

PLAN DU  
Quartier **vert**  
*actif et en santé*  
DU **PLATEAU-EST**





## PLAN DU QUARTIER VERT, ACTIF ET EN SANTÉ DU PLATEAU-EST

Ensemble pour un quartier vert

*Un plan réalisé dans le cadre du projet  
des Quartiers verts, actifs et en santé.*

© 2011 Centre d'écologie urbaine de Montréal  
(Société de développement communautaire de Montréal)

Toute forme de reproduction et de diffusion du contenu de  
cette publication est fortement encouragée à condition d'en  
mentionner respectueusement la source.

ISBN 978-2-9810129-6-8  
Dépôt légal - Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2011

La réalisation du présent plan a été rendue possible grâce au sou-  
tien et à l'appui financier de Québec en Forme, de l'Agence de  
la santé publique du Canada et du Fonds municipal vert de la  
Fédération canadienne des municipalités.

Indépendamment de cet appui, les points de vue exprimés  
sont ceux des auteurs et n'engagent en rien la responsabilité de  
Québec en Forme, de l'Agence de la santé publique du Canada, ni  
de la Fédération canadienne des municipalités.

Le masculin n'est utilisé que pour faciliter la lecture.

### REMERCIEMENTS PARTICULIERS

à l'équipe, aux partenaires, au comité scientifique  
du CEUM et aux citoyens qui ont contribué  
à la démarche pour leur engagement  
inspiré et inspirant.



### Centre d'écologie urbaine de Montréal

Le Centre d'écologie urbaine de Montréal est un organisme à  
but non lucratif créé en 1996 qui a pour mission de développer et  
de partager une expertise quant aux approches les plus viables  
et démocratiques de développement urbain durable. Il mène  
des activités d'éducation, de sensibilisation et de recherche  
et il réalise des projets de démonstration sur les thèmes de  
l'écologie, de la démocratie et de la citoyenneté urbaine.



### Coalition québécoise sur la problématique du poids

Créée en 2006, la Coalition québécoise sur la problématique du  
poids, une initiative parrainée par l'Association pour la santé publique  
du Québec, vise l'adoption de politiques publiques spécifiques  
sur des problèmes liés au poids. Elle agit dans trois secteurs  
stratégiques (agroalimentaire, socioculturel et environnement bâti)  
pour favoriser la mise en place d'environnements facilitant les choix  
santé et la prévention des problèmes de poids.

**Ce document peut également être  
consulté à l'adresse**

**[www.ecologieurbaine.net/vert-plateau](http://www.ecologieurbaine.net/vert-plateau)**

## MOT DES PARTENAIRES



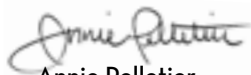
### LA MAISON D'AURORE

C'est avec grand intérêt que La Maison d'Aurore s'est associée au Centre d'écologie urbaine de Montréal pour mener le projet de Quartier vert, actif et en santé dans l'est du Plateau. Repenser la rue et les espaces publics, favoriser les déplacements actifs, prévoir des aménagements urbains adéquats pour accroître la qualité de vie dans le Plateau-Est répondait déjà à des besoins bien sentis. Plus encore, cette démarche participative et interactive avec des citoyens et des experts correspondait tout à fait à la façon dont La Maison d'Aurore travaille avec les gens et organismes du milieu.

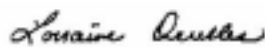
Nous reconnaissons que chacun a des connaissances et des expériences à partager pour faire avancer la réflexion et influencer les choix à faire dans le quartier. Notre rôle était de favoriser la mobilisation des citoyens et d'assurer le relais de l'information pour les encourager à investir les espaces de discussion et de consultation. C'est ainsi que des propositions concrètes et en accord avec les besoins des résidents et des travailleurs du secteur ont pu émerger. Elles sont aujourd'hui porteuses de changements positifs pour ce milieu de vie.

Nous sommes très fières du travail accompli dans ces premières étapes du diagnostic et au cours de l'élaboration du Plan de Quartier vert. Nous tenons à remercier les citoyennes et les citoyens qui se sont investis tout au long de cette démarche, de même que tous les partenaires engagés avec nous dans ce projet inspirant. Le Plan de Quartier vert, actif et en santé du Plateau-Est va sans l'ombre d'un doute inspirer plusieurs actions qui contribueront à tisser des liens, à augmenter le sentiment d'appartenance au quartier et à le rendre plus sécuritaire et convivial pour tous!

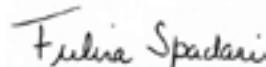
Sincèrement,



**Annie Pelletier**  
Organisatrice communautaire  
La Maison d'Aurore



**Lorraine Decelles**  
Coordonnatrice  
La Maison d'Aurore



**Fulvia Spadari**  
Coordonnatrice  
CDC Action Solidarité Grand Plateau



### CDC ACTION SOLIDARITÉ GRAND PLATEAU

Le Plan de Quartier vert, actif et en santé du Plateau-Est participe à la lancée citoyenne pour le développement juste, équitable et solidaire du quartier. En 2007, la Corporation de développement communautaire Action Solidarité Grand Plateau (CDC ASGP) lançait un appel aux citoyens, aux intervenants communautaires et aux acteurs clés du Plateau-Est pour participer à une première réflexion commune sur les enjeux de développement de ce secteur du Grand Plateau.

Depuis, la communauté locale relève le défi d'être partie prenante d'un développement dans lequel il est possible d'innover sur le plan social, économique et environnemental. Nous reconnaissons que le quartier a tout à gagner à favoriser la communication et la réflexion concertée pour que chaque projet conçu dans le secteur est soit un levier collectif.

Le Plan de QVAS du Plateau-Est réalise une recommandation pour la sécurité urbaine, la circulation et le transport actif de la Déclaration citoyenne du Forum de novembre 2009. Il en concrétise les valeurs et est bâti sur les principes de la participation citoyenne en y alliant l'expertise de nombreux consultants, et ce, au service de la population.

Nous remercions tous les résidents qui ont participé à cette démarche et saluons leur formidable contribution à la sécurité urbaine de leur quartier. Nous remercions les élus de l'arrondissement et les services de l'arrondissement pour leur ouverture et leur appui à ce projet. Et enfin, nous remercions l'équipe du Centre d'écologie urbaine de Montréal et de La Maison d'Aurore pour avoir mené, tambour battant, cette opération avec professionnalisme et passion.

### ARRONDISSEMENT DU PLATEAU-MONT-ROYAL

Le magnifique Plan de Quartier vert, actif et en santé qui nous est présenté aujourd'hui s'appuie sur l'enthousiasme et la sagesse des citoyens ayant participé à sa conception, sur le dévouement de La Maison d'Aurore, laquelle a organisé les activités de consultation, et sur le savoir-faire que le Centre d'écologie urbaine de Montréal a mis à la disposition de tous, avec sa générosité habituelle. Au nom de tous les élus et de toutes les élues du Plateau-Mont-Royal, nous tenons à rendre hommage à cet effort d'amélioration d'un secteur en mal de revitalisation.

En favorisant les déplacements de proximité et les modes de transport actifs, plutôt que la circulation véhiculaire, ce projet exemplaire fournira une excellente occasion de rehausser la sécurité et la convivialité du secteur Masson. De plus, les mesures proposées nous feront naturellement cheminer vers une meilleure qualité de vie, ancrée dans l'expression tangible de nos valeurs de développement durable.

Et comme s'il ne suffisait pas de paver la voie vers l'avenir, nous sommes persuadés que ce projet avant-gardiste nous connectera à notre passé en donnant un nouveau souffle à l'ancien village De Lorimier et en réveillant la fierté de ses résidents.

Pour toutes ces raisons, nous faisons de la mise en œuvre du Quartier vert, actif et en santé l'une des priorités de notre mandat et nous nous engageons à en assurer le suivi auprès des autres intervenants concernés.



**Carl Boileau**  
Conseiller d'arrondissement  
District de De Lorimier  
Arrondissement du Plateau-Mont-Royal



**Luc Ferrandez**  
Maire  
Arrondissement  
du Plateau-Mont-Royal



### CENTRE D'ÉCOLOGIE URBAINE DE MONTRÉAL

Des milieux de vie plus conviviaux et des rues aménagées en fonction des gens qui y habitent, et non pas des voitures qui y transitent, voilà la vision que sous-tend le projet des Quartiers verts, actifs et en santé (QVAS). Passer du discours à l'action, c'est ce que nous souhaitons, tout comme les citoyens et les élus du Plateau.

Le Plan de QVAS du Plateau-Est propose un éventail de pistes d'action éprouvées et réalisables qui devraient permettre de transformer ce secteur dans les prochaines années. Chaque réfection de rue ou de trottoir devrait représenter une occasion d'avancer vers la réalisation de la vision du QVAS du Plateau-Est.

Je tiens à souligner l'esprit de collaboration exceptionnel que nous avons trouvé chez les citoyens, à La Maison d'Aurore, auprès des organismes locaux ainsi que du côté des élus et des fonctionnaires de l'arrondissement. Je les remercie sincèrement pour leur engagement dans la démarche. Nous avons eu le sentiment de faire partie d'une seule équipe de personnes animées par un objectif commun : créer un quartier où tous, jeunes et moins jeunes, peuvent se déplacer à pied ou à vélo en toute sécurité et convivialité.

Le vrai défi est maintenant arrivé : réaliser les actions du Plan. Ce défi repose en grande partie sur la capacité des citoyens et des organismes locaux à veiller à ce que les élus n'oublient pas l'existence du Plan de QVAS. Il repose aussi sur la volonté des élus du Plateau de changer les choses et sur l'ouverture des professionnels à modifier leurs pratiques.

