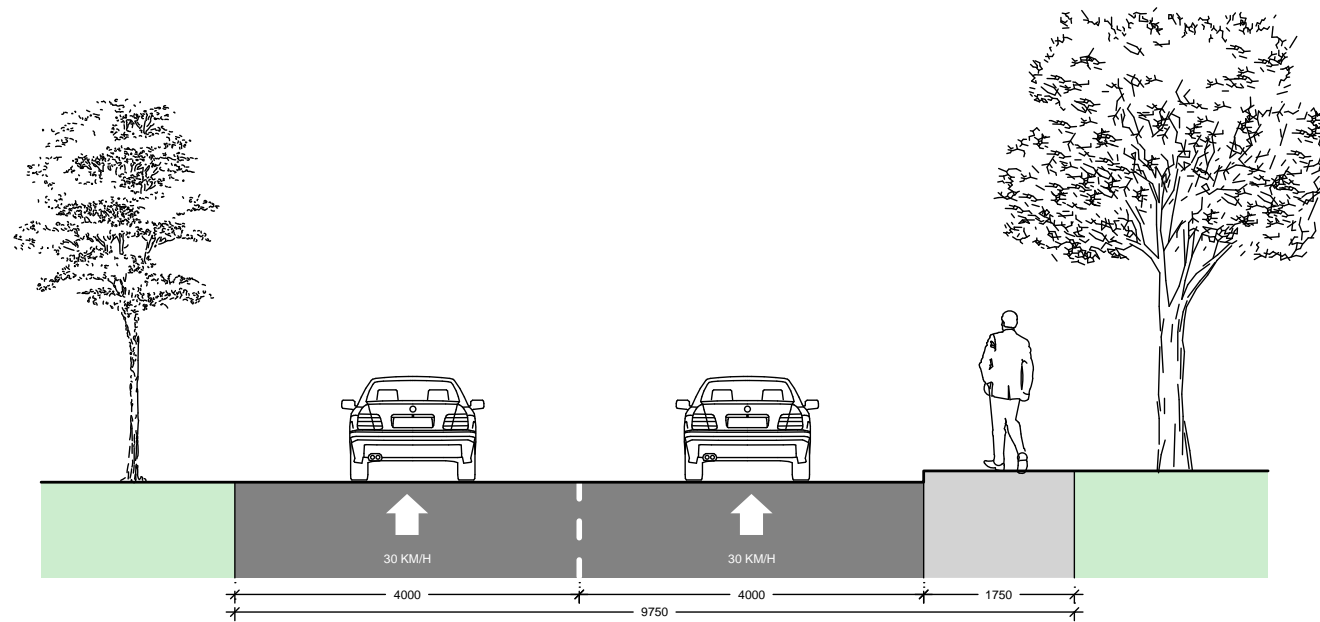
Lors de la planification des travaux sur la causeway en 2016, le concept a été mis en dessin et vulgarisé, puis rendu disponible en ligne pour que le public puisse le consulter et exprimer son opinion au moyen de:

- consultations publiques
- discussions avec des groupes et organismes impliqués comme HUB (cyclisme) les Premières Nations et des écologistes
- formulaire en ligne pour permettre aux citoyens de soumettre des commentaires au gestionnaire de projet

La Ville a ensuite raffiné le concept selon les commentaires et suggestions reçus.



SEAWALL
47% CYCLISTES, 47% PIÉTONS, 6% ZONES DE SÉPARATION



PARK DRIVE
82% AUTOMOBILISTES, 18% PIÉTONS

28- Coupes schématiques du seawall et de Park Drive

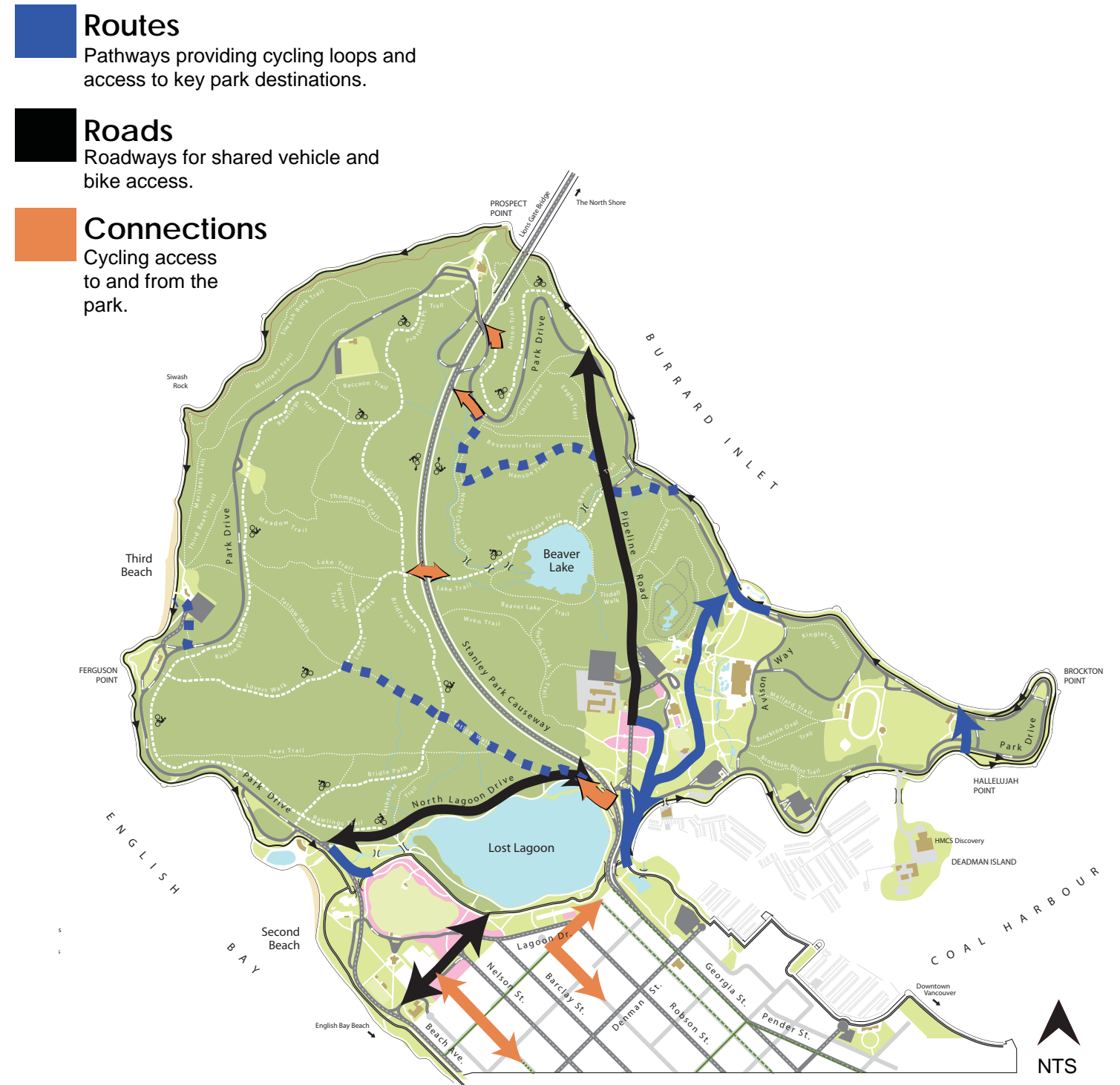
Plan d'aménagement pour cyclistes

Le projet d'aménagement pour cyclistes de 2012 a été réalisé pour améliorer la cohabitation et la sécurité des piétons et cyclistes sur le seawall et sur les chemins à l'intérieur du parc. Il visait aussi à leur fournir davantage de routes connectant les différentes parties du parc et à diminuer l'impact environnemental des usagers de Stanley Park. Le projet été encouragé par un plan environnemental adopté en 2009 par la Ville de Vancouver appelé Greenest City Action Plan.

Figure 4. Existing Cycling Network



Figure 5. Proposed additions to the Cycling Network



Causeway

La route 99 comporte trois voies et 65 000 véhicules y passent chaque jour. C'est une des deux seules connections entre Vancouver et North Vancouver à travers la Baie Burrard. Le volume de la circulation est resté stable depuis plusieurs années, mais le nombre de cyclistes a augmenté considérablement depuis les travaux effectués sur la route en 1999. Pendant les mois d'été, il y a jusqu'à 2400 cyclistes et 200 piétons par jour qui empruntent les trottoirs, faute de piste cyclable. Les vélos circulent à une vitesse d'environ 50 km/h en direction sud et 20 km/h en direction nord. Des conflits entre cyclistes et piétons et le décès d'un cycliste en mai 2013 ont encouragé la Ville de Vancouver à réaménager la route sur un segment de 2,2 km pour améliorer la sécurité des usagers.

Nouveau design:

Les travaux se sont effectués en 2015 et 2016. Les côtés de la route ont été élargis (seulement 0.4 m à l'ouest) pour permettre l'aménagement de deux pistes cyclables et d'un trottoir du côté est. Des garde-corps ont également été ajoutés pour séparer les automobilistes des autres usagers. En n'élargissant considérablement qu'un seul côté, seulement 14 arbres ont dû être abattus et des moyens ont été pris pour protéger les racines des arbres en bordure de la route.

Cohabitation:

La route comporte des sorties où il y a possibilité de collision entre les automobilistes, les cyclistes et les piétons. Pour tenter de prévenir un accident, le pavé a donc été peint avec du méthyl-méthacrylate vert et des lumières clignotantes reliées à un détecteur de mouvement ont été installées pour alerter les automobilistes de la présence d'un cycliste. Le côté Est est également équipé de boutons pour que les piétons puissent activer le signal lumineux avant de traverser. Plus de 100 panneaux ont été ajoutés pour faciliter la cohabitation entre les usagers et les aider à se diriger vers leur destination.



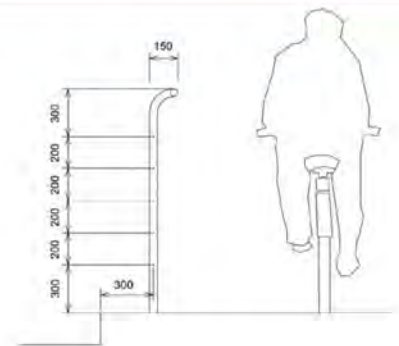
30- Causeway en 2016



31- Nouveaux passages pour piétons et cyclistes, 2016



32- Nouveaux passages pour piétons et cyclistes, 2016



Garde-corps

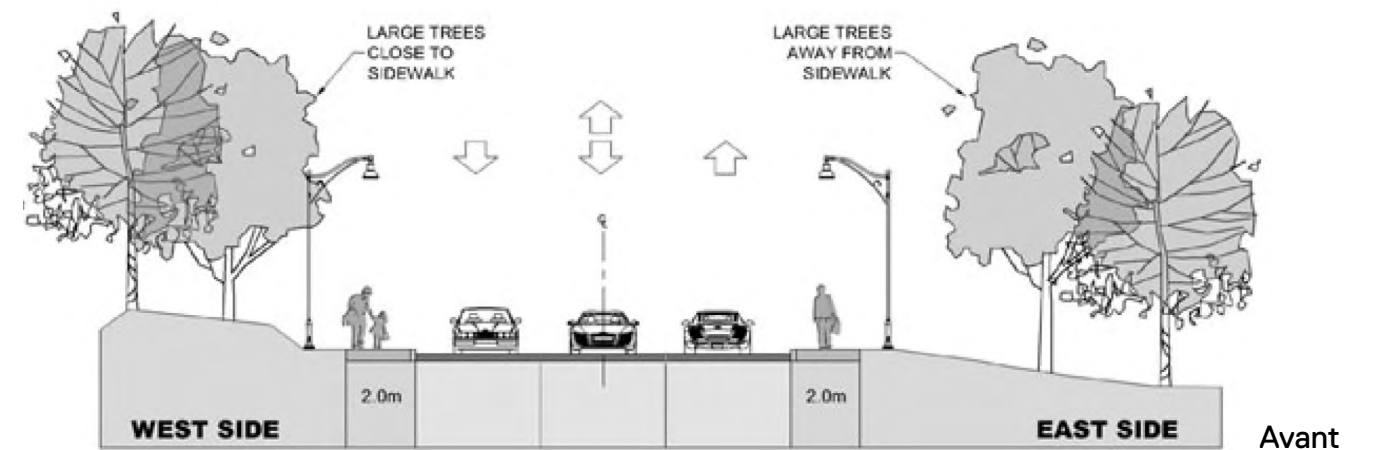
- 1.4 m de hauteur totale
- 0.3 m de retrait avec la route
- 300 mm entre le trottoir et le câble inférieur

Inclut un rail de frottement en acier et une clôture cablée

33- Design du garde-corps

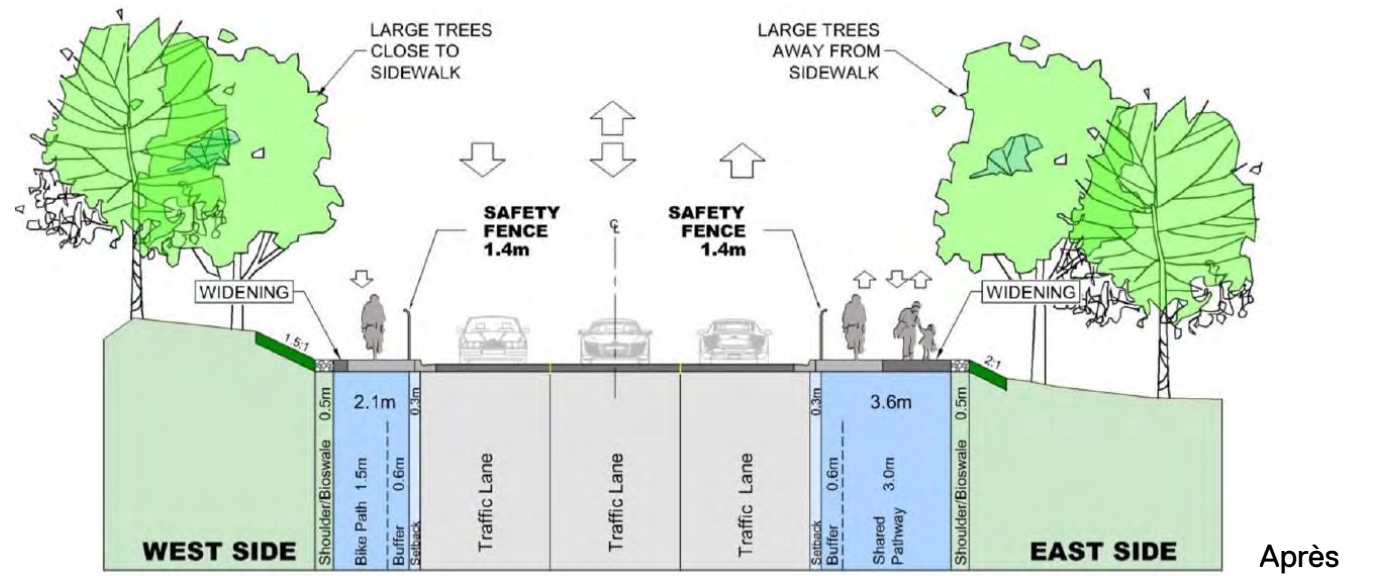
Other Options Considered	What Works?	What Doesn't Work?
Add Railing Only - No Widening 	Separation from the roadway	Narrows the sidewalk and increases the potential for conflicts between pedestrians and cyclists
Add Railing - Widen Both Sides Equally 	Separation from the roadway and reduces potential for conflict between cyclists and pedestrians	Increases impact to the park's natural environment including the removal of a significant amount of trees
No Causeway Improvements - New Routing Through Park 	Cyclists rerouted to existing/new pathways eliminating conflicts with motor vehicles	Significant impacts to the park, no existing lighting, isolation from busy corridor causing safety concerns

34- Evaluation des stratégies de design



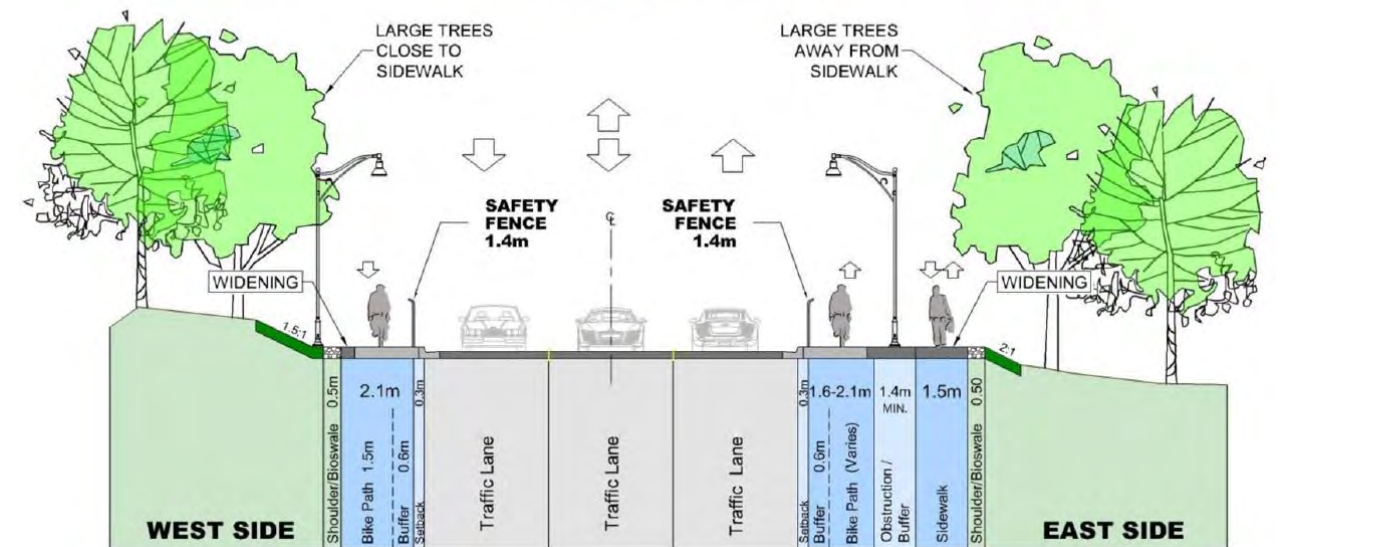
Avant

Proposed Cross Section



Après

Addressing Obstacles



35- Coupes de la causeway avant et après le réaménagement de 2016

Bibliographie

Histoire de Stanley Park

www.vancouversun.com/technology/Stanley+Park+natural+wonder+Vancouver+shaped+humans/8799931/story.html
archive-it.org/collections/8849
www.thecanadianencyclopedia.ca/en/article/stanley-park/
vancouver.ca/parks-recreation-culture/stanley-park-history.aspx
www.vancouversun.com/Vancouver+Stanley+Park+named+among+best+world+marks+125th+anniversary/8363940/story.html?tab=PHOT

Histoire du pont Lions Gate

www.insidevancouver.ca/2012/06/12/inside-vancouvers-hidden-past-the-secret-history-of-the-lions-gate-bridge/

Sentiers de Stanley Park

vancouver.ca/parks-recreation-culture/stanley-park-trails.aspx

Carte du seawall

vancouver.ca/files/cov/Seawall-Printable-Map3.pdf

Restauration du seawall

vancouver.ca/parks-recreation-culture/seawall.aspx

Projet de cyclisme

vancouver.ca/parks-recreation-culture/stanley-park-cycling-plan.aspx
vancouver.ca/files/cov/stanley-park-cycling-plan-final.pdf
parkboardmeetings.vancouver.ca/2012/121015/SPCyclingPlan.pdf
vancouver.ca/files/cov/stanley-park-cycling-plan-consultation-summary.pdf
vancouver.ca/files/cov/Stanley-park-cycling-plan-project-overview-pdf.pdf
vancouver.ca/files/cov/Stanley-park-cycling-plan-issues-identification-pdf.pdf

Projet de développement durable

vancouver.ca/green-vancouver/greenest-city-action-plan-development.aspx
vancouver.ca/files/cov/Greenest-city-action-plan.pdf

Rénovations du pont Lions Gate

wakefieldacoustics.com/projects/community-noise/lions-gate-bridge-rehabilitation/

Nouveau design causeway

www2.gov.bc.ca/assets/gov/driving-and-transportation/transportation-infrastructure/projects/stanleyparkcauseway/2014-12-02_stanleyparkcausewaydisplayboards.pdf
www.vancouversun.com/stanley+park+causeway+bike+lane+sidewalk+upgrade+completed/11752912/story.html
www.th.gov.bc.ca/publications/roadrunners/2016/2016_05_May.pdf

Consultation citoyenne

bikehub.ca/about-us/news/public-consultation-on-stanley-park-causeway-cycling-walking-safety-improvements

Réseau de bus de Vancouver

www.transitdb.ca/route/250/

Tempête de 2006

globalnews.ca/news/3123909/watch-10-years-since-major-windstorm-hit-stanley-park/

Accident de 2016

bc.ctvnews.ca/bizarre-crash-in-stanley-park-leaves-truck-in-bike-lane-1.2871109

État de la végétation

stanleyparkecology.ca/wp-content/uploads/downloads/2012/03/State-of-the-Park-Report-for-the-Ecological-Integrity-of-Stanley-Park-full-report.pdf

Photos:

- 1- www.google.ca/maps
- 2- www.travelandinspiration.com/destinations/north-america/canada/vancouver/canada-vancouver-view-of-lions-gate-bridge-stanley-park-01-2/
- 3- marinas.com/view/landmark/5rs8r_Lions_Gate_Bridge_Landmark_Vancouver_BC_Canada
- 4- vancouver.ca/parks-recreation-culture/stanley-park-history.aspx
- 5- www.tripsavvy.com/top-things-to-do-at-stanley-park-vancouver-3371106
- 6- www.tripsavvy.com/top-things-to-do-at-stanley-park-vancouver-3371106
- 7- vancouver.ca/files/cov/Stanley-Park-Printable-Map2.pdf
- 8- globalnews.ca/news/3123909/watch-10-years-since-major-windstorm-hit-stanley-park/
- 9- parkbench.com/blog/top-10-things-to-do-in-stanley-park-vancouver
- 10- www.vancouversun.com/life/Stanley+Park+125th+anniversary+bash+gets+going/8830135/story.html
- 11- www.google.ca/maps
- 12- www.vancouverdine.com/teahouse/
- 13- www.tripsavvy.com/top-things-to-do-in-stanley-park-1482174
- 14- www.google.ca/maps
- 15- vancouver.ca/files/cov/stanley-park-cycling-plan-final.pdf
- 16- vancouver.ca/parks-recreation-culture/stanley-park.aspx
- 17- searcharchives.vancouver.ca/tally-ho-horse-drawn-sightseeing-wagon-on-park-road
- 18- stanleyparkecology.ca/2016/02/22/notey-january-28-2016-the-history-of-lost-lagoon/
- 19- vancouver.ca/parks-recreation-culture/sp125-photo-gallery.aspx
- 20- oppositethecity.wordpress.com/map-of-stanley-park-1911-published-by-vancouver-board-of-park-commissioners/
- 21- searcharchives.vancouver.ca/lions-gate-bridge-under-construction-20
- 22- stanleyparkecology.ca/2016/02/22/notey-january-28-2016-the-history-of-lost-lagoon/
- 23- searcharchives.vancouver.ca/stanley-park-road-and-overhead-bridge
- 24- globalnews.ca/news/3123909/watch-10-years-since-major-windstorm-hit-stanley-park/
- 25- www.vancouverheritagefoundation.org/place-that-matters/lions-gate-bridge/
- 26- vancouverstton.com/blog.html/stanley-park-causeway-bike-lane-construction-begins-on-sunday-4018574
- 27- vancouver.ca/files/cov/Seawall-Printable-Map3.pdf
- 28- coupes dessinées par in situ selon google maps
- 29- vancouver.ca/files/cov/stanley-park-cycling-plan-final.pdf
- 30- stanleyparkecology.ca/2016/03/10/vancity-buzz-february-26-2016-7-million-stanley-park-causeway-bike-lane-project-completed/
- 31- www.th.gov.bc.ca/publications/roadrunners/2016/2016_05_may.pdf
- 32- pricetags.wordpress.com/2016/02/02/new-railing-and-bike-path-on-causeway/
- 33- www2.gov.bc.ca/assets/gov/driving-and-transportation/transportation-infrastructure/projects/stanleyparkcauseway/2014-12-02_stanleyparkcausewaydisplayboards.pdf
- 34- www2.gov.bc.ca/assets/gov/driving-and-transportation/transportation-infrastructure/projects/stanleyparkcauseway/2014-12-02_stanleyparkcausewaydisplayboards.pdf
- 35- www2.gov.bc.ca/assets/gov/driving-and-transportation/transportation-infrastructure/projects/stanleyparkcauseway/2014-12-02_stanleyparkcausewaydisplayboards.pdf

in
situ
atelier

d'archi
tecture

prospect park

**étude des meilleures pratiques des parcs urbains en
termes d'accessibilité, de mobilité et de gestion de
la cohabitation des modes de déplacement**
livrable 1
2018.03.29

Localisation

Position dans la ville:

Au sud-est du centre-ville de Brooklyn, États-Unis

Quartiers alentours:

- Nord Prospect Heights: Résidentiel, aisé, ethniquement diversifié
- Sud Prospect Park South: Résidentiel, aisé
- Est Crown Heights, Lefferts Gardens: Résidentiel, classe moyenne, ethniquement diversifié
- Ouest Park Slope, Windsor Terrace: Résidentiel et commercial, aisé

Trame urbaine:

Inscrit dans la trame urbaine.