Il est maintenant temps pour nous de vous souhaiter de la persévérance, de la vigilance, un peu de patience et surtout la meilleure des chances pour la suite des choses... Mais nous ne serons pas loin!



**Luc Rabouin**  
Directeur

## AVANT-PROPOS

Il fait maintenant largement consensus que le passage à des modes de déplacement actifs et collectifs est nécessaire pour réduire les impacts sanitaires et environnementaux du transport et rehausser la sécurité et la qualité de vie dans les quartiers urbains. Toutefois, dans la pratique, l'espace urbain est encore trop souvent analysé et aménagé en fonction de la fluidité de la circulation automobile.

Le Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM) propose les Quartiers verts, actifs et en santé (QVAS), une nouvelle approche pour l'aménagement de l'espace public qui favorise la marche et le vélo, bref, l'aménagement des quartiers à l'échelle du piéton et du cycliste, en portant une attention particulière aux besoins des enfants.

Le Plan du QVAS du Plateau-Est, élaboré dans le cadre de ce projet, résulte d'un processus de planification mené en partenariat avec La Maison d'Aurore, le Comité Plateau-Est de la CDC Action Solidarité Grand Plateau et l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal et intégrant, à chaque étape, les préoccupations et les aspirations des citoyens, des travailleurs et des visiteurs du quartier. À partir de l'analyse de la situation actuelle, de la vision à long terme établie et des modifications souhaitées par les citoyens, le Plan propose des actions qui permettront de redéfinir, progressivement, les espaces publics – dont les rues – dans le Plateau-Est afin qu'ils deviennent plus conviviaux, sécuritaires et attrayants pour tous ceux qui souhaitent y circuler à pied et à vélo.

Il est certain que créer des quartiers qui favorisent la pratique de la marche et du vélo exige la prise en compte de l'organisation du territoire et des systèmes de transport à une échelle plus large afin de soutenir des stratégies permettant un transfert modal durable. Par ailleurs, à l'échelle locale, l'ensemble des composantes de l'environnement bâti qui influencent la mobilité active, soit la densité, la mixité des fonctions et le design urbain, doit être considéré. Cela implique, bien sûr, l'aménagement du domaine public, mais également celui du domaine privé, tout comme l'interface entre les deux. Toutefois, dans le cadre des projets QVAS, puisque l'objet d'intervention est un quartier existant à repenser à l'échelle des piétons, les solutions d'aménagement se concentrent principalement sur le domaine public.



**Si l'aménagement permet aux enfants de se déplacer en toute sécurité, le quartier sera sécuritaire pour la majorité de la population.**



Ce plan s'adresse à un ensemble d'acteurs. Tout d'abord, à la population du Plateau-Est, car c'est elle la première qui est préoccupée par les changements à apporter à son milieu. Ensuite, il est destiné aux élus et aux fonctionnaires de l'arrondissement, puisque ce sont eux qui ont la responsabilité de traduire ces idées en action et qui ont les outils entre les mains pour le faire. Enfin, les organismes communautaires et tous les autres partenaires seront intéressés par les solutions qu'il propose aux problèmes relevés par le milieu. Les connaissances en aménagement qu'il fournit seront utiles à tous pour veiller à la création du quartier souhaité. Le Plan a donc été conçu de manière à être compréhensible et profitable à tous ces destinataires.

Le Plan du QVAS du Plateau-Est se décline en trois cahiers. Le Cahier 1 décrit le projet général du CEUM et présente la démarche de planification du Plateau-Est. Le Cahier 2 trace un portrait et propose un diagnostic du Plateau-Est en matière de déplacements. Finalement, le cœur du Plan, le Cahier 3, propose un ensemble de solutions d'aménagement qui, une fois mises en place au fil du temps, contribueront à la création d'un Quartier vert, actif et en santé.

# TABLE DES MATIÈRES

## CAHIER 1 PROJET

### LES QUARTIERS VERTS, ACTIFS ET EN SANTÉ DU CENTRE D'ÉCOLOGIE URBAINE DE MONTRÉAL

<b>1.1</b>	La mise en contexte .....	<b>1</b>
<b>1.2</b>	Le but et les objectifs .....	<b>1</b>
<b>1.3</b>	Qu'est-ce qu'un Quartier vert, actif et en santé? .....	<b>2</b>
<b>1.4</b>	La vision du Centre d'écologie urbaine de Montréal.....	<b>3</b>
<b>1.5</b>	Une approche participative qui conjugue tous les savoirs .....	<b>5</b>
<b>1.6</b>	Une démarche de planification en trois phases.....	<b>6</b>

### LE QUARTIER VERT, ACTIF ET EN SANTÉ DU PLATEAU-EST

<b>1.7</b>	Le Grand Plateau, une longue histoire de mobilisation citoyenne.....	<b>8</b>
<b>1.8</b>	Des partenaires réunis pour réaliser un Quartier vert, actif et en santé dans le Plateau-Est.....	<b>9</b>
<b>1.9</b>	Le territoire.....	<b>10</b>
<b>1.10</b>	Les activités de la démarche de planification .....	<b>11</b>

## CAHIER 2 PORTRAIT

### LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES ET SOCIALES

<b>2.1</b>	Le Quartier vert du Plateau-Est dans Montréal.....	<b>1</b>
<b>2.2</b>	Un territoire propice à la création d'un quartier vert.....	<b>2</b>
<b>2.3</b>	Une population de jeunes professionnels attirée par la réputation du quartier.....	<b>7</b>
<b>2.4</b>	Un mode de vie actif compromis par la place allouée à l'automobile.....	<b>8</b>

### LES HABITUDES DE DÉPLACEMENT DES RÉSIDENTS ET DES GENS QUI FRÉQUENTENT LE QUARTIER

<b>2.5</b>	Des habitudes de déplacements tournées vers les alternatives à l'auto-solo .....	<b>11</b>
<b>2.6</b>	Un quartier de travailleurs.....	<b>13</b>

### LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET LES DÉPLACEMENTS

<b>2.7</b>	Un quartier favorable aux transports actifs.....	<b>15</b>
<b>2.8</b>	Une desserte en transport collectif à bonifier .....	<b>18</b>
<b>2.9</b>	Des réseaux de transport routier et ferroviaire très utilisés .....	<b>20</b>

### LES PÔLES DE FRÉQUENTATION : LES RUES D'AMBIANCE, LES LIEUX FRÉQUENTÉS

<b>2.10</b>	L'avenue du Mont-Royal, une avenue attractive .....	<b>28</b>
<b>2.11</b>	Le secteur de l'avenue Laurier et de la rue Masson, une vie de quartier dynamique.....	<b>30</b>
<b>2.12</b>	Le boulevard Saint-Joseph, une artère de prestige .....	<b>32</b>
<b>2.13</b>	La frange industrielle bordant la voie ferrée, un secteur en transition.....	<b>34</b>

### SYNTHÈSE DU PORTRAIT

<b>2.14</b>	Diagnostic du portrait et des citoyens.....	<b>37</b>
-------------	---	-----------

## CAHIER 3 ACTIONS

Un plan d'action appelé à évoluer .....	<b>1</b>
Comment lire le Cahier 3 :	
Actions pour un Quartier vert, actif et en santé?.....	<b>2</b>

### RECOMMANDATIONS À L'ÉCHELLE MUNICIPALE ET MÉTROPOLITAINE POUR FAVORISER LA CRÉATION DE QUARTIERS VERTS

<b>3.1</b>	Une réduction de la place de l'automobile en ville et un nécessaire transfert modal vers les transports collectifs.....	<b>4</b>
<b>3.2</b>	Une densité résidentielle et une mixité des usages suffisantes pour assurer des services de proximité .....	<b>5</b>

### VISION, PRIORITÉS ET STRATÉGIES D'INTERVENTION POUR FAVORISER LES TRANSPORTS ACTIFS

<b>3.3</b>	Vision du quartier vert .....	<b>8</b>
<b>3.4</b>	Lieu d'intervention prioritaires .....	<b>9</b>
<b>3.5</b>	Stratégies d'intervention .....	<b>10</b>

### INTERVENTIONS POUR DES RUES ET DES LIEUX DE VIE SÉCURITAIRES ET CONVIAUX

<b>3.6</b>	Interventions générales pour l'ensemble du quartier vert .....	<b>14</b>
<b>3.7</b>	Interventions spécifiques pour le secteur nord du quartier (nord de la rue Gilford).....	<b>26</b>
<b>3.8</b>	Interventions spécifiques pour le secteur sud du quartier (sud du boulevard Saint-Joseph).....	<b>35</b>
<b>3.9</b>	Interventions spécifiques pour les rues nord-sud.....	<b>39</b>

## ANNEXES

<b>1</b>	Méthodologie et détails des activités du processus de planification participatif
<b>2</b>	Cartes thématiques

Quartier vert  
*actif et en santé*  
**DU PLATEAU-EST**

# CAHIER 1 PROJET

Ensemble pour un quartier vert actif et en santé



LES CITOYENS SE DEMANDENT  
SI LE QUARTIER EST ADAPTÉ  
AUX FAMILLES LORS D'UNE  
PROMENADE DE JANE EN MAI 2010.