Limites du parc:

- Nord Eastern Parkway: Résidentielle et commerciale, quatre voies, piste cyclable
- Sud Parkside Avenue: Résidentielle, deux voies
- Est Mary Pinkett Avenue: Résidentielle et commerciale, deux voies
Ocean Avenue: Résidentielle, deux voies
- Ouest Prospect Park West: Résidentielle et commerciale, deux voies



1- Brooklyn et Prospect Park

Présentation générale

Type:

Prospect Park est un parc urbain conçu par Frederick Law Olmsted et Calvert Vaux.

Superficie:

2,1 km²

Caractéristiques naturelles:

Plans d'eau: 0,3 km²

Surface boisée: 1 km²

Dénivellation:

Environ 38 m

Circulation:

- Sentiers pour piétons
- Chemins pour piétons et cyclistes
- Routes pour voitures et piétons
Flatbush Avenue, quatre voies et trottoir
- Routes pour piétons, cyclistes
Loop Drive, route en boucle autour du parc
1 voie, piste cyclable et trottoir
(West Drive, East Drive, Center Drive, Well House Drive)
- Rond-point/place au coin nord-ouest
trois voies (Grand Army Plaza)

Points d'accès:

Comme à Central Park, les entrées sont limitées à certains endroits désignés car le parc est entouré d'une clôture ou d'un muret. Certaines sont réservées aux piétons et d'autres sont partagées avec les cyclistes.

Plusieurs stations de métro sont situées tout autour du parc (figure 17), et des lignes de bus passent à proximité. Le transport par bus est moins pratique, surtout pour traverser le parc sur l'axe est-ouest.



4- Prospect Park vu de l'ouest



2- Grand Army Plaza



3- Lullwater Bridge et Prospect Park Lake

Usage

Nombre d'utilisateurs:

Le parc reçoit 10 millions de visites par année.
(2017, Prospect Park Alliance)

Type d'utilisateur:

La plupart des utilisateurs sont des piétons. Avant janvier 2018, lorsque le parc était encore ouvert à la circulation, on comptait 1000 personnes faisant un usage récréatif du parc pour 300 automobilistes.

Événements annuels:

Concerts, festivals, cinéma, marché

Aménagements et services:

- 7 terrains de jeu
- zoo
- terrains de sports
- centre de récréation
- patin à glace
- patin à roues alignées
- vélo
- baignade
- promenades en barques
- carrousel
- musée
- jardins



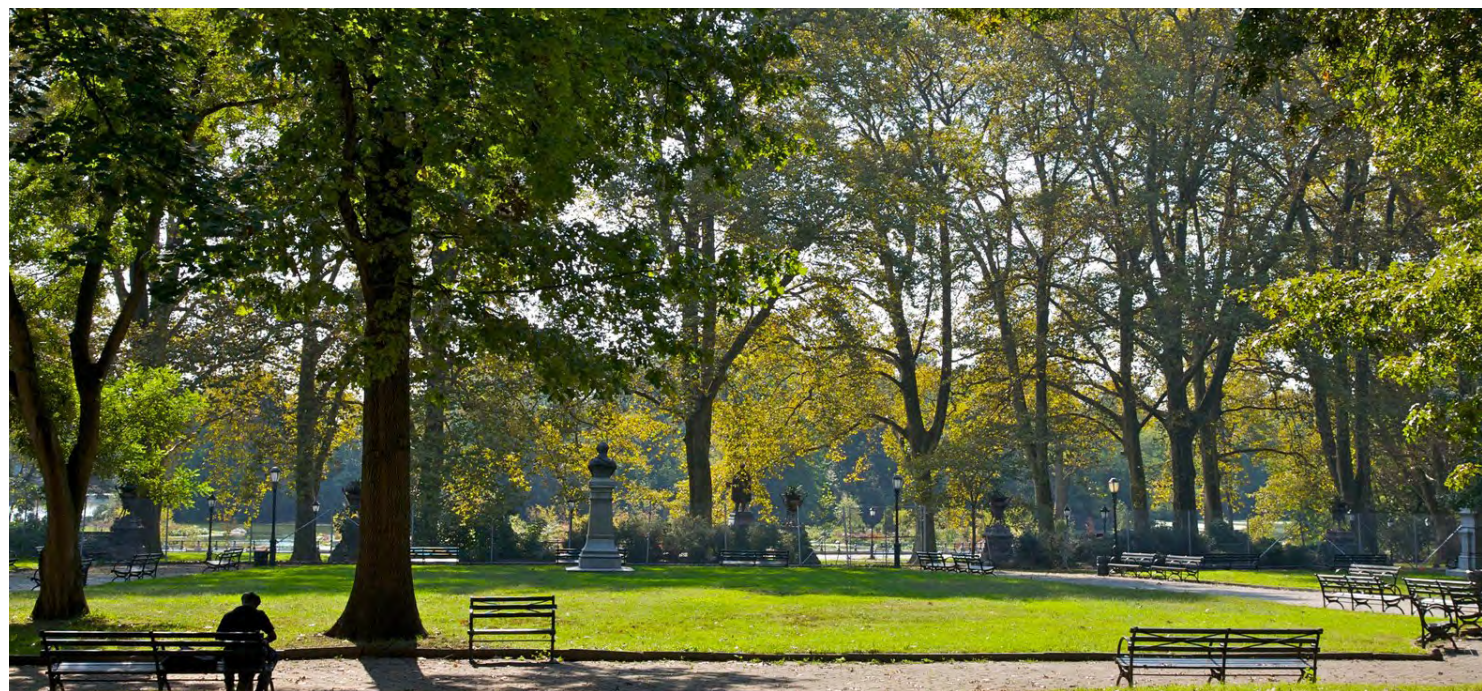
5- BRIC Celebrate Brooklyn! Music festival



6- Smorgasburg, un rassemblement gastronomique



7- Glissade en traîneau



8- Chemins de promenade

Chronologie

Grandes modifications:

- 1860: Central Park est complété. Les habitants de Brooklyn, une ville en pleine croissance, désirent aussi profiter d'un grand parc accessible à tous.
- 1866: Frederick Law Olmsted et Calvert Vaux conçoivent le parc, avec en son cœur une prairie de 0.4 km², un ravin boisé (Ravine), des sentiers sinueux, un cours d'eau avec des chutes et un lac de 0.25 km².
- 1867: Prospect Park ouvre officiellement au public, même si les travaux continuent. Le parc est en construction jusqu'en 1895.
- 1898: La ville de Brooklyn est consolidée avec New York. Le mouvement City Beautiful, qui s'inspire d'immeubles des ères Grecque et Romaine, influence les concepteurs de la ville qui remettent en question le plan original de Olmsted et Vaux. Les architectes McKim, Mead and White, pendant les 30 années qui suivent, conçoivent des entrées au parc grandioses.
- 1905: Un hangar à bateaux de style Beaux-Arts est construit par Helmle, Huberty and Hudswell.
- 1930: Robert Moses devient commissionnaire des parcs de New York. Il encourage les formes de récréation active et, comme à Central Park, aménage dans Prospect Park plusieurs terrains de jeu et de sport.
- 1935: Ouverture du zoo.
- 1940: Le réservoir du Mont Prospect est démoli.
- 1945: Le parc est en état de détérioration et la végétation est mal entretenue.
- 1961: Moses construit une patinoire en ajoutant une dalle de béton à une rive du lac et y annexe un parking de 250 places.
- 1970: La crise plonge Prospect Park dans le déclin et est de moins en moins fréquenté. Les citoyens se mobilisent pour avertir la ville de la situation, qui lance ensuite un plan de restauration dans les années 1980.
- 1987: Un groupe de citoyens fondent un organisme à but non lucratif, Prospect Park Alliance, pour travailler en collaboration avec la Ville à l'amélioration des conditions de Prospect Park.
- 1995: Les espaces boisés sont restaurés en suivant des photos historiques, faute de plans originaux. Des milliers de plantes sont introduites, les plans d'eau sont nettoyés et les ponts rustiques sont rénovés selon le style Adirondack original. Après la restauration, le parc devient de plus en plus fréquenté et l'Alliance bénéficie de beaucoup plus de dons.
- 2014: Le coin sud-est du parc est restauré selon le concept original de Olmsted et Vaux et un nouveau centre sportif est érigé sur le site du grand parking construit dans les années 1960. L'ancien centre est démoli pour redonner à la rive du lac son aspect naturel d'origine.



9- Réservoir à l'est de Prospect Park et Flatbush Avenue, 1900

Modes de déplacement

• **Piétons:** Ils ont accès à toutes les routes du parc et des sentiers leur sont exclusifs. Sur Loop Drive, ils circulent sur une voie réservée et sur Flatbush Avenue, sur le trottoir.

• **Cyclistes:** Ils partagent certains chemins avec les piétons à l'intérieur du parc. Sur Loop Drive, ils circulent en sens unique (antihoraire) sur les voies autrefois dédiées aux automobilistes. Il n'y a pas de piste cyclable sur Flatbush Avenue.

• **Voitures:** Elles ne circulent maintenant que sur Flatbush Avenue.

• **Cavaliers:** Il est possible de faire de l'équitation dans le parc.

Place de la voiture:

Flatbush Avenue est une rue très passante de quatre voies qui traverse Prospect Park. Elle sépare la partie nord-est, qui comprend un musée et des jardins, du reste du parc. Le segment de Flatbush Avenue qui est inclus à l'intérieur du parc mesure 1,25 km de long et n'est traversé que par un seul passage piétonnier, qui relie le musée au zoo.

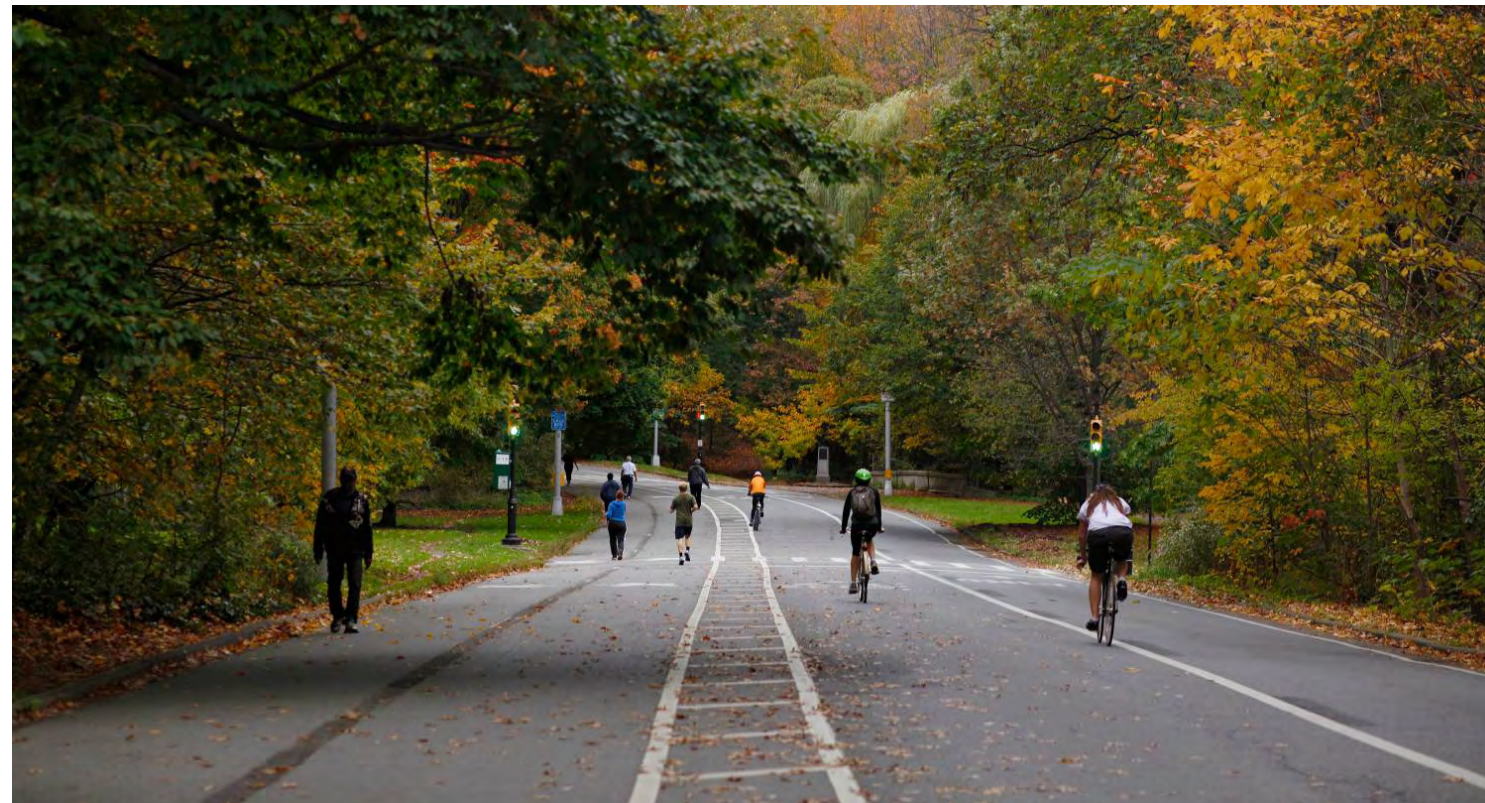
Avant 2018, une route en boucle (Loop drive) permettait la circulation des voitures à l'intérieur du parc sur une ou deux voies en sens unique. Depuis janvier 2018, elle est fermée complètement à la circulation automobile.