# PROJET QUARTIERS VERTS, ACTIFS ET EN SANTÉ

---

## LES QUARTIERS VERTS, ACTIFS ET EN SANTÉ DU CENTRE D'ÉCOLOGIE URBAINE DE MONTRÉAL

1.1	La mise en contexte.....	1
1.2	Le but et les objectifs.....	1
1.3	Qu'est-ce qu'un Quartier vert, actif et en santé?.....	2
1.4	La vision du Centre d'écologie urbaine de Montréal.....	3
1.5	Une approche participative qui conjugue tous les savoirs.....	5
1.6	Une démarche de planification en trois phases.....	6

## LE QUARTIER VERT, ACTIF ET EN SANTÉ DU PLATEAU-EST

1.7	Le Grand Plateau, une longue histoire de mobilisation citoyenne.....	8
1.8	Des partenaires réunis pour réaliser un Quartier vert, actif et en santé dans Le Plateau-Est.....	9
1.9	Le territoire.....	10
1.10	Les activités de la démarche de planification .....	11

## 1.1 LA MISE EN CONTEXTE

Le contexte sociopolitique montréalais est des plus favorables à la création de quartiers plus conviviaux et sécuritaires qui favorisent les déplacements actifs et les interactions sociales. Les nombreux plans, programmes et politiques adoptés par les divers services de la Ville de Montréal et par les arrondissements démontrent la volonté des décideurs de s'engager dans la voie du transport et de l'aménagement durables (Plan de développement durable de la collectivité montréalaise, politiques familiales, plans locaux de déplacement, etc.).

La Ville de Montréal s'est engagée, entre autres, dans son Plan de transport adopté en juin 2008, à créer des quartiers verts afin de « redonner aux résidents des quartiers montréalais la qualité de vie qui leur revient<sup>1</sup> ». Selon le souhait de la Ville, ces quartiers comporteront « un ensemble de mesures et d'aménagements visant à apaiser la circulation [et à] améliorer la sécurité<sup>2</sup> » dans les quartiers résidentiels. Le Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM) a démarré, en décembre 2008, le projet Quartiers verts, actifs et en santé dans l'optique de tester de nouvelles approches de conception de l'espace public – dont la rue – pouvant inspirer le modèle de quartier vert à créer à Montréal.

Ce projet est mené en partenariat avec la Coalition québécoise sur la problématique du poids (Coalition Poids), avec l'appui financier de Québec en Forme, de l'Agence de la santé publique du Canada et du Fonds municipal vert de la Fédération canadienne des municipalités.

## 1.2 LE BUT ET LES OBJECTIFS

### LE BUT

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

### LES OBJECTIFS

#### Sensibiliser

aux problèmes liés aux aménagements inadéquats

#### Informar

des solutions potentielles à privilégier

#### Démontrer

la faisabilité de la planification participative et de l'aménagement de quartiers favorables au transport actif

#### Encourager

la volonté politique nécessaire au changement

#### Amorcer

un changement des pratiques professionnelles

Pour passer à l'action

Le projet comporte trois volets d'activité :

- 1 Recherche, documentation et diffusion des meilleures pratiques locales et internationales en transport et en aménagement. Dresser un portrait en termes de contraintes et de potentiels aux déplacements actifs
- 2 Analyse et propositions de politiques publiques liées au transport et à l'aménagement
- 3 Planification participative d'un Quartier vert, actif et en santé dans quatre quartiers de Montréal, dont le Plateau-Est, dans le cadre de démarches-pilotes



Le transport actif est l'action de se déplacer à l'aide d'un moyen qui implique l'énergie motrice humaine.

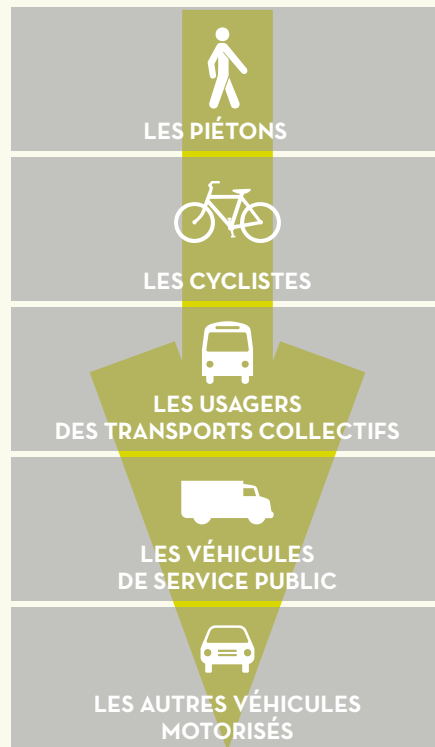


<sup>1,2</sup> Ville de Montréal. *Réinventer Montréal*, Plan de transport 2008, Montréal. Chantier 16 : p. 23.

### 1.3 QU'EST-CE QU'UN QUARTIER VERT, ACTIF ET EN SANTÉ ?

Un Quartier vert, actif et en santé (QVAS) est un quartier dont l'aménagement priorise les transports actifs, offre plus de place à la nature et dont les lieux publics favorisent les interactions sociales afin d'améliorer la qualité de vie de ses résidents.

#### USAGERS À PRIORISER DANS UN QVAS



Plusieurs éléments de l'environnement bâti d'un quartier ont un impact sur le choix du mode de transport des résidents. Non seulement la présence d'infrastructures continues et sécuritaires pour les piétons et les cyclistes est importante, mais c'est la concentration des facteurs de « marchabilité » et de « cyclabilité » qui est déterminante.

La « marchabilité » et la « cyclabilité » réfèrent à l'ensemble des éléments de l'environnement bâti qui favorisent les déplacements à pied et à vélo aux fins utilitaires et de loisir :

- La concentration des lieux de destination
- La mixité des usages au sol
- Les infrastructures piétonnières et cyclables de qualité
- La sécurité urbaine
- La sécurité routière
- Un paysage urbain à l'échelle humaine



**L'environnement bâti est ce qui a été construit par l'intervention humaine :**

- L'organisation spatiale et l'utilisation du sol
- Le système de transport et de mobilité
- L'aménagement des lieux

#### REPENSER L'AMÉNAGEMENT DANS DES QUARTIERS EXISTANTS

Un des plus grands défis en aménagement est certainement de transformer un quartier existant pour qu'il soit convenable et favorable aux transports actifs. Toutes les occasions de réaménagement doivent être saisies afin d'accroître la mixité des usages, optimiser l'utilisation du territoire et améliorer la qualité ou le design des infrastructures et des espaces publics.

#### OBJECTIFS DES QUARTIERS VERTS SELON LA VILLE DE MONTRÉAL

Selon la Ville de Montréal, l'aménagement de Quartiers verts permettra de :

- « Améliorer la sécurité routière, particulièrement des piétons et des cyclistes ;
- Rendre les lieux publics et les rues universellement accessibles ;
- Mieux répartir l'espace public au profit des modes de déplacement durables, actifs et collectifs ;
- Embellir et verdir les aménagements urbains dans une vision écologique ;
- Améliorer l'aménagement des rues comme lieu privilégié de rencontre.

La désignation de Quartier vert implique l'atteinte de l'ensemble des objectifs.»<sup>5</sup>

<sup>3</sup> Handy, S. L., Boarnet, M. G., Ewing, R., Killingsworth, R. E. *How the Built Environment Affects Physical Activity: Views from Urban Planning*, American Journal of Preventive Medicine, volume 23, numéro 2, supplément 1, p. 64-73, 2002.  
<sup>4</sup> Paquin, S., Pelletier, A., Direction de santé publique - Montréal. *Transport actif, potentiel piétonnier et aménagement urbain (formation)*, 11 septembre 2008.  
<sup>5</sup> Ville de Montréal, Guide d'aménagement durable des rues de Montréal, chapitre 12 (Quartier vert), SITE, p. 7, avril 2010.

## 1.4 LA VISION DU CENTRE D'ÉCOLOGIE URBAINE DE MONTRÉAL

Pour orienter le développement des quartiers vers des solutions urbaines plus viables, le CEUM s'appuie sur une vision holistique déclinée en six éléments. Cette dernière reflète la mission et les valeurs du CEUM, soit la promotion du développement urbain durable et de la démocratie participative. Elle comprend évidemment des composantes ayant trait non seulement à l'aménagement physique, mais aussi au processus de planification et aux conditions de mise en œuvre d'un quartier vert.

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



Letchworth, Angleterre

- Les rues et les espaces publics sont des espaces collectifs partagés et mis en valeur.
- La mobilité des personnes – plutôt que la fluidité automobile – est priorisée.
- L'espace de la rue est réparti au profit des modes de déplacement durables.
- Les places publiques sont accessibles, animées et adaptées aux besoins de l'ensemble de la population.
- La circulation est apaisée grâce à des aménagements physiques.

### Exemples d'application



- Rue Duluth Est (Montréal)
- Rue Broadway (New York, États-Unis)
- Woonerfs ou rues conviviales (Rijswijk, Pays-Bas)

**Les déplacements actifs et collectifs sont efficaces et favorisés par des aménagements adéquats.**



New York, États-Unis

- Les corridors piétonniers, les trottoirs et les traverses sont sécuritaires, conviviaux et accessibles à tous.
- La présence d'infrastructures sécuritaires, la signalisation et le mobilier urbain facilitent l'usage du vélo comme mode de transport.
- Les parcours destinés aux piétons et aux cyclistes sont nombreux, continus et minimisent les détours.
- Le transport collectif est efficace, accessible et adapté aux besoins de tous les usagers.
- Le passage d'un mode de déplacement à un autre est facilité aux pôles intermodaux.

### Exemples d'application



- Piste cyclable du boulevard De Maisonneuve (Montréal)
- Réseau de voies cyclables à l'heure de pointe (Chicago, États-Unis)
- Pôle intermodal de la place Cornavin (Genève, Suisse)

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



New York, États-Unis

- L'aménagement d'îlots de fraîcheur dans les espaces publics favorise le contact avec la Nature, la santé et la biodiversité.
- Les mesures de verdissement sont intégrées aux aménagements urbains de manière novatrice et contribuent à l'absorption des eaux de pluie.
- L'utilisation de matériaux écologiques est encouragée afin de réduire les surfaces minérales et imperméables.
- Les parcs sont reliés par des promenades vertes, ce qui favorise les parcours piétonniers et cyclables entre eux.
- Les sites d'agriculture urbaine dans l'espace public sont nombreux et favorisent l'interaction sociale.

### Exemples d'application



- Ruelles champêtres (Montréal)
- Fosses de rétention des eaux de pluie (Portland, États-Unis)
- Murs végétalisés du pont Max-Juvénal (Aix-en-Provence, France)



Visitez le Recueil des idées inspirantes pour des Quartiers verts, actifs et en santé à l'adresse : [www.ecologieurbaine.net/idees\\_inspirantes](http://www.ecologieurbaine.net/idees_inspirantes)



Dans le cadre des projets QVAS, les champs d'intervention pour lesquels des solutions d'aménagement sont proposées renvoient essentiellement aux deux premiers éléments de la vision.

Le caractère identitaire du quartier est valorisé afin de renforcer le sentiment d'appartenance.



New York, États-Unis

- L'histoire, les valeurs et la culture locales sont prises en compte dans les processus de planification et réalisation du quartier vert.
- Les particularités sociales, historiques et architecturales sont matérialisées dans l'aménagement urbain.
- Les citoyens verdissent, transforment et entretiennent collectivement les espaces à proximité de leur domicile.
- Les résidents, les créateurs et les entrepreneurs du quartier participent à la conception des espaces publics.

#### Exemples d'application



- Projet d'art mural des Habitations Jeanne-Mance (Montréal)
- Intersection repair (Portland, États-Unis)
- City Lounge (St. Gallen, Suisse)

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



Mercier-Est, Montréal

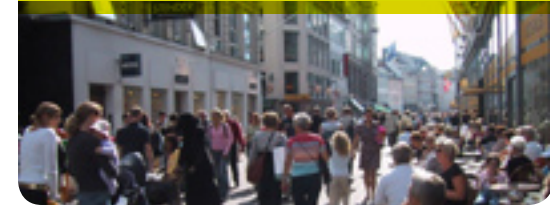
- Des processus démocratiques et participatifs permettent au quartier de se développer à l'image de ses citoyens.
- Les structures et les modes de communication permettent aux citoyens d'être informés et de participer aux décisions sur l'avenir de leur quartier.
- Une attention particulière est portée à l'inclusion des groupes et des personnes qui n'ont pas l'habitude de faire entendre leur voix sur la place publique.
- Les élus possèdent un fort leadership politique et sont disposés à prendre des risques pour permettre la concrétisation de la vision élaborée.

#### Exemples d'application



- Budget participatif 2006-2008 du Plateau-Mont-Royal (Montréal)
- Processus d'élaboration du Code de la rue (Belgique)
- Quartier Vauban (Fribourg-en-Brisgau, Allemagne)

Les actions réalisées s'inscrivent dans une vision globale et concertée de « vivabilité ».



Copenhague, Danemark

- La qualité de vie et la santé de la collectivité orientent le choix des actions à réaliser.
- Le quartier est transformé en ayant à l'esprit une perspective globale de ville où il est agréable de vivre, de marcher et de rouler à bicyclette.
- Toutes les occasions sont saisies pour améliorer l'offre de services et de commerces de proximité, et pour maintenir une densité du bâti appropriée.
- Des mesures sont prises pour favoriser la mixité sociale et prévenir la « gentrification ».
- Des mécanismes transparents de reddition de comptes et des bilans périodiques de la mise en œuvre sont prévus.

#### Exemples d'application



- Politique vélo de Copenhague (Danemark)
- Plan de déplacement de Paris (France)
- Plan directeur d'urbanisme de Curitiba (Brésil)

## 1.5 UNE APPROCHE PARTICIPATIVE QUI CONJUGUE TOUS LES SAVOIRS

Le CEUM a la conviction qu'une collaboration plus étroite entre les citoyens, les organisations de la société civile, les experts et les décideurs municipaux est l'approche à privilégier afin d'accélérer le nécessaire virage vers l'aménagement durable des milieux de vie.

Chaque projet-pilote requiert l'engagement d'un organisme porteur, de l'arrondissement et d'un comité d'acteurs représentatifs du milieu provenant des milieux scolaire, communautaire, de la santé et des services sociaux.

Une des particularités du projet est la mise en commun des expertises. Cela permet, tout au long de la démarche, de favoriser l'échange d'information entre les différents milieux, d'établir une vision commune basée sur des savoirs citoyens et des savoirs spécialisés. Cette particularité permet également d'effectuer des choix éclairés en ce qui concerne les activités de participation et les pistes d'action à mettre de l'avant, qui sont en accord avec la culture et les pratiques locales.

L'inclusion des citoyens dans le processus de décision, non seulement par la consultation, mais par la participation active, permet de prioriser les besoins et les lieux d'intervention, de bonifier l'analyse et les propositions et ainsi de favoriser l'acceptabilité sociale du projet.

Par exemple, l'apport des citoyens permet d'identifier précisément certaines lacunes et certains aménagements potentiels d'un quartier. Il peut aussi apporter un regard intéressant sur l'adéquation entre les interventions réalisées dans le passé et les besoins locaux réels.

Par ailleurs, ces échanges permettent aux citoyens de faire des apprentissages dans les domaines de la politique municipale et de l'aménagement urbain et d'être davantage outillés dans l'exercice de leur citoyenneté.

Plusieurs professionnels sont associés à la démarche : l'équipe de travail et les membres du comité scientifique du projet QVAS du CEUM, des professionnels des arrondissements et de la Ville-centre, des spécialistes qui habitent le territoire du projet, etc. Leurs expertises sont diverses et complémentaires : aménagement urbain, génie civil, circulation, planification des réseaux routiers ou des réseaux de transport en commun, architecture de paysage, etc.

Les savoirs des professionnels permettent l'élaboration d'un projet crédible et ancré dans le contexte sociopolitique local. De plus, leur contribution est essentielle pour traduire en langage urbanistique l'analyse faite par les citoyens et juger de la faisabilité technique et économique de certaines solutions proposées. Également, leur présence dans les ateliers de travail permet de pousser la réflexion plus loin en apportant des idées innovatrices complémentaires à celles des citoyens.



**LES CITOYENS**  
*experts des problèmes  
vécus et des besoins*



**LES PROFESSIONNELS**  
*experts de l'aménagement  
et des solutions techniques*

## 1.6 UNE DÉMARCHE DE PLANIFICATION EN TROIS PHASES

### PHASE 1

#### COMPRENDRE

son quartier et ce qui limite les déplacements actifs



→ Portrait de quartier

Mai à septembre 2010

La première phase sert essentiellement à dresser l'état de la situation en matière de transport actif dans le quartier afin de cibler les aménagements potentiels et les contraintes liées aux déplacements. Différentes méthodes de collecte de données mènent à la réalisation d'un portrait de quartier : recherche documentaire, enquêtes de terrain et activités de consultation.

### PHASE 2

#### EXPLORER

les solutions d'aménagement pour le quartier



- Vision du quartier vert
- Priorités d'intervention
- Solutions d'aménagement

Septembre à décembre 2010

L'objectif de cette deuxième phase est d'établir une vision commune, de définir des priorités d'intervention, puis d'élaborer des solutions d'aménagement qui respectent l'identité et les pratiques locales. Un rendez-vous citoyen et des ateliers de travail avec des professionnels sont des exemples de moyens utilisés dans cette phase.

### PHASE 3

#### BÂTIR

ensemble l'avenir de son quartier



- Bonification des scénarios
- Plan de QVAS

Décembre 2010 à mars 2011

Durant cette troisième phase, les scénarios d'aménagement sont d'abord soumis aux différents partenaires afin que ces derniers les révisent et les bonifient, puis ils sont intégrés au plan. Les pistes d'action, qui s'adressent majoritairement à l'administration locale, interpellent également la Ville-centre, les sociétés de transport, les autres paliers de gouvernements ainsi que les institutions, les commerçants et les particuliers. Le lancement du plan du QVAS conclut la démarche des projets-pilotes et lance l'étape de mise en œuvre.

### LE GRAND DÉFI : passer de la planification à l'action

Le CEUM vise la transposition des plans des QVAS en actions et en changements des pratiques professionnelles. Il accompagne les communautés dans le suivi et la mise en œuvre des plans et soutient la mise sur pied d'un comité de suivi rassemblant des acteurs clés du milieu.

### UN EXEMPLE D'ENGAGEMENT

Au lancement du plan du QVAS Mercier-Est, le maire d'arrondissement, M. Réal Ménard, a créé un comité de suivi qu'il préside. Ce comité est composé d'acteurs clés pour la mise en œuvre du plan : professionnels de l'aménagement de l'arrondissement et de la Ville-centre, Solidarité Mercier-Est, la STM, l'AMT, le CN et le CEUM.

### DES RÉFLEXIONS SUR LA TABLE

- Comment prévenir le phénomène de gentrification pour maintenir le caractère identitaire des quartiers ?
- Est-ce que quartier vert et mixité sociale peuvent aller de pair ?
- Comment assurer le financement, la planification et la mise en œuvre des plans et qui doit le faire ?
- Qui doit en assurer le leadership ?
- Quels outils doit-on concevoir ?
- Comment soutenir la mobilisation citoyenne à long terme ?



LES CITOYENS DISCUTENT  
DE LA CONVIVIALITÉ DE LA RUE,  
DE LA SÉCURITÉ URBAINE ET ROUTIÈRE  
LORS D'UNE MARCHÉ EXPLORATOIRE  
D'UNE CHAUDE SOIRÉE D'AÔÛT 2010.