Stationnements et emplacements:

Plusieurs stationnements sont situés à proximité, mais ne sont pas dédiés aux usagers du parc, excepté le stationnement adjacent à la patinoire.

Accès payant:

Gratuit, sauf pour les musées, le zoo, etc.



12- Loop Drive



10-Promenade piétonne



11- Cleft Ridge Span, un tunnel pour le passage des piétons sous Wellhouse Drive

Cohabitation entre les modes de déplacement

Organisation de la cohabitation:

• Chemins réservés pour les piétons. Ils passent dans des tunnels sous les routes à l'intérieur du parc pour assurer la sécurité des usagers.

• Chemins pour les piétons et cyclistes

• Loop Drive est interdite à la circulation automobile avec voies réservées pour les piétons et les cyclistes, qui doivent circuler en sens unique (antihoraire). Comme à Central Park, les cyclistes empruntent maintenant la voie autrefois réservée aux automobiles. La signalisation au sol et les feux de circulation permettent la cohabitation entre eux.



13- Les cyclistes et les piétons cohabitent sur Loop Drive

Piste cyclable sur Prospect Park West

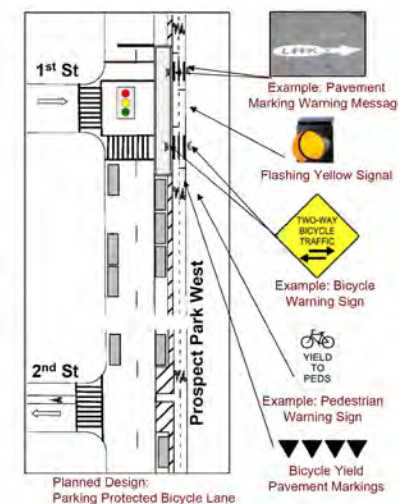
Un concept semblable à celui de Kent Avenue, Brooklyn, a été adopté pour le nouvel aménagement de la rue qui longe le parc à l'ouest. La piste cyclable est clairement indiquée grâce à la signalisation au sol et un pavé de couleur verte. Les passages piétons sont marqués par des symboles au sol et par des feux de circulation clignotants. La piste a une largeur de 2,3 m et est longée d'une zone de sécurité de 0,9 m pour la séparer des voitures stationnées. La rue a donc conservé deux voies pour le stationnement et deux voies de circulation.

Lors de la conception de la piste cyclable, la communauté a exprimé ses inquiétudes en ce qui concerne la sécurité des cyclistes et a demandé un terre-plein en béton pour séparer la piste cyclable des voitures plutôt qu'une signalisation au sol. Cependant, la Ville n'a pas cédé à cette demande puisque la signalisation au sol facilite le nettoyage des rues, le drainage de l'eau de pluie, le déchargement des véhicules et une installation rapide.

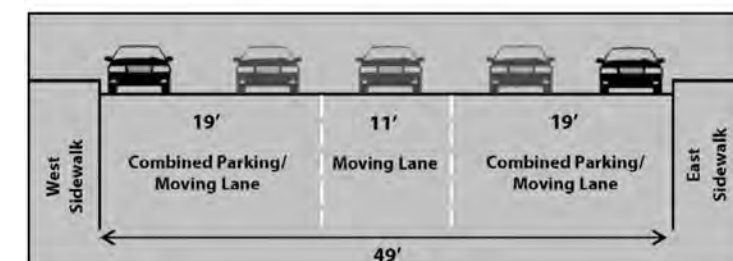


14- Piste cyclable sur Prospect Park West

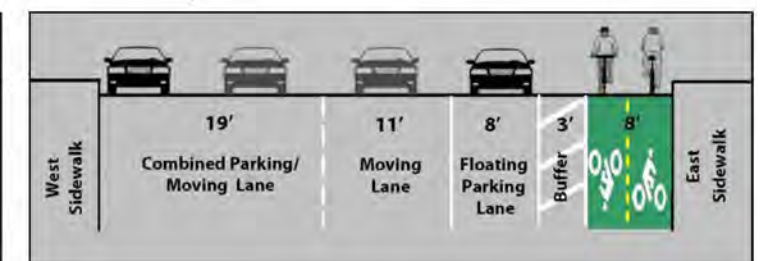
- 8' bidirectional bike path protected by a 3' buffer and a 8' parking lane
- Flush painted pedestrian refuge islands
- Parking maintained except approx. 2 parking spaces per signaled intersection (11 intersections total)



15- Plan du nouvel aménagement



16- Coupe de Prospect Park West avant et après l'aménagement de la piste cyclable





Loop Drive

17 - Carte de la circulation

Évolution des modes de déplacement

Selon le concept de Olmsted et Vaux, les routes serpentent le long du périmètre du parc et sont longées par des chemins et des sentiers, qui divergent également vers des parties du parc non-accessibles aux véhicules. Les chemins pour calèches sont recouverts de gravier et larges de 12 m, allant jusqu'à 18 m proche de l'entrée principale. Une route étroite grimpe Lookout Hill jusqu'à un plateau pavé où les calèches peuvent s'arrêter. Quelques tunnels ont été bâtis sous les routes pour permettre le passage des piétons de façon sécuritaire. Plus de ces tunnels auraient dû être construits du côté ouest, mais sans la supervision de Olmsted et Vaux, le projet ne s'est jamais réalisé. Certaines rues longeant Prospect Park, 15th St, Coney Island Road (Prospect Park Southwest) et Franklin (Parkside) Avenue, ont été élargies à 30 m.

- 1918 : Les routes en gravier (Prospect Park Loop) sont pavées pour s'adapter davantage à l'ère de l'automobile.
- 1926 : Les voitures doivent circuler en sens unique en vue de réduire le nombre d'accidents qui ont lieu chaque année dans le parc.
- 1931 : Lorsque Robert Moses devient commissaire des parcs, ils ne sont pas considérés comme des espaces de repos, mais de récréation, et les voitures ont une place primordiale dans les nouveaux aménagements.
- 1961 : On construit un stationnement de 250 places à l'intérieur du parc.
- 1966-1980 : La circulation dans Central Park est de plus en plus limitée. Devant les résultats positifs obtenus, les mêmes règlements sont appliqués à Prospect Park. Éventuellement, la circulation est fermée également les samedis, puis les jours de semaine en dehors des heures de pointe.
- 2006: Un projet pilote ferme la circulation aux voitures également durant l'heure de point matinale sur West Drive.
- 2012: La Ville aménage une piste cyclable sur Prospect Park West et enlève une voie de circulation aux voitures.
- 2015: West Drive est fermée aux automobiles pendant le moins de juin.
- 2017: Les voitures sont interdites sur East Drive de juillet à septembre.
- 2018: La circulation automobile est complètement interdite dans l'ensemble du parc.



18- Plan de Prospect Park, 1868

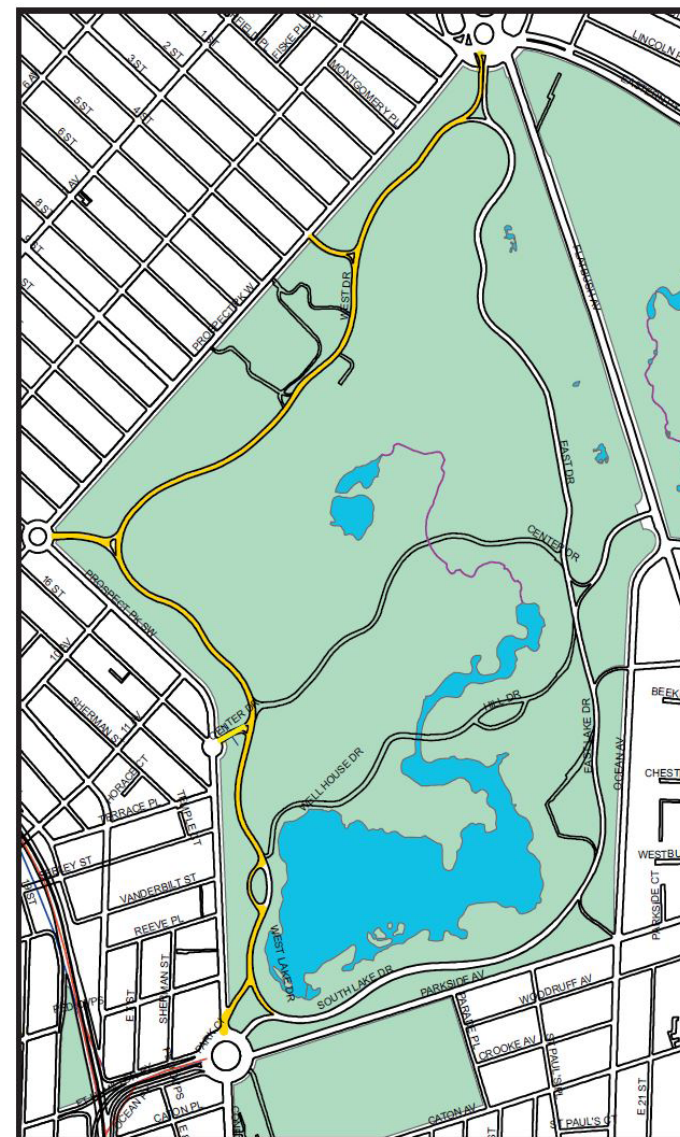
Projets pilotes/études:

- 2006: Pendant l'été, West Drive est fermée aux voitures durant l'heure de pointe matinale les jours de semaine, de 7h à 9h, et en tout temps la fin de semaine et les jours fériés. La congestion est analysée avant l'implantation du projet en mai et pendant le projet en juillet et en septembre.
- 2015: West Drive est fermée aux automobiles pendant le mois de juin.
- 2017: Les voitures sont interdites sur East Drive de juillet à septembre. La circulation est rétablie en septembre uniquement les jours de semaine de 7h à 9h.

La fermeture des rues dans Prospect Park s'est faite dans le cadre d'un projet appelé Vision Zero, lancé en 2014 par la ville de New York et qui vise à réduire le nombre de décès et blessures de piétons liés à des accidents routiers.

Observations suite aux projets pilotes/études:

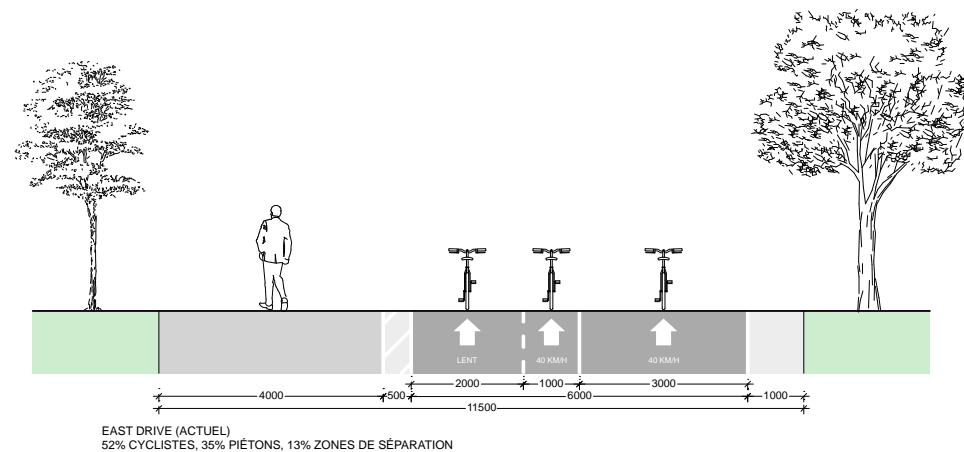
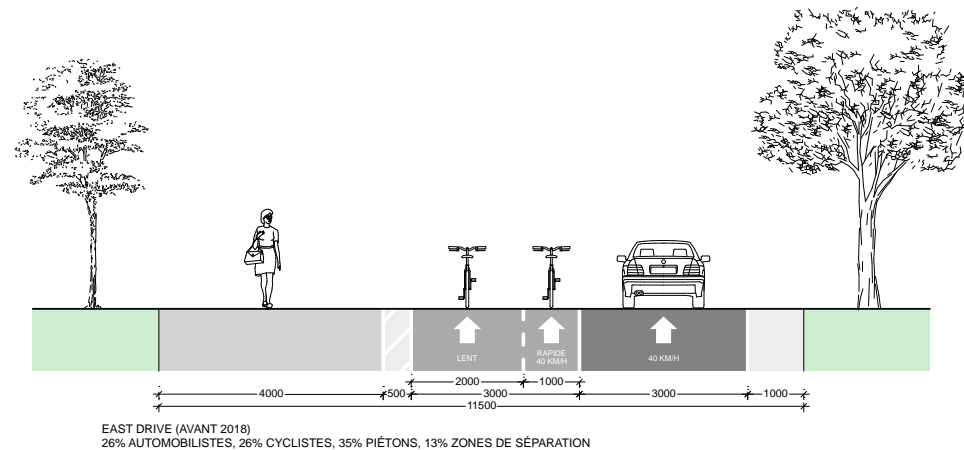
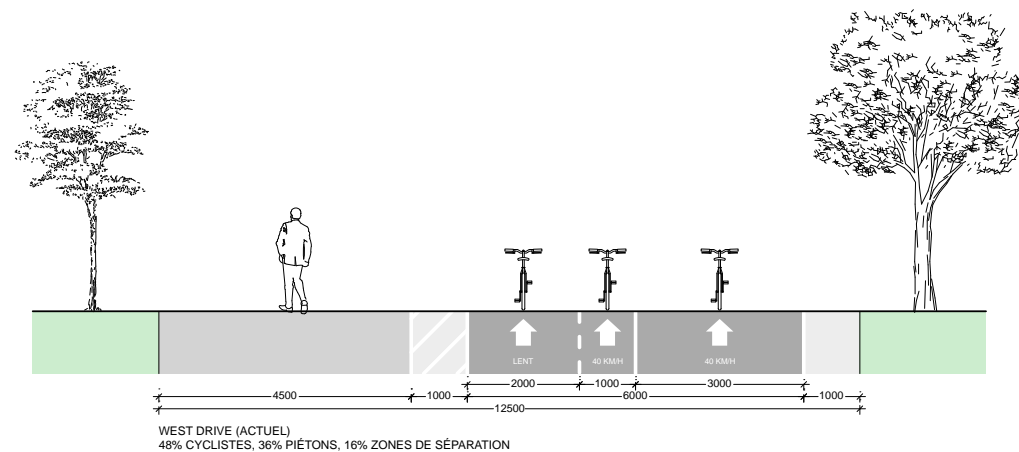
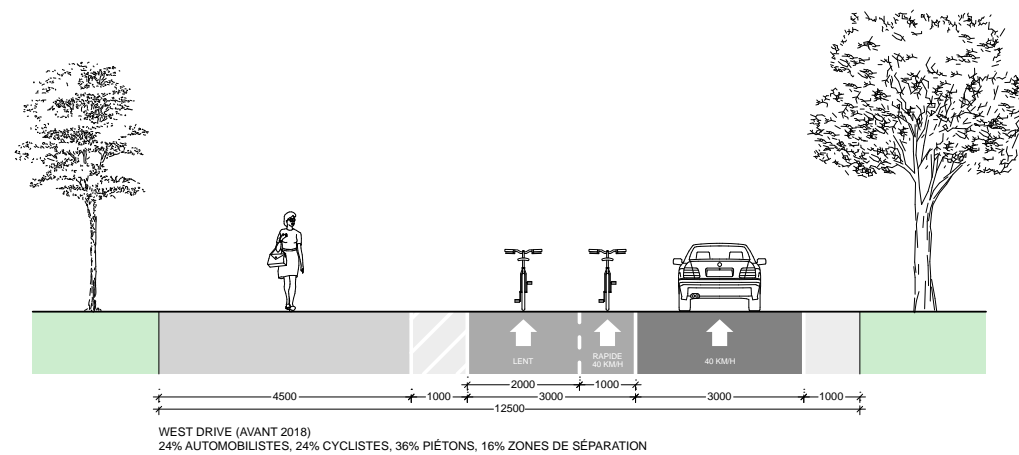
La fermeture d'une rue cause de la congestion dans les rues voisines dans les semaines suivantes. Après quelques mois cependant, les automobilistes s'ajustent et trouvent un trajet alternatif, voyagent à une heure différente ou trouvent un autre moyen de transport. La circulation redevient donc ce qu'elle était avant la fermeture de la rue. Lors du projet pilote de 2015, le temps de parcours des automobilistes a été amélioré ou rallongé de moins d'une minute. L'étude suite au projet pilote de 2017 révèle que la fermeture n'a rallongé le parcours des automobilistes que de quelques minutes. (2007, Sam Schwartz)



19- Voie fermée en 2006



20- Conclusions du projet pilote de 2006



21- Coupes schématiques du seawall et de Park Drive

Enjeux sociaux

Implication des citoyens:

Plusieurs organismes comme Prospect Park Alliance et Transportation Alternatives sont dédiés à Prospect Park et informent la Ville des enjeux du parc.

Conflits/protestations:

- 2000: Un nombre important de protestations ont eu lieu et des pétitions ont circulé pour réduire la place de la voiture à l'intérieur du parc.
- 2010: Une poursuite est engagée contre la Ville suite à l'aménagement de la piste cyclable sur Prospect Park West, l'accusant de nuire aux automobilistes en ayant enlevé une voie.
- 2016: 800 personnes signent une pétition pour l'aménagement d'une piste cyclable sur Flatbush Ave., qui traverse Prospect Park, car les véhicules y circulent très rapidement. Les cyclistes qui empruntent la rue se mettent en danger et ceux qui empruntent les trottoirs importunent les piétons. Les citoyens désirent une piste cyclable semblable à celle qui a été construite sur Prospect Park West.
- 2017: Suite à l'été sans voitures sur East Drive, la Ville a reçu une pétition avec 1100 signatures afin que toutes les routes à l'intérieur de Prospect Park soient fermées à la circulation automobile de façon permanente.

Enjeux patrimoniaux

Les routes étaient initialement conçues pour piétons, calèches et cavaliers seulement. L'introduction de la voiture dans le parc ne respecte donc pas le plan de Olmsted et Vaux. Au début du 20e siècle, le parc est transformé par des interventions architecturales grandioses suivant le mouvement City Beautiful, qui s'oppose au concept original orienté vers la nature. Les interventions de Robert Moses entre 1930 et 1960 ont également transformé le parc en lieu de récréation avec des infrastructures bétonnées ainsi que des accès et stationnements pour voitures. Cependant, dans les années 1980, des mouvements de conservation ont pris de l'essor et Prospect Park Alliance a été fondé. Depuis 1995, le parc est restauré selon des photos historiques et des dessins originaux de Olmsted et Vaux.

Consultation citoyenne

Quelques mesures adoptées par le Département des Transports de New York pour un projet cycliste à travers la ville:

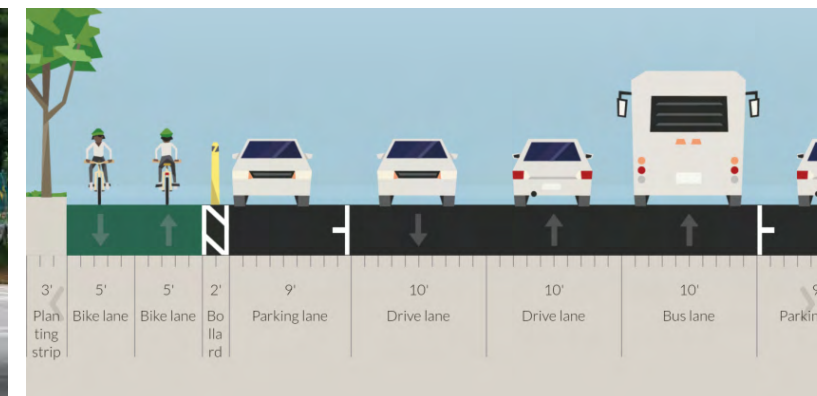
- sondages
- études suite aux projets-pilote
- rencontres avec des comités communautaires, les élus, des groupes civiques et les propriétaires des propriétés impliquées
- démonstrations publiques et ateliers

Prospect Park Alliance récolte des données quant à l'opinion et aux habitudes des citoyens et les soumet à la Ville.

Il ne semble pas y avoir de consultations publiques ou de sondages concernant la fermeture de Prospect Park Loop. Cependant, Prospect Park Alliance et Transportation Alternatives insistent depuis plusieurs années au moyen de manifestations, de pétitions, de rapports et d'études pour que les voitures soient interdites dans Prospect Park, surtout depuis que Central Park a été fermé à la circulation.



22- Loop Drive lorsque les voitures y étaient encore permises



23- Coupe de Flatbush Avenue telle que souhaitée par les citoyens

Bibliographie

Informations générales

www.prospectpark.org/learn-more/what-we-do/preserving-environment/
www.dec.ny.gov/outdoor/57276.html
www.prospectpark.org/news-events/news/celebrate-prospect-parks-150th/

Histoire de Prospect Park

www.prospectpark.org/learn-more/park-history-slideshow/
www.echonyc.com/~parks/books/handbook.html
www.villagevoice.com/2018/01/02/prospect-park-is-car-free-at-last/

Projet pilote de 2006

www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/centralprospect.pdf

Piste cyclable sur Prospect Park West

www.nyc.gov/html/dot/html/bicyclists/prospectparkwest.shtml
gothamist.com/2016/03/15/marty_markowitzs_endless_war_on_bik.php
www.pps.org/article/prospect-park-west-overcoming-controversy-to-create-safety-and-mobility-benefits-in-brooklyn
www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/20100412_ppw_cb6_slides.pdf
www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/20110120_ppw.pdf

Fermetures de rues

www1.nyc.gov/office-of-the-mayor/news/674-17/mayor-de-blasio-all-prospect-park-will-become-permanently-car-free#/0

Piste cyclable sur Flatbush Avenue

www.dnainfo.com/new-york/20161210/prospect-lefferts-gardens/locals-push-for-protected-bike-lane-on-flatbush-avenue-near-prospect-park
campaigns.transalt.org/petition/two-way-protected-bike-path-flatbush

Photos:

- 1- www.google.ca/maps
- 2- www.timeout.com/newyork/parks/prospect-park
- 3- www.nycgo.com/venues/prospect-park-lake
- 4- www.sportsworldrunningclub.com/news/prospect-park-5k/ppbook_p18-copy-0/
- 5- www.billboard.com/articles/news/8094128/bric-celebrate-brooklyn-signs-ticketing-deal-with-ticketfly
- 6- www.tripadvisor.com/LocationPhotoDirectLink-g60827-d8562179-i200551691-Smorgasburg_Prospect_Park-Brooklyn_New_York.html
- 7- www.villagevoice.com/2018/01/02/prospect-park-is-car-free-at-last/
- 8- www.travelandleisure.com/attractions/parks-gardens/prospect-park-brooklyn
- 9- www.boweryboyshistory.com/2015/01/brooklyns-forgotten-lake-pictures-mt-prospect-reservoir.html
- 10- www.6sqft.com/10-things-you-never-knew-about-prospect-park/
- 11- www.flickr.com/photos/tylast/2831902818
- 12- www.nycgo.com/venues/prospect-park
- 13- nyc.streetsblog.org/2012/04/27/eyes-on-the-street-prospect-park-road-diet-in-action/
- 14- gudphoto.com/bikenyc/2011/04/03/prospect-park-west-bike-lane-130-2pm/
- 15- www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/20100412_ppw_cb6_slides.pdf
- 16- www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/20100412_ppw_cb6_slides.pdf
- 17- www.mappery.com/map-of/prospect-park-map
- 18- upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/0d/1868_Vaux_and_Olmstead_Map_of_Prospect_Park%2C_
- 19- www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/centralprospect.pdf
- 20- www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/centralprospect.pdf
- 21- coupes dessinées par in situ selon google maps
- 22- www.nytimes.com/2015/06/19/nyregion/cars-to-be-banned-from-much-of-central-park-and-prospect-park.html
- 23- campaigns.transalt.org/petition/two-way-protected-bike-path-flatbush
- 24- coololdphotos.com/image/zoom/stunning-early-1900s-photo-of-brooklyns-prospect-park/3507/Screen-Shot-2015-05-25-at-10.47.01-PM_0.png/view

in
situ
atelier

d'archi
tecture

holyrood park

**étude des meilleures pratiques des parcs urbains en
termes d'accessibilité, de mobilité et de gestion de
la cohabitation des modes de déplacement**

**livrable 1
2018.03.29**

Localisation

Position dans la ville:

Directement à l'est du centre-ville d'Édimbourg, Écosse

Quartiers alentours:

- Nord Restalrig: Résidentiel, calme
- Sud Prestonfield, Newington: Résidentiel, actif, étudiants
- Est Duddingston, Portobello: Résidentiel, calme, terrains de golf
- Ouest Centre historique: Résidentiel et commercial, effervescent

Trame urbaine:

N'est pas inscrit dans la trame urbaine.