## 1.7 LE GRAND PLATEAU, UNE LONGUE HISTOIRE DE MOBILISATION CITOYENNE

Quartier central de Montréal, l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal est reconnu pour être un lieu d'avant-garde qui figure parmi les plus attrayants, avec son cachet unique, ses espaces verts, son caractère branché, sa vitalité culturelle, sa diversité sociale et ses initiatives démocratiques. Or plus du tiers des résidents du Grand Plateau vivent toujours sous le seuil de faible revenu, une réalité dont souvent la sphère médiatique ne tient pas compte.

Toutes ces caractéristiques actuelles ne sont pas étrangères à la mobilisation citoyenne qu'on a vu se déployer dans les quatre dernières décennies, impulsée par un fort sentiment d'appartenance aux différents quartiers du Grand Plateau que sont Milton-Parc, Saint-Louis, Mile End et Le Plateau-Mont-Royal.

Les années 70 témoignent de la transformation de ce quartier populaire : les industries manufacturières quittent, l'économie se tertiarise et débute le phénomène de « gentrification », ce qui se traduit entre autres par la diminution des ménages dans les quartiers centraux, l'émergence de commerces nouveau genre ou encore l'accroissement des valeurs immobilières. C'est pour diminuer les impacts sociaux d'une telle métamorphose qu'on verra surgir des groupes issus de la communauté : collectifs en éducation populaire, en défense des locataires contre la hausse des loyers, pour les droits des femmes et ceux des personnes bénéficiaires de l'aide sociale, etc. Des réunions de cuisine à la formation de comités de résidents pour trouver des solutions à des besoins communs, les citoyens et organismes du Plateau-Mont-Royal ont enclenché dès lors tout un mouvement de conscientisation et d'action pour assurer à tous une qualité de vie.

Fruit de la concertation des groupes communautaires au tournant des années 90, qui visait à agir solidairement sur les enjeux de la pauvreté, la table de développement social Action Solidarité Grand Plateau (CDC ASGP) aura fortement contribué à donner un poids politique à la mobilisation citoyenne et à l'accroître pour influencer les enjeux importants, notamment les questions de l'accès au logement social, du maintien des aînés et des familles dans la communauté et de la sécurité alimentaire. Le code du bon voisinage, la campagne « Mon quartier, j'y suis, j'y reste », pour faire face à la spéculation, ou encore la création d'un comité pour revendiquer des mesures d'apaisement de la circulation dans ce quartier de transit constituent des exemples parmi tant d'autres initiatives citoyennes à avoir vu le jour dans ce contexte.

Dans le secteur est du Plateau, autrefois mieux connu sous l'appellation « village De Lorimier », c'est plus tardivement qu'on verra surgir plusieurs petits comités de citoyens souhaitant se donner des moyens d'agir sur des problématiques précises. La CDC ASGP cherchera également à permettre la réflexion sur l'avenir du Plateau-Est en organisant des assemblées pour comprendre les besoins des résidents du secteur et définir avec eux une vision commune de développement.

Cette volonté se traduira notamment par l'organisation du Forum citoyen du Plateau-Est en novembre 2009, où plus de 150 citoyens et intervenants du milieu, soucieux de revitaliser le secteur est, se pencheront sur les enjeux qui les interpellent le plus : la vie démocratique, la mixité sociale, le logement, la sécurité alimentaire, la sécurité et les transports actifs, le maintien d'une mixité des fonctions (dans un secteur à la fois résidentiel et industriel), les commerces et services

de proximité ainsi que les arts et la culture. Cette initiative conduira ensuite à l'élaboration d'une déclaration citoyenne prônant un développement équitable, juste et solidaire du Plateau-Est.

D'autres initiatives locales, lancées par des citoyens désireux de favoriser le bon voisinage, la solidarité sociale et les débats constructifs sur les moyens à prendre pour améliorer constamment leur milieu de vie, continuent de voir le jour. Gageons qu'ils seront de la partie pour veiller à la mise en œuvre du Plan Quartier vert, actif et en santé du Plateau-Est!



Marche organisée par le Comité circulation du Plateau Mont-Royal « Pour des rues sécuritaires où la circulation automobile est apaisée ... Marchons en famille! », 27 mai 2006

## 1.8 DES PARTENAIRES RÉUNIS POUR RÉALISER UN QVAS DANS LE PLATEAU-EST

Le Plan du Quartier vert, actif et en santé du Plateau-Est est le résultat d'un partenariat entre trois organismes et de la mobilisation des acteurs du milieu.

En 2007, la CDC ASGP a entrepris de consulter les citoyens sur les enjeux de développement de l'est du Plateau-Mont-Royal et de les mobiliser. Pour l'appuyer dans cette tâche, elle a mis sur pied, en janvier 2008, le Comité Plateau-Est, regroupant des membres de la table de quartier prêts à travailler sur les problématiques spécifiques du secteur. S'appuyant sur la démarche de la CDC ASGP et sur les besoins de revitalisation locale précisés lors du Forum citoyen du Plateau-Est du 28 novembre 2009, La Maison d'Aurore a proposé au Centre d'écologie urbaine de Montréal le projet de Quartier vert, actif et en santé du Plateau-Est. Le projet a été retenu en raison de la forte mobilisation du milieu, de la coordination offerte par La Maison d'Aurore et la CDC ASGP et de l'appui politique et technique fourni par l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal.



Luc Ferrandez, Luc Rabouin, Annie Pelletier et Carl Boileau au lancement du projet, le 7 juin 2010.

### RÔLES DES PARTENAIRES

#### **La Maison d'Aurore**

Assurer le suivi et la promotion du projet en collaboration avec le comité local, assurer la mobilisation des citoyens et des acteurs locaux, collaborer à la planification et à l'animation des activités, assurer le suivi de la mise en œuvre du plan.

#### **Arrondissement du Plateau-Mont-Royal**

Transmettre les données pertinentes à l'analyse du territoire, assurer un soutien technique aux responsables qui conçoivent les divers scénarios et évaluer les recommandations contenues dans le troisième cahier contenant les pistes d'action. L'arrondissement a également offert un soutien financier à La Maison d'Aurore pour qu'elle puisse exercer son rôle d'organisme porteur.

#### **Centre d'écologie urbaine de Montréal**

Accompagner la communauté locale dans la réalisation du processus participatif de planification du QVAS tant en matière d'aménagement urbain durable que de participation citoyenne. Contribuer au projet par l'entremise de l'expertise en aménagement urbain et en organisation communautaire de son équipe de projet ainsi qu'en créant des outils de communication et en assurant la diffusion dans les médias.

#### **Groupe de travail**

Un groupe de travail, composé d'acteurs du milieu relevant du Comité Plateau-Est, a été mis sur pied afin de soutenir La Maison d'Aurore dans la promotion du projet, la mobilisation citoyenne, l'organisation des activités citoyennes et le suivi de la mise en œuvre du Plan du QVAS. Les intervenants qui participent à ce groupe de travail proviennent de différents organismes et institutions suivants :

- Arrondissement du district de De Lorimier (conseiller)
- CDEC Centre-Sud/Plateau-Mont-Royal
- CSSS Jeanne-Mance
- Maison des jeunes du Plateau
- Société de développement de l'avenue du Mont-Royal
- Deux citoyennes du secteur est du Plateau



## 1.9 LE TERRITOIRE



### PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES

- Le quartier est reconnu comme un des quartiers où il est le plus agréable de vivre en Amérique.
- Dans le secteur, l'avenue commerciale du Mont-Royal offre des services de proximité. Son rayonnement déborde largement des frontières de la ville et elle est réputée pour le raffinement de son offre alimentaire.
- La voie ferrée du Canadien Pacifique ceinture le territoire au nord et à l'est et limite de ce fait l'accès à pied et à vélo à l'arrondissement Rosemont–La-Petite-Patrie.
- Les avenues Papineau et De Lorimier sont les deux seules voies routières traversant la voie ferrée dans l'axe nord-sud. Elles forment également les accès principaux du Pont Jacques-Cartier, ce qui explique que la circulation y est concentrée.
- L'aménagement des passages sous la voie ferrée (Papineau, De Lorimier, Masson, D'Iberville, Saint-Joseph) présente plusieurs problèmes de sécurité et d'accessibilité pour les piétons et les cyclistes.

- Le boulevard Saint-Joseph est une frontière importante, qui limite les déplacements actifs dans le quartier. Malgré la présence d'une école, d'un parc et d'un centre communautaire, seules quatre intersections sur neuf ont des feux de circulation. Aux heures de pointes, les six voies de circulation du boulevard présentent un débit de circulation élevé.
- La vocation industrielle et institutionnelle de plusieurs terrains à proximité de la voie ferrée génère des problèmes de cohabitation avec les résidents.