1- Édimbourg et Holyrood Park

Présentation générale

Type:

Holyrood Park est un parc royal. Il est entré dans le registre des monuments anciens et des sites archéologiques d'Édimbourg en 1994.

Superficie:

2,6 km²

Caractéristiques naturelles:

Arthur's Seat: pic rocheux, plus haut point de la ville d'Édimbourg

Salisbury Crags: ceinture de falaises

La majorité de la surface du parc est tapissée d'herbe et de végétation basse.

Dénivellation:

220 m

Circulation:

- Sentiers pour piétons à l'intérieur du parc
- Routes pour piétons, cyclistes et voitures
 - Route qui encercle le parc, une ou deux voies, piste cyclable et trottoir (Queen's Drive et Duddingston Low Road)

Le gouvernement écossais a délégué la gestion des routes de Holyrood Park à Historic Environment Scotland.

Points d'accès:

Comme à Central Park, les entrées sont limitées à certains endroits désignés car le parc est entouré d'une clôture ou d'un muret. Certaines sont réservées aux piétons et d'autres sont partagées avec les cyclistes et les automobilistes. Ceux-ci ne peuvent pas circuler à l'intérieur du parc, seuls les piétons peuvent marcher sur les sentiers.

Des lignes de bus passent près du parc mais ne permettent pas d'y accéder directement, sauf à l'entrée nord-ouest près de Dynamic Earth (figure 7).



2- Holyrood Park vu du centre historique



3- Le parc et Arthur's Seat

Usage

Nombre d'usagers:

On ne connaît pas le nombre précis, les estimations vont de 1/2 à 5 millions de visiteurs par année.

(2015, Historic Environment Scotland)

Types d'usagers:

La plupart des usagers sont des piétons. Beaucoup de véhicules et de cyclistes utilisent les routes comme voie de transit.

Raison de la visite:

Marche, jogging, promener son chien ou rejoindre le sommet pour la vue sur la ville. Radical Road, aux pieds de Salisbury Crags, est le sentier le plus populaire.

Événements:

Plusieurs événements sportifs ont lieu dans le parc, comme Great Winter Run, Great Edinburgh Run, Race for Life et Moonwalk Scotland. Environ 50 événements communautaires locaux se tiennent à Holyrood Park chaque année.



4- Radical Road sous Salisbury Crags

Chronologie

Grandes modifications:

Le parc a été occupé depuis la préhistoire comme lieu de chasse et d'agriculture, où des forts ont été construits. Le parc abrite donc aujourd'hui des sites archéologiques importants.

1128: L'Abbaye de Holyrood est fondée. Ses ruines sont aujourd'hui une attraction touristique majeure.

16e s.: L'exploitation de pierre débute à Salisbury Crags pour extraire du grès, qui a probablement été utilisé pour construire le Holyrood Palace et le premier mur encerclant le parc. La chapelle St Anthony est construite.

19e s.: Le parc est encore utilisé à des fins industrielles et agricoles, mais la population reconnaît de plus en plus la beauté de son paysage, même si l'endroit est pollué.

1826: Radical Road est construite au pied de Salisbury Crags.

1831: L'exploitation de pierre est finalement arrêtée suite à des plaintes des citoyens. L'exploitation excessive utilisant des explosifs commençait à transformer le visage de Salisbury Crags.

1850: Le parc devient officiellement un parc public sous le contrôle de la Couronne à des fins récréatives, mais conserve certaines fonctions militaires. Queen's Drive est construite, les marais sont drainés et St Margaret's Loch et Dunsapie Loch sont créés. On nettoie également St Ann's Yard et on construit les lodges et les entrées.

1977: Les moutons ne peuvent plus paître dans le parc.

1980: Des mesures de conservation de la nature sont prises, des arbres sont plantés et les sentiers piétons sont instaurés.

2002: Le Centre éducatif de Holyrood est construit.



5- Dunsapie Loch

Holyrood Park

●●● Road Closure Barriers

 Car Park



Modes d'accès

Il y a 5 entrées routières au parc: St Leonard's, Meadow Bank, Horse Wynd, Holyrood Gait et Duddingston Low Road. Duddingston Low Road est située entre l'entrée St Leonard's et Duddingston Village. La section de Queen's Drive entre Holyrood Gait et Horse Wynd est appelée Loop Road. Le petit segment de route de St Margaret's Loch à l'entrée Meadowbank est connu sous le nom de Duke's Walk, et la partie entre Dukes Walk et Kaims Head est appelée High Road.

• **Piétons:** Ils ont accès à toutes les routes du parc et des sentiers leur sont exclusifs. Radical Road, aux pieds de Salisbury Crags, est présentement fermée dû à une chute de pierres. Sur Queens Drive, ils circulent sur le trottoir qu'ils partagent parfois avec les cyclistes.

• **Cyclistes:** Sur Queen's Drive, ils circulent dans les deux sens sur la piste cyclable lorsque présente. Elle se rétrécit parfois à environ 50 cm le long du trottoir.

• **Voitures:** Elles circulent sur deux voies sur Queen's Drive et sur une voie en sens unique sur High Road.

Place de la voiture:

Les voitures sont permises sur la route qui encercle le parc, Queen's Drive, et 8,5 millions de véhicules l'empruntent chaque année. La circulation est interdite les dimanches et les jours fériés, sauf sur High Road et pour accéder aux stationnements.

En 2013, les véhicules commerciaux, excepté les taxis, ont été interdits à la circulation s'ils utilisent cette route comme voie de transit. Si un véhicule commercial est utilisé également à des fins domestiques lors d'une visite au parc, le chauffeur doit pouvoir le prouver aux autorités. Cette mesure a été adoptée afin d'améliorer la sécurité des visiteurs de Holyrood Park, de réduire le volume de la circulation et de diminuer l'usure des routes et les coûts associés à leur entretien. Les véhicules commerciaux peuvent inclure les voitures, les petits et les gros camions, les bus, etc. Les véhicules commerciaux représentaient environ 5% du nombre total de véhicules les jours de semaine et 9% les jours de fin de semaine. Une portion de la route est exempte de ces régulations, entre Dynamic Earth et Parliament/Holyrood Palace via Holyrood, Queen's Drive et Horse Wynd.

High Road est fermée à la circulation de 15h30 à 8h30 d'octobre à mars.

Stationnements et emplacements:

Des stationnement sont situés en périphérie du parc et le long de Queen's Drive.

Accès payant:

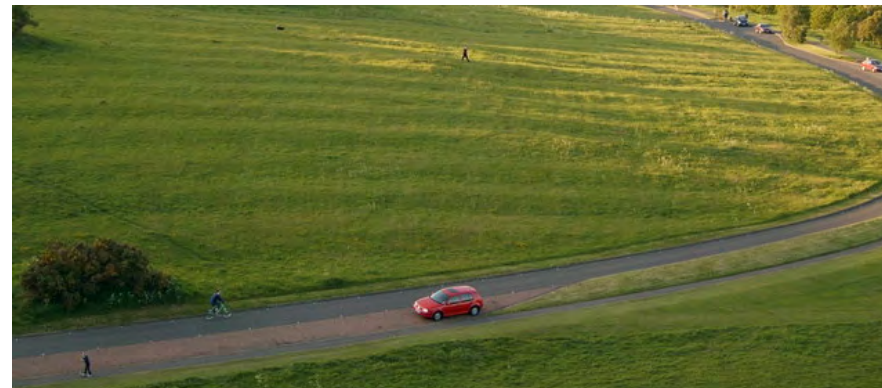
Gratuit, sauf pour le Holyrood Palace, les terrains de tennis, etc.

Enjeux d'accessibilité:

Le parc est entouré de murs et de clôtures. Les usagers peuvent donc y accéder seulement par les entrées désignées.



7- Portion de la route ouverte aux véhicules commerciaux



8- Stationnement (rouge) le long de Queens Drive

Cohabitation entre les modes de déplacement

Organisation de la cohabitation:

• Sentiers réservés pour les piétons à l'intérieur du parc.

• Sur Queen's Drive, les trottoirs réservés aux piétons sont différenciés par un pavé de couleur rouge. Les voies pour cyclistes sont marquées au sol à quelques endroits. Sur certaines portions de Queen's Drive, il n'y a pas de piste cyclable et les cyclistes circulent dans la rue, sur le trottoir ou sur une petite partie du trottoir réservée aux vélos. À d'autres endroits, un côté de la route est longé par un trottoir et l'autre côté est longé par une piste cyclable.

Séparations/conflits/événements:

Août 2005: Un cycliste qui circulait sur Queen's Drive est déstabilisé par le changement radical de direction de la piste cyclable et un certain type de pavé. Il mentionne également que la piste n'est pas éclairée en soirée et qu'elle n'est large que de 1,8 m alors que la largeur recommandée est 2,5 m. À cet endroit, il frappe un tuyau qui émerge du sol et se blesse.

12 août 2015: Un enfant de 8 ans est frappé par une voiture sur Queen's Drive et souffre de blessures majeures.

12 septembre 2017: Un cycliste est gravement blessé lors d'un accident avec deux automobilistes à l'entrée du parc, sur Holyrood Park Road. Il n'y a pas de piste cyclable à cet endroit.



9- Entrée nord du parc, avec une piste cyclable d'un côté et un trottoir (rouge) de l'autre.



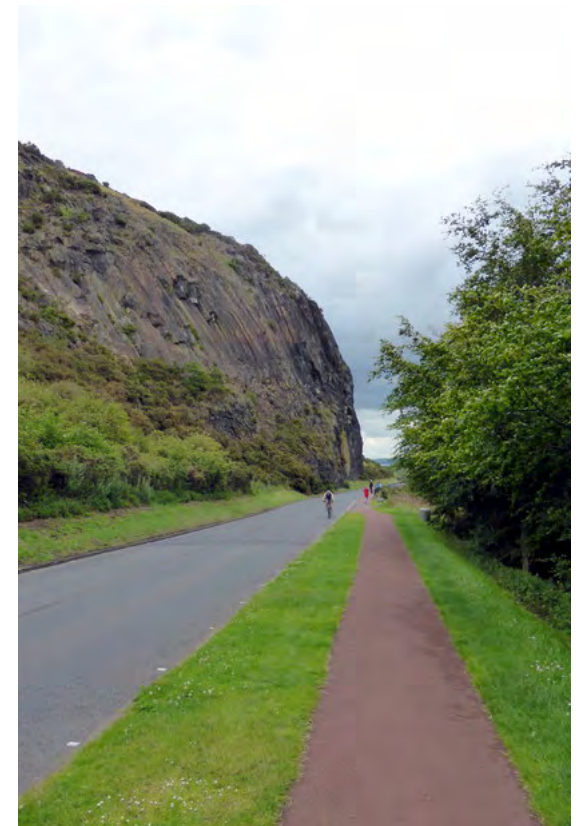
10- Pavé ayant causé l'accident de vélo en 2005