### PRINCIPAUX LIEUX D'INTERVENTION CIBLÉS PAR LE MILIEU :

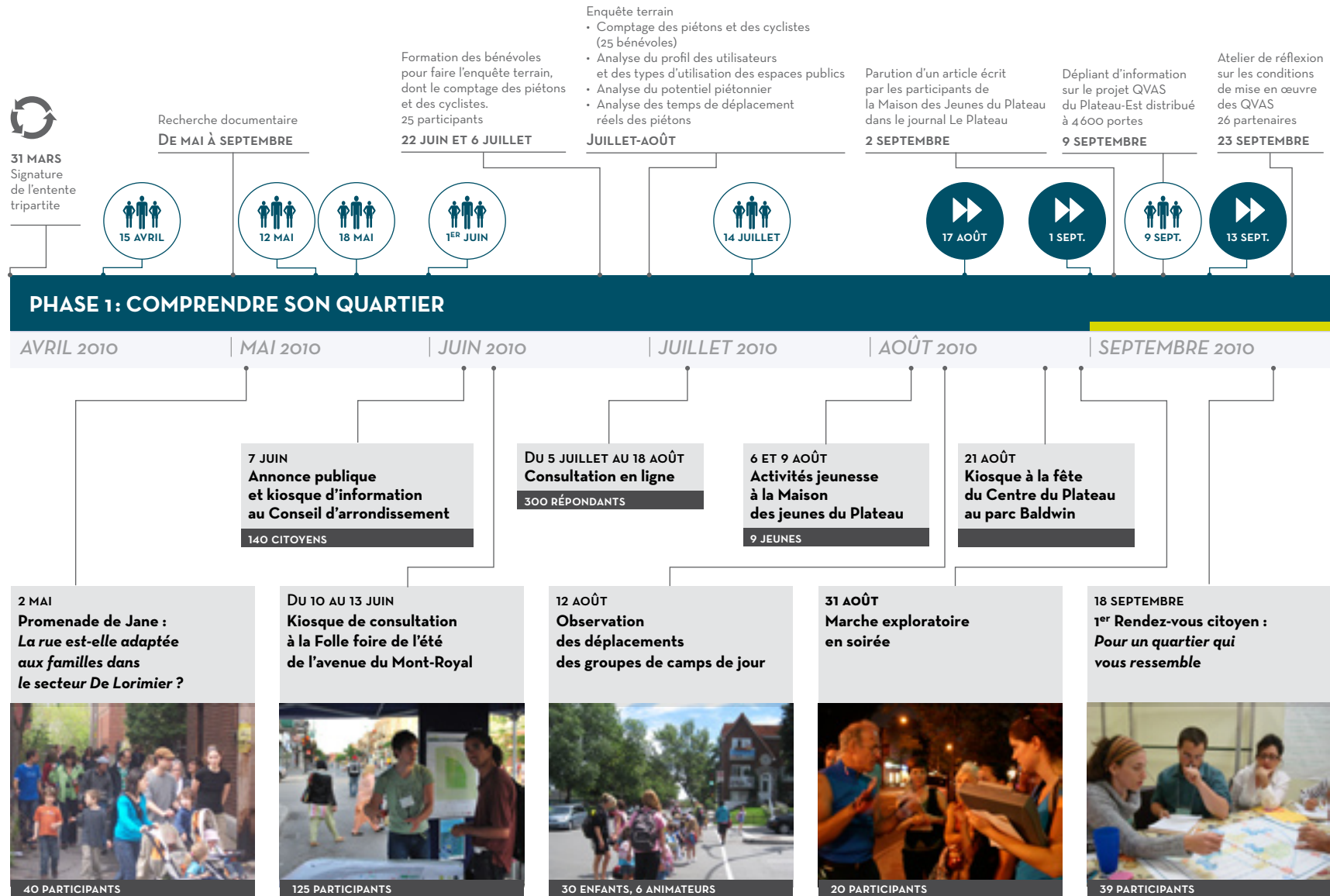
- Avenue du Mont-Royal Est
- Lien entre les lieux de fréquentation
- Secteur de la rue Masson
- Secteur des sites de la STM et de l'ancien concessionnaire Ford



#### POURQUOI UN SI PETIT TERRITOIRE ?

Un territoire d'un peu moins de 1 km<sup>2</sup> permet de trouver des solutions d'aménagement à l'échelle du milieu de vie.

## 1.10 LES ACTIVITÉS DE LA DÉMARCHE DE PLANIFICATION





Rencontre des 3 partenaires :  
La Maison d'Aurore, le CEUM,  
l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal



Rencontre du groupe  
de travail QVAS du Plateau-Est



Rencontre de suivi du comité processus  
(un comité du groupe de travail)



Toute la méthodologie et le détail  
des activités réalisées se trouvent en annexe.





Quartier **vert**  
*actif et en santé*  
**DU PLATEAU-EST**

## CAHIER 2 PORTRAIT

Ensemble pour un quartier vert, actif et en santé







# PORTRAIT DU QUARTIER PLATEAU-EST

## LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES ET SOCIALES

2.1	Le Quartier vert du Plateau-Est dans Montréal .....	1
2.2	Un territoire propice à la création d'un quartier vert .....	2
2.3	Une population de jeunes professionnels attirée par la réputation du quartier.....	7
2.4	Un mode de vie actif compromis par la place allouée à l'automobile .....	8

## LES HABITUDES DE DÉPLACEMENT DES RÉSIDENTS ET DES GENS QUI FRÉQUENTENT LE QUARTIER

2.5	Des habitudes de déplacements tournées vers les alternatives à l'auto-solo .....	11
2.6	Un quartier de travailleurs .....	13

## LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET LES DÉPLACEMENTS

2.7	Un quartier favorable aux transports actifs .....	15
2.8	Une desserte en transport collectif à bonifier .....	18
2.9	Des réseaux de transport routier et ferroviaire très utilisés .....	20

## LES PÔLES DE FRÉQUENTATION : LES RUES D'AMBIANCE, LES LIEUX FRÉQUENTÉS

2.10	L'avenue du Mont-Royal, une avenue attractive .....	28
2.11	Le secteur de l'avenue Laurier et de la rue Masson, une vie de quartier dynamique .....	30
2.12	Le boulevard Saint-Joseph, une artère de prestige.....	32
2.13	La frange industrielle bordant la voie ferrée, un secteur en transition .....	34

## SYNTHÈSE DU PORTRAIT

2.14	Diagnostic du portrait et des citoyens .....	37
------	--	----

**LES PRINCIPALES  
CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES  
ET SOCIALES**

## 2.1 LE QUARTIER VERT DU PLATEAU-EST DANS MONTRÉAL

Le Plateau-Est est un quartier du centre de Montréal construit entre les années 1895 et 1915<sup>1</sup>. Anciennement appelé village De Lorimier, il couvre la partie est de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal (PMR). À l'ouest, l'avenue Papineau est la voie d'accès au pont Jacques-Cartier et à la rive-sud de Montréal. Au nord-est, la voie ferrée du Canadien Pacifique (CP) marque la frontière avec l'arrondissement Rosemont - La-Petite-Patrie (RPP). Au sud, le Plateau-Est s'étend jusqu'à la rue Sherbrooke. Le secteur identifié pour le développement du Quartier vert, actif et en santé (QVAS) couvre la portion nord du Plateau-Est et inclut l'avenue commerciale du Mont-Royal.

Certains grands pôles d'attraction bordent le quartier :

- le Technopôle Angus,
- la rue commerciale Laurier et la Promenade Masson,
- les parcs Lafontaine et Laurier.

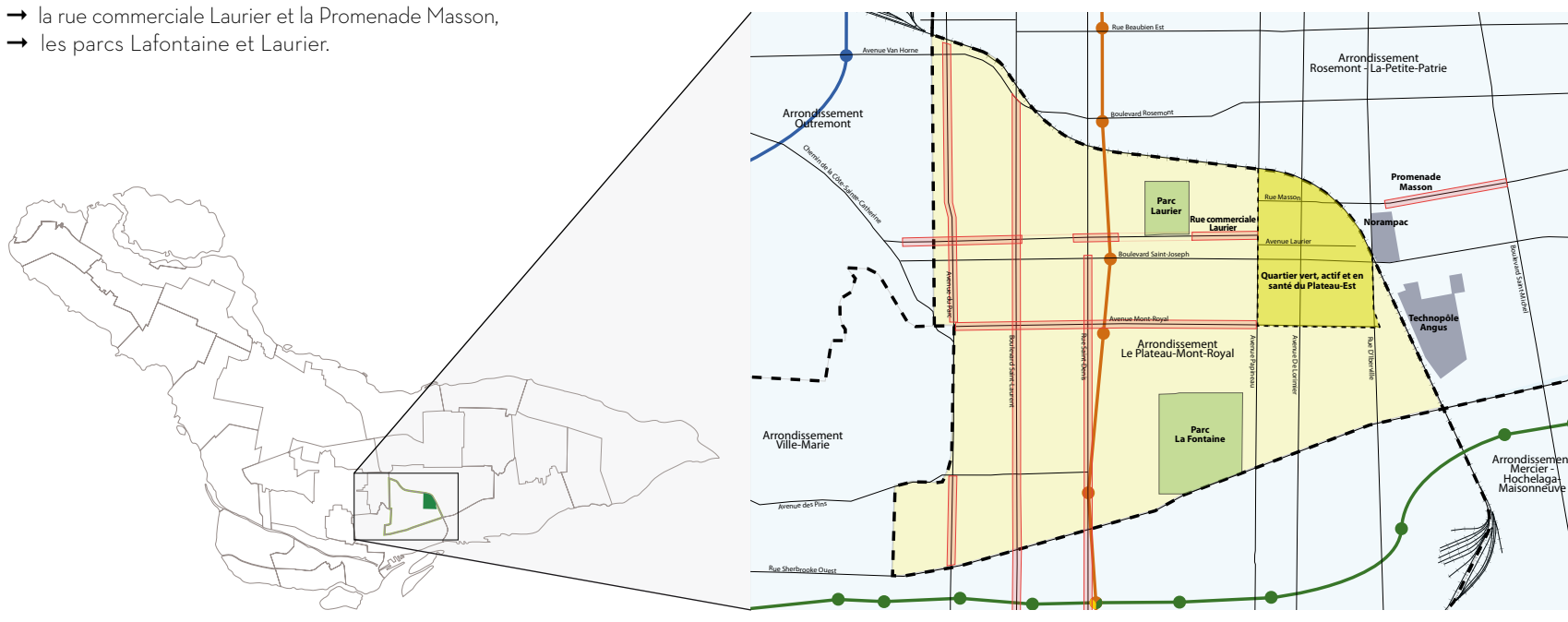
Du côté est de la voie ferrée, sur le site Norampac situé entre les rues Masson, Molson et Saint-Joseph, l'arrondissement RPP prévoit de construire 1163 logements, une polyclinique, un centre de la petite enfance (CPE) et une zone commerciale et de services (sur la rue Molson). À terme, 1700 nouveaux résidents seront accueillis. La question du désenclavement du site a donné lieu à plusieurs recommandations formulées par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) dans son rapport final de décembre 2010, dont une portait sur le lien avec l'arrondissement PMR.