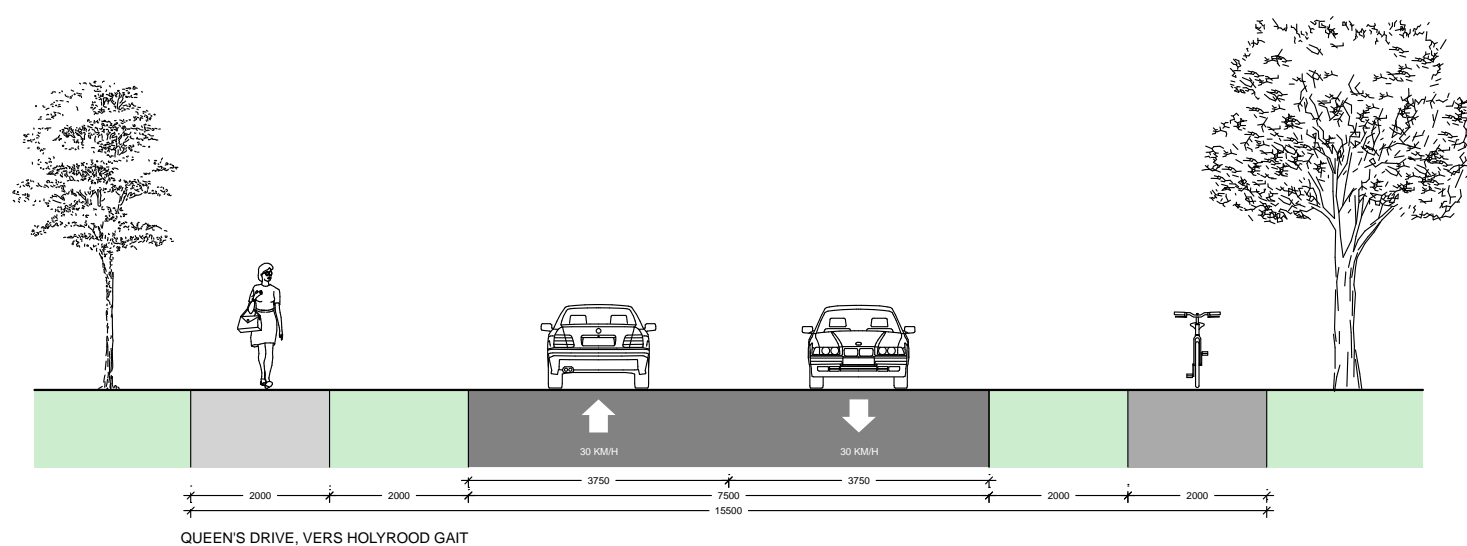
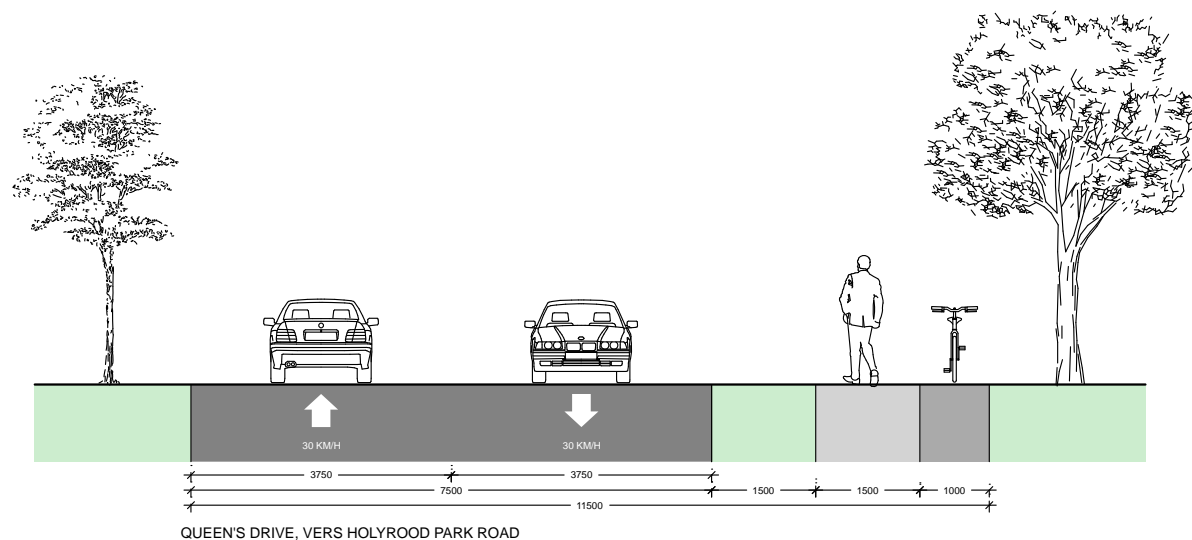
11- Trottoir (rouge) qui empiète sur la piste cyclable et réduit drastiquement sa largeur



12- Cohabitation de la voiture, des cyclistes et des piétons



13- Les vélos circulent parfois dans la rue sur Queens Drive



14- Coupes schématiques de Queen's Drive

Évolution des modes d'accès

- 1831: Construction d'un tunnel de 517 m, appelé Innocent Railway, pour le transport du charbon de la mine de Dalkeith à la ville. Il a rapidement été utilisé pour le transport de passagers également. Le nom vient du fait que le transport était d'abord assuré par des chevaux plutôt qu'une locomotive.
- 1850: Queen's Drive est aménagée sous le règne de la Reine Victoria et du Prince Albert.
- 1890: Des lodges sont construits et marquent les entrées officielles au parc.
- 1960: Innocent Railway cesse ses fonctions et devient une route pour les cyclistes et les piétons.
- 2013: Les véhicules commerciaux sont interdits sur Queen's Drive
- 2017: La limite de vitesse est réduite à 30 km/h comme la plupart des routes d'Édimbourg. La firme de génie civil et environnemental McGowan est engagée pour améliorer l'état de certains sentiers. Un plan d'aménagement d'une piste cyclable reliant Radcliffe Terrace à Holyrood Park est proposé pour construction en 2018-2019.

Enjeux sociaux

Implication des citoyens:

Les citoyens sont invités à voter pour des décisions concernant le parc. Des groupes comme Living Streets Edinburgh font connaître les enjeux du parc à la Ville et à la population.

Conflits/protestations:

Une pétition a été lancée en 2013 pour tenter de fermer complètement les rues à l'intérieur du parc à la circulation automobile. Une autre pétition visait à créer des nouveaux passages pour piétons puisque la circulation automobile croissante nuit à leur sécurité lorsqu'ils traversent la route. Ces pétitions n'ont pas été considérées dû à un nombre insuffisant de signatures.

En 2015, la limite de vitesse de la majorité des rues de la ville a été réduite à 30 km/h, sauf certaines artères, dont les routes de Holyrood Park, qui demeuraient à 50 km/h. Dix organismes de charité ont protesté afin que cette mesure soit également appliquée aux routes de Holyrood Park pour des raisons de sécurité.

En février 2017, la limite de 30 km/h a été imposée également sur les routes de Holyrood Park.

Enjeux patrimoniaux

Le parc est le lieu de sites archéologiques et de construction historiques, comme la chapelle St Anthony. Le vandalisme ne semble pas être un problème puisque les usagers du parc peuvent y accéder librement. Holyrood Park est recouvert d'une végétation fragile et rare, qui est largement étudiée. On demande donc aux usagers de ne pas marcher en-dehors des sentiers pour ne pas endommager les plantes. Excepté les routes et les sites historiques, il n'y a pas de constructions ni d'aménagements à l'intérieur du parc fin de préserver son aspect naturel.

Consultation citoyenne

Pour l'aménagement de la piste cyclable qui relie Radcliffe Terrace à Holyrood Park, la ville a organisé une consultation publique pour recevoir des commentaires sur leur proposition.



15- Travaux de McGowan pour améliorer les sentiers



16- Innocent Railway

Bibliographie

Informations générales

www.historicenvironment.scot/visit-a-place/places/holyrood-park/

www.historicenvironment.scot/archives-and-research/publications/publication/?publicationId=e1a38947-6fa5-4f6a-887a-a57000d19aa0

portal.historicenvironment.scot/document/600014434

Histoire du parc

www.historicenvironment.scot/archives-and-research/our-research/digital-documentation/#projects_tab

www.engineshed.scot/about-us/the-scottish-ten/sites/edinburgh-scotland/

canmore.org.uk/site/52219/edinburgh-holyrood-park-general-and-perimeter-wall#784187

Régulations de Queens Drive

www.edinburghguide.com/story/edinburghcitycouncil/carparking/4736-carfreechristmasatholyroodpark

www.scotsman.com/news/traffic-ban-plan-for-holyrood-park-1-1313087

www.historicenvironment.scot/media/2629/faqs-traffic-regs-holyrood.pdf

Limite de vitesse

www.bbc.com/news/uk-scotland-edinburgh-east-fife-34935616

www.edinburgh.gov.uk/news/article/2255/kicking_off_phase_two_of_edinburghs_20mph_rollout

www.livingstreetsedinburgh.org.uk/2015/11/30/ten-charities-back-20mph-for-safer-holyrood-park/

Pétitions

www.edinburgh.gov.uk/directory_record/267830/closure_of_holyrood_park_to_through-traffic

webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:veIIHoL7AsMJ:www.edinburgh.gov.uk/download/meetings/id/38832/item_52_-_ongoing_petitions_overview_report+%&cd=1&hl=en&ct=clnk&gl=ca

www.edinburgh.gov.uk/info/20029/consultations_and_participation

www.edinburgh.gov.uk/info/20029/consultations_and_participation

Accidents routiers

www.deadlinenews.co.uk/holyrood-road-car-accident/

www.bbc.com/news/uk-scotland-edinburgh-east-fife-33897233

news.bbc.co.uk/2/hi/uk_news/scotland/edinburgh_and_east/8121447.stm

www.crashmap.co.uk/Search

Circulation en vélo

www.cycling-edinburgh.org.uk/bike-paths.htm

citycyclingedinburgh.info/bbpress/topic.php?id=3023

Travaux sur les sentiers en 2017

mcgowanltd.co.uk/assets/documents/case-studies/477-Holyrood-Park-Hand-Build-Path-CASE-STUDY.pdf

Plan de cyclisme de Holyrood Park à Radcliffe Terrace

consultationhub.edinburgh.gov.uk/sfc/design-cycle-walk-holyrood-park-ratcliffe-terrace/supporting_documents/7%20Consultation%20summary%20sheet.pdf

consultationhub.edinburgh.gov.uk/sfc/design-cycle-walk-holyrood-park-ratcliffe-terrace/supporting_documents/7%20Holyrood%20Ratcliffe%20Consultation%20Drawing.pdf

consultationhub.edinburgh.gov.uk/sfc/design-cycle-walk-holyrood-park-ratcliffe-terrace/

consultationhub.edinburgh.gov.uk/sfc/design-cycle-walk-holyrood-park-ratcliffe-terrace/

Réseau de bus d'Édimbourg

lothianbuses.co.uk/timetables-and-maps/route-maps

Environnement naturel du parc

www.historicenvironment.scot/archives-and-research/publications/publication/?publicationId=26f875a5-6afe-40e7-ba2f-a58600f0e9d4

Photos:

1- www.google.ca/maps

2- www.irishtourism.com/must-see-attractions-in-ireland/cities-towns-in-ireland/1223

3- www.historicenvironment.scot/visit-a-place/places/holyrood-park/

4- www.joggingroutes.org/2011/11/edinburgh-arthurs-seat-loop-running.html

5- www.edinburghspotlight.com/2013/04/photowalk-arthurs-seat-and-holyrood-park-edinburgh/

6- www.historicenvironment.scot/media/4363/holyrood-park-map.pdf

7- www.historicenvironment.scot/media/2629/faqs-traffic-regs-holyrood.pdf

8- www.geograph.org.uk/photo/719379

9- www.livingstreetsedinburgh.org.uk/2015/11/30/ten-charities-back-20mph-for-safer-holyrood-park/

10- citycyclingedinburgh.info/bbpress/topic.php?id=3023

11- www.google.ca/maps

12- blueskyscotland.blogspot.com/2016/03/edinburgh-union-canal-meadows-tollcross.html

13- www.geograph.org.uk/photo/4593453

14- coupes dessinées par in situ selon google maps

15- mcgowanltd.co.uk/assets/documents/case-studies/477-Holyrood-Park-Hand-Build-Path-CASE-STUDY.pdf

16- www.geograph.org.uk/photo/3085796

in
situ
atelier

d'archi
tecture

annexes

**étude des meilleures pratiques des parcs urbains en
termes d'accessibilité, de mobilité et de gestion de la
cohabitation des modes de déplacement**
livrables 1 & 2
2018.04.18

Annexe I - Mont Lycabette

in
situ
atelier

d'archi
tecture

mont lycabette

**étude des meilleures pratiques des parcs urbains en
termes d'accessibilité, de mobilité et de gestion de
la cohabitation des modes de déplacement**
livable 1
2018.03.29

Localisation

Position dans la ville:

À l'est du centre-ville d'Athènes, Grèce

Quartiers alentours:

(non disponible)

Trame urbaine:

(non disponible)

Présentation générale

Superficie:

Environ 0,5 km²

Caractéristiques naturelles:

Montagne aux flancs escarpés, principalement rocheux et sec, arbres et végétation dense en partie basse.

Dénivellation:

220 m

Circulation:

- Sentiers pour piétons
- Route pour piétons, cyclistes et voitures
route à travers la montagne avec stationnements



2- Athènes et le Mont Lycabette



1- Athènes et le Mont Lycabette



3- Athènes et le Mont Lycabette

Usage

Nombre d'usagers:

Le nombre exact de personnes qui visitent le Mont Lycabette n'est pas connu, mais la plupart des usagers empruntent le funiculaire pour monter au sommet, qui transporte 300 000 passagers par année.

Type d'usager:

La plupart des usagers sont des piétons qui montent en funiculaire et redescendent en marchant. D'autres grimpent la montagne à pied.

Raison de la visite:

La plupart des visiteurs sont des touristes qui rejoignent le sommet pour admirer la vue sur Athènes.

Événements annuels:

Concerts, théâtre

Aménagements et services:

- théâtre en plein air
- restaurant
- église
- stationnements



4- Église Agios Georgios



5- Théâtre

Chronologie

Grandes modifications:

18e siècle: La chapelle Saint-Georges est construite au sommet de la colline.

1832: Le nom de la colline était alors Aghesmos et devient Lycabette. L'interprétation du nom la plus courante suggère que Lycabette était habité par des loups.