### RECOMMANDATION DE L'OCPM

« Que soit envisagée par la Ville de Montréal la construction d'une passerelle piétonnière et cyclable au-dessus des voies ferrées vers le complexe le Centre du Plateau dans l'axe de la rue Laurier.<sup>2</sup> »

L'arrondissement RPP et la Ville de Montréal envisagent également de sécuriser l'intersection des rues Masson et D'Iberville et d'implanter une piste cyclable sur la rue Masson pour relier les deux arrondissements.

Le Quartier vert du Plateau-Est dans Montréal



<sup>1</sup> Benoît, M., Gratton, R., *Pignon sur rue*, 2<sup>e</sup> édition, Éditions Guérin (p.159). Montréal, 1991.

<sup>2</sup> Office de consultation publique de Montréal, *Projet de développement immobilier du site Norampac - Rapport de consultation publique* (p.26). Montréal, 2010.

## 2.2 UN TERRITOIRE PROPICE À LA CRÉATION D'UN QUARTIER VERT

### UN QUARTIER D'APPARTENANCE, DEUX AIRES DE VOISINAGE

Bien que les résidents du QVAS aient un fort sentiment d'appartenance au PMR ainsi qu'à l'est du Plateau, on peut distinguer deux aires de voisinage dans le secteur, de part et d'autre du boulevard Saint-Joseph. Selon une majorité de citoyens, le cœur du quartier se situe au parc des Compagnons de Saint-Laurent, sur l'avenue du Mont-Royal, mais un deuxième lieu est fréquemment nommé : le parc De Lorimier sur l'avenue Laurier.

### UNE FORME URBAINE DENSE ET COMPACTE

Une certaine densité de population permet d'assurer la viabilité des commerces de proximité et des services collectifs. En 2006<sup>3</sup>, 7 920 personnes habitaient le secteur du QVAS du Plateau-Est, sur une superficie de 0,76 km<sup>2</sup>. La densité moyenne du quartier, bien que légèrement inférieure à celle de l'arrondissement PMR, est près de 2,8 fois plus forte que celle de la Ville de Montréal.

#### NOMBRE DE RÉSIDENTS PAR KM<sup>2</sup>

10 421	QVAS du Plateau-Est
12 430	Arrondissement PMR
4 438	Ville de Montréal

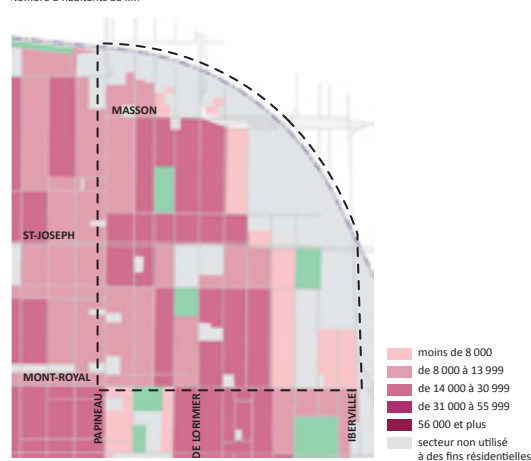
Cette densité s'explique par la trame urbaine serrée, ainsi que par la typologie des logements et des bâtiments du quartier. Les zones résidentielles sont réparties sur l'ensemble du secteur. À plusieurs endroits, elles sont ceinturées ou traversées par des rues absorbant un fort débit de circulation, ce qui peut avoir des conséquences négatives sur la santé des résidents.

Un quartier d'appartenance, deux aires de voisinage



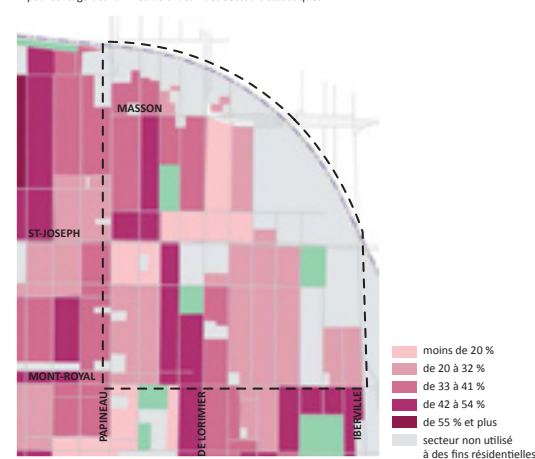
<sup>3</sup> Statistique Canada, Données du recensement, 2006.

**Densité de population dans le QVAS du Plateau-Est**  
Nombre d'habitants au km<sup>2</sup>



Ville de Montréal, Atlas sociodémographique de l'agglomération de Montréal, Arrondissement du Plateau-Mont-Royal, Montréal, 2006.

**Concentration des couples avec enfants dans le QVAS du Plateau-Est**  
En pourcentage des familles de chacun des secteurs statistiques



Ville de Montréal, Atlas sociodémographique de l'agglomération de Montréal, Arrondissement du Plateau-Mont-Royal, Montréal, 2006.

## DE MOINS EN MOINS D'EMPLACEMENTS POUR ACCUEILLIR DES LOGEMENTS SOCIAUX ET FAMILIAUX

Avec l'accélération du développement immobilier au cours des dernières années, l'offre de terrains à construire ou à requalifier dans le QVAS est de plus en plus mince. Quelques bâtiments résidentiels sont en construction ou en voie de l'être dans le secteur, au coin des rues St-Grégoire et Papineau (35 logements), Masson et Cartier (36 logements), Fullum et Gilford (8 logements), Messier et Gilford (6 logements) et Papineau et Gilford (13 logements et 1 commerce). Ces bâtiments, par leur implantation contiguë au trottoir, permettront de resserrer le cadre bâti et de conférer un caractère plus urbain aux intersections et aux rues.

Le projet Platopolis, actuellement en construction sur l'îlot compris entre les rues Mont-Royal, Messier, Gilford et Fullum, est le plus imposant. Au total, 196 logements, dont 66 destinés aux familles, seront bâtis, s'ajoutant aux 46 logements sociaux de la coopérative d'habitation Funambule construits durant l'été 2010.

L'îlot adjacent abrite actuellement le Centre de transport Mont-Royal de la Société de transport de Montréal (STM), cette dernière ayant exprimé dès 2003 sa volonté de fermer ses installations. Son déménagement est également revendiqué par la population et les acteurs du milieu, afin que soit construits des coopératives d'habitation et des équipements collectifs et communautaires, un besoin identifié lors de la vaste démarche d'analyse, de réflexion et de consultation sur le développement futur du secteur Plateau-Est amorcée en avril 2007. Il s'agit d'un enjeu de taille dans un quartier où la rétention des familles est au cœur des préoccupations des résidents. Une fonction du bâti plus appropriée sur l'avenue du Mont-Royal soutiendrait la relance économique de la portion est de cette artère commerciale.

Deux orientations en matière de logement issues de la Déclaration citoyenne *Pour un développement juste, équitable et solidaire du Plateau-Est* concernent précisément ce site.

### ORIENTATIONS DE LA DÉCLARATION CITOYENNE

Nous demandons

- que les terrains publics devenus vacants demeurent du domaine public;
- la priorité au logement social dans tout projet de développement domiciliaire sur des terrains publics, en particulier l'exclusivité sur le site qui sera laissé vacant par la STM lors du déménagement de ses installations.

### DES ESPACES DE VIE, DE TRAVAIL ET DE LOISIR QUI COHABITENT

Le Plateau-Est est un quartier mixte. La présence de l'axe ferroviaire a favorisé l'implantation et le maintien du caractère industriel du croissant nord-est. Au rythme des départs, les terrains et bâtiments ont changé progressivement d'usages et aujourd'hui le secteur accueille plusieurs institutions et petites entreprises, dont une majorité œuvrent dans les domaines de la fabrication et de la création, une particularité du Plateau Mont-Royal. Dans le secteur, l'avenue commerciale du Mont-Royal, dont le rayonnement déborde largement des frontières de la ville, est notamment réputée pour le raffinement de son offre alimentaire. Les avenues Laurier, Papineau et Masson regroupent également quelques commerces de proximité. Quelques établissements attirent une clientèle de l'extérieur du quartier : le CLSC du Plateau-Mont-Royal, le Centre du Plateau, le Centre de réadaptation Lucie-Bruneau et l'École des métiers de la construction de Montréal.

### DES TRANSPORTS ALTERNATIFS À LA VOITURE À DÉVELOPPER

Les stations de métro Laurier et Mont-Royal sont à environ 15 minutes de marche du secteur et 20 à 30 minutes sont nécessaires pour parvenir aux stations Frontenac, Préfontaine et Rosemont. Le quartier est desservi par sept lignes d'autobus. Malgré ce nombre élevé de lignes, en-dehors des heures de pointe, les déplacements en transport en commun sont peu compétitifs. Voilà un facteur qui peut expliquer que, dans le secteur, le taux de possession d'automobile soit plus élevé que dans le reste du PMR. Une alternative est la location de voitures en libre-partage grâce à l'entreprise Communauto, qui offre ses services dans le quartier.

En saison estivale, le secteur est desservi par le service de vélos en libre-partage BIXI, bien qu'aucun axe cyclable ne soit actuellement aménagé dans le quartier. Le cyclisme permet un temps de parcours concurrentiel par rapport aux autres modes de transport utilitaires, et est de ce fait à prioriser à proximité des lieux d'emploi et d'activités (environ 20 minutes pour accéder au Quartier des spectacles (5 km)). La proximité des lieux de destination favorise également la marche. Le recours à ces deux modes de déplacement actif est cependant freiné par la présence de frontières physiques et par l'enclavement du quartier.