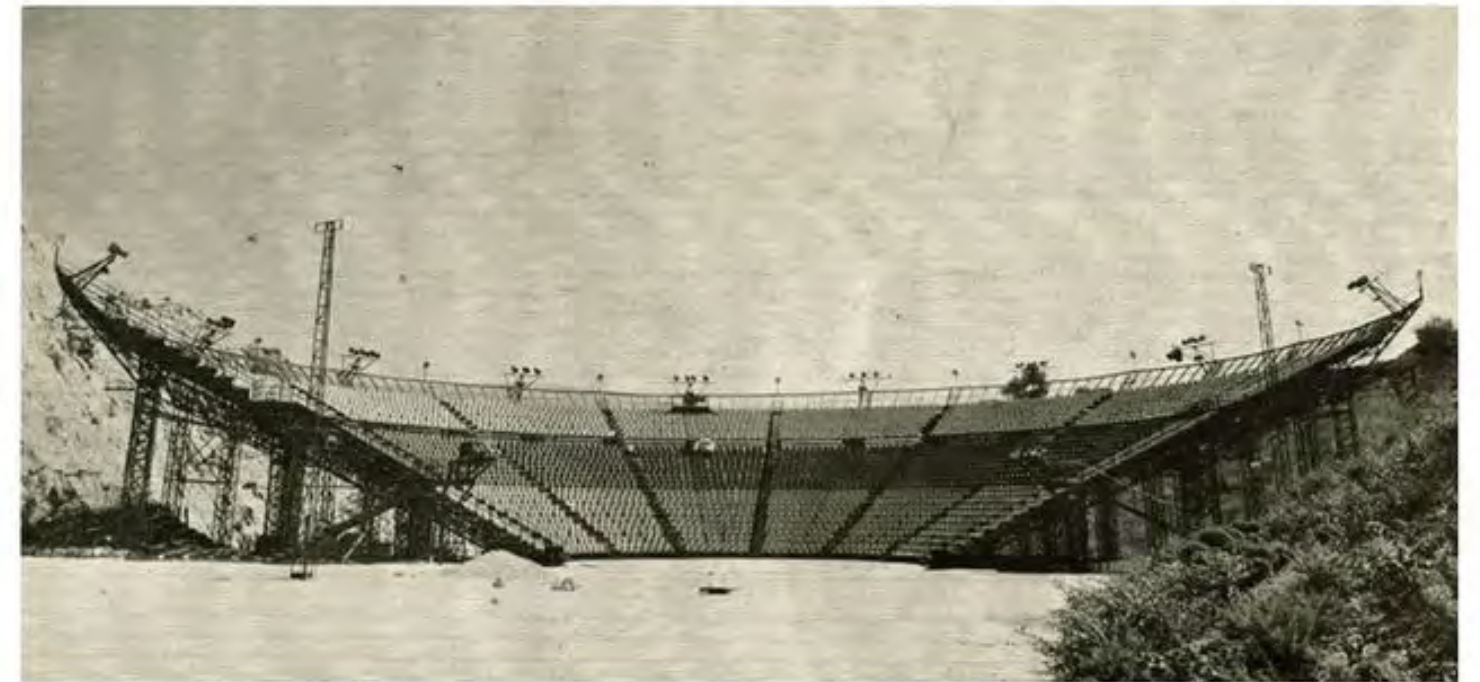
1880: La montagne était jusqu'alors dénudée de végétation à cause de carrières en opération sur ses flancs. Lorsqu'on interdit l'exploitation de pierre, on procède jusqu'en 1915 à une reforestation en plantant principalement des pins.

1835: La montagne est illuminée pour la première fois.

Fin du 19e siècle: L'architecte Ernst Ziller dépose à la Ville un plan majeur pour le Mont Lycabette. Il veut le transformer en centre de récréation incluant, entre autres, un hôtel, des cafés, des chutes d'eau artificielles, des fontaines et des terrains de jeu. Le projet n'a pas été réalisé à cause des coûts trop élevés.

1939: Un refuge de 100 m de profondeur est construit près de la chapelle Saint Isidore pour abriter des documents d'État et des personnes à risque pendant la Deuxième Guerre mondiale.

1965: Un théâtre de 3 000 places est érigé sur le site d'une des anciennes carrières pour combler le vide laissé par les carrières et pour accueillir le festival d'Athènes. Le funiculaire est aménagé, malgré les plaintes de plusieurs architectes locaux.



6- Dessins et maquette du théâtre, 1965



7- Carte du Mont Lycabette

Modes d'accès

- Piétons: Ils ont accès à toutes les routes du parc et des sentiers leur sont exclusifs. Sur la route, ils circulent sur un trottoir étroit. Ils peuvent accéder au sommet avec le funiculaire, qui est ouvert tous les jours de l'année.
- Cyclistes: Ils partagent la route avec les voitures.
- Voitures: Elles ont accès à une route d'une voie en sens unique à travers la montagne

Place de la voiture:

Une route traverse la montagne à sens unique d'ouest en est.

Stationnements et emplacements:

Des stationnements sont placés à différents endroits sur la route et un grand stationnement est aménagé proche du sommet, principalement dédié aux spectateurs du théâtre les jours de spectacle.

Accès payant:

Gratuit, sauf si on emprunte le funiculaire, qui coûte 7 euros pour un aller-retour.



8- Stationnement près du sommet

Cohabitation entre les modes de déplacement

Organisation de la cohabitation:

- Sentiers: réservés pour les piétons
- Route: sens unique avec peu de circulation. C'est la seule route que les cyclistes peuvent emprunter, mais il n'y a pas de piste cyclable. Les voitures sont majoritairement des taxis, sauf lorsqu'il y a un spectacle. Les piétons empruntent les sentiers aménagés pour eux, mais la route dispose quand même d'un trottoir, qui est étroit et qui disparaît même par endroits.

Événements conflictuels: (non disponible)



10- Chemin pédestre



9- Entrée au téléphérique



11- Route à travers la montagne

Évolution des modes d'accès

1865: Le funiculaire est inauguré. Il passe dans un tunnel de 210 m de long, de la rue Ploutarchos jusqu'en haut, presque au sommet (277 m) et comporte 2 wagons. Un aller-retour coûte 5 drachmes (environ 0.01 €)

2002: Le funiculaire et les restaurants sont achetés par une compagnie privée. Les wagons et le mécanisme du funiculaire sont rénovés. Les wagons peuvent accueillir 34 personnes.

Projets pilotes/études:

(non disponible)

Observations suite aux projets pilotes/études:

(non disponible)

Enjeux sociaux et patrimoniaux

Implication des citoyens:

(non disponible)

Conflits/protestations:

Plusieurs architectes athéniens ont protesté contre l'aménagement du funiculaire en 1965 en qualifiant l'intervention de «barbare».

Bibliographie

Informations générales

news247.gr/eidiseis/afieromata/50-xronia-apo-thn-prwth-diadromh-me-to-teleferik-lykavhttou.3419786.html

Funiculaire

www.lycabettushill.com/cable-car/

www.etema.gr/english/funicular.htm

lycabettous.blogspot.ca/search/label/%CE%9D%CE%95%CE%91%20-%20%CE%91%CE%A1%CE%98%CE%A1%CE%91

archive.efsyn.gr/?p=73118

diasimesistories.blogspot.ca/2013/03/blog-post.html

dasarxeio.com/2014/05/17/1212-3/

news247.gr/eidiseis/weekend-edition/50-xronia-theatro-lykavhttou.3617576.html

Théâtre

lycabettous.blogspot.ca/search/label/%CE%9B%CE%A5%CE%9A%CE%91%CE%92%CE%97%CE%A4%CE%A4%CE%9F%CE%A3

Photos:

1- www.google.ca/maps

2- hu.wikipedia.org/wiki/L%C3%BCkab%C3%A9ttosz_hegy#/media/File:Lycabettus_seen_from_the_Acropolis,_2016.jpg

3- www.google.ca/maps

4- lycabettous.blogspot.ca/2013/05/blog-post_12.html

5- www.dreamstime.com/stock-photo-open-air-theatre-athens-top-lycabettus-hill-city-greece-image44839767

6- www.news247.gr/weekend-edition/50-xronia-theatro-lykavhttoy.6368121.html

7- www.google.ca/maps

8- www.attiko-prasino.gr/Default.aspx?tabid=1114&language=el-GR

9- en.tripadvisor.com.hk/LocationPhotoDirectLink-g189400-d245989-i114708575-Mount_Lycabettus-Athens_Attica.html

10- www.google.ca/maps

11- www.google.ca/maps

Annexe II- Bibliographie, étude de South Parks

Informations générales

www.chicagoparkdistrict.com

Project 120

www.project120chicago.org/

Histoire des parcs

www.chicagotribune.com/ct-washington-park-history-20150619-story.html

www.jacksonparkadvisorycouncil.org/history-2/

Obama Preseidential Center

interactivedesignarchitects.com/portfolio-post/obama-presidential-center/#!

chi.streetsblog.org/2017/02/01/why-pedestrianizing-jackson-park-roads-wont-cause-carmaggedon/

chicago.curbed.com/2018/1/10/16873740/obama-presidential-center-architecture-design

www.dezeen.com/2018/01/17/opinion-obama-presidential-center-spoil-olmsted-jackson-park-chicago-charles-a-birnbaum/

www.dezeen.com/2017/05/03/obama-presidential-library-concept-design-tod-williams-billie-tsien-architects-unveiled-chicago/

www.chicagotribune.com/news/columnists/kamin/ct-met-obama-center-kamin-1010-story.html

www.dnainfo.com/chicago/20170206/woodlawn/jackson-park-obama-library-cornell-drive-road-closure-skyway-shortcut-ald-leslie-hairston

www.chicagotribune.com/news/opinion/editorials/ct-jackson-park-obama-golf-edit-0705-jm-20170705-story.html

www.chicagotribune.com/news/columnists/ct-willis-tower-kamin-met-0129-20170127-column.html

www.chicagotribune.com/news/opinion/editorials/ct-obama-library-cornell-drive-edit-0515-md-20170512-story.html

chi.streetsblog.org/2018/03/02/jack-park-watch-opposes-plan-for-pedestrianization-road-diet-on-cornel/

jacksonparkwatch.org/obama-presidential-center/

www.savethemidway.org/

www.surveymonkey.com/r/p120community

Réaménagement des terrains de golf

chicagoparksgolfalliance.org/

www.dnainfo.com/chicago/20170111/south-shore/jackson-park-golf-course-contract/

Mesures quantitatives de la circulation

idot.ms2soft.com/tcds/tsearch.asp?loc=ldot&mod=

Consultants

www.heritagelandscapes.com/Project.asp?PID=104&CID=6

Projet de bureau d'information touristique

www.dnainfo.com/chicago/20160527/hyde-park/has-jackson-park-overhaul-spun-out-of-control-hairston-is-worried

Revitalisation de la végétation

www.dnainfo.com/chicago/20151110/washington-park/washington-park-is-missing-half-its-trees-olmstead-expert-says

www.dnainfo.com/chicago/20140814/woodlawn/park-district-oks-81-million-habitat-restoration-for-jackson-park

Projet de réaménagement dans Jackson Park

www.hydepark.org/parks/jpac/Framework-%20Jackson_South_Shore%20Framework%20Plan%201999.pdf

southlakefrontplan.com/documents

Projet de réaménagement dans Midway Plaisance

midwaypac.org/wp-content/uploads/2017/03/Midway-Plaisance-Chicago-Park-District-Framework-Plan-2000.pdf

Étude de la circulation dans le cadre du projet des Obama

www.cityofchicago.org/content/dam/city/depts/mayor/Press%20Room/Press%20Releases/2018/February/OPCTrafficReport.pdf

Organisme impliqué

tclf.org/landscapes/jackson-park?destination=search-results

Cyclisme

chicagocompletestreets.org/wp-content/uploads/2016/01/2017-Chicago-Bike-Map-1.pdf

chicagocompletestreets.org/resources/cycling/

Photos:

1- www.google.ca/maps/place/Stateway+Park/@41.7877727,-87.5943636,3346m/data=!3m1!1e3!4m5!3m4!1s0x880e2c10219b-d8a5:0xb3e0c665f0af04c5!8m2!3d41.8271218!4d-87.6287606

2- chicago.suntimes.com/news/obamas-to-make-chicago-library-site-official-at-5-a-m-tuesday/

3- www.angieslist.com/articles/hyde-park-prettiest-neighborhood-chicago.htm, University of Chicago/Tom Rossiter

4- www.performanceimpressions.com/Chicago_aerial_travel_photos/content/Jackson_Park_Golf_Course_Chicago_aerial_0501_large.html

5- www.project120chicago.org/plans_projects/washington-park-framework-plan

6- www.project120chicago.org/plans_projects/framework-plan

7- www.chicagotribune.com/news/columnists/ct-willis-tower-kamin-met-0129-20170127-column.html

8- www.google.ca/maps/@41.7979089,-87.6139931,3a,75y,6.55h,79.14t/data=!3m6!1e1!3m4!1sNbSVqXP0V1qABFF4wfar-VA!2e0!7i13312!8i6656

9- www.retrosnapshots.com/early-1900s-chicago-waterfront-lake-shore-drive-photo.html