**Les artères sont aménagées pour assurer la fluidité de la circulation.**

**Un automobiliste qui traverse un quartier sans s'y arrêter effectue un déplacement de transit.**

### UN QUARTIER TRAVERSÉ PAR DES AXES ROUTIERS ACHALANDÉS

Outre les rues résidentielles à caractère local, plusieurs axes routiers importants traversent le quartier. En raison du débit de véhicules important sur ces axes, les conditions de marche et de cyclisme sont difficiles et le risque de conflits entre automobilistes, piétons et cyclistes est accru aux intersections.

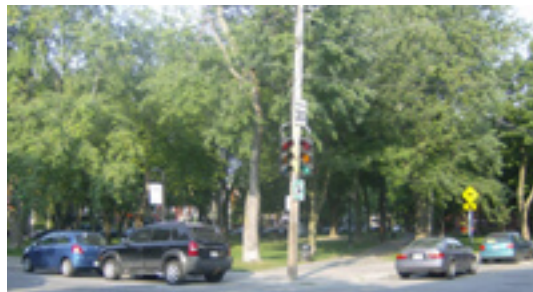
Le réseau routier de Montréal est hiérarchisé en cinq types de rues interconnectées les unes aux autres : les autoroutes, les artères principales et secondaires, les collectrices et les rues locales (voir carte en page 20). À Montréal, dans la majorité des cas, la classification s'est faite bien longtemps après l'aménagement des voies et des quartiers, ce qui explique que certaines rues n'aient pas le format adéquat pour absorber un débit de circulation élevé, ou qu'une vitesse de 50 km/h soit permise malgré la présence d'écoles, de centres de santé ou d'organismes communautaires sur ces artères.

#### ARTÈRES

**15 000 à plus de 30 000 véhicules par jour**

#### COLLECTRICES

**1 000 à 15 000 véhicules par jour**



La parc De Lorimier

### DE NOMBREUSES ZONES INHOSPITALIÈRES

Les axes les plus affectés par la circulation et la congestion, l'avenue Papineau et le boulevard Saint-Joseph, sont perçus comme des frontières qui limitent les déplacements actifs des citoyens.

La voie ferrée du CP enclave le quartier, et les cinq rues liant l'arrondissement du PMR à celui de RPP passent sous des viaducs, créant autant de zones inhospitalières pour les piétons et les cyclistes.

### DES RUES BORDÉES D'ARBRES MATURES

Le Plateau-Mont-Royal « a été reconnu plus d'une fois comme un des quartiers où il est le plus agréable de vivre en Amérique en raison de sa réputation de quartier branché »<sup>4</sup> mais également pour « le cachet de ses rues bordées d'arbres et ses espaces verts »<sup>5</sup>. Plusieurs rues, ainsi que le parc De Lorimier, présentent un couvert forestier remarquable.

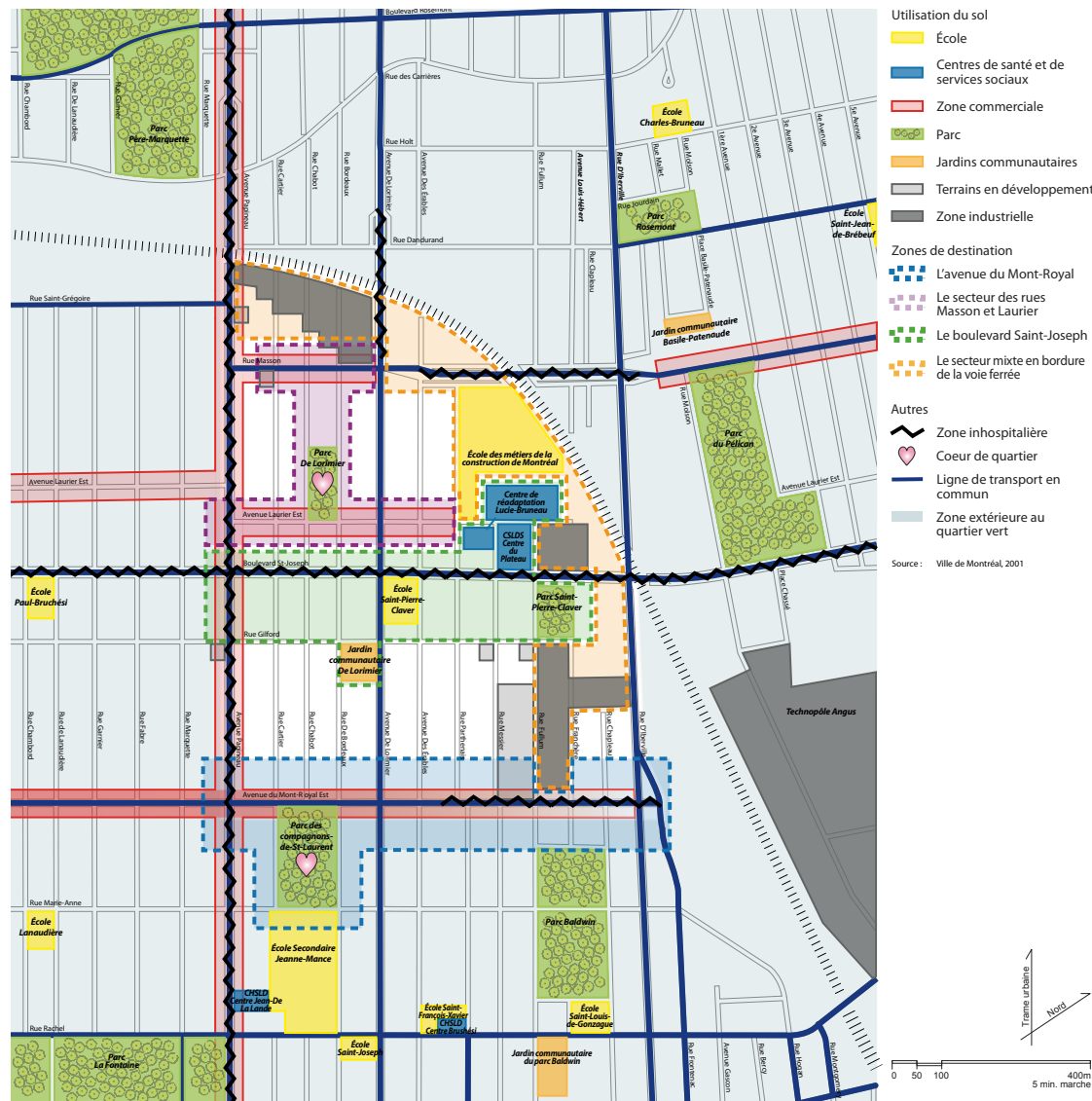
Les rues plantées contribuent à diminuer les îlots de chaleur urbains, car l'ombre offerte par la végétation protège du rayonnement solaire et diminue la température ambiante.



La rue De Lorimier

<sup>4,5</sup> Arrondissement Le Plateau-Mont-Royal, *Plan de déplacement urbain, Portrait et diagnostic des déplacements* p. 14, Montréal, 2008.

Un territoire propice à la création d'un quartier vert



Le 25 juin 2005, la température enregistrée dans le parc du Mont-Royal s'élevait à 21,8 °C, mais non loin de là, à l'angle du boulevard Saint-Laurent et de l'avenue du Mont-Royal, il faisait plutôt 33,5 °C. L'écart de 12 °C dans un rayon de moins de 1,5 kilomètre illustre bien le phénomène des îlots de chaleur créés par la prédominance du béton en milieu urbain<sup>6</sup>.

**LES RUELLES, DES LIEUX À S'APPROPRIER ET À VERDIR**

Comme le souligne le plan d'urbanisme de l'arrondissement, « les ruelles sont une composante importante de la trame urbaine montréalaise et du Plateau-Mont-Royal en particulier<sup>7</sup> ». Elles sont parfois sous utilisées ou mal entretenues, mais l'arrondissement PMR, grâce à son programme éco-quartier, favorise leur accessibilité et leur appropriation par les riverains et l'ensemble de la population<sup>8</sup>. L'objectif est de lutter contre les îlots de chaleur urbains. Dans l'arrondissement du PMR, plus de 53 km de ruelles pourraient être ainsi aménagés<sup>8</sup>.

Accompagné par l'éco-quartier Plateau-Mont-Royal, les résidents du quartier ont déjà créé six ruelles vertes depuis 1999. Dans son Plan de déplacement urbain adopté en mars 2009, l'arrondissement PMR s'est engagé à créer un réseau d'axes verts empruntant les ruelles du quartier (action 19).

<sup>6</sup> Corriveau, J., *Les îlots de chaleur se multiplient*, Le Devoir, Montréal, 20 février 2008.  
<sup>7</sup> Arrondissement Le Plateau-Mont-Royal, *Plan d'urbanisme de Montréal* (Partie II, chap.11), p. 9, Montréal, 2008.  
<sup>8</sup> Institut national de santé publique du Québec, *Adaptations aux changements climatiques : pratiques innovantes* (fiches technique), Montréal, 2010.

## UN CHAPELET D'ÎLOTS DE CHALEUR URBAINS EN BORDURE DE LA VOIE FERRÉE

Bien que reconnu pour la qualité de sa foresterie urbaine, le territoire du QVAS possède également certaines rues pauvres en végétaux. Ces rues sont majoritairement celles absorbant quotidiennement un fort débit d'automobiles, de camions et d'autobus. Fréquemment utilisées à des fins de transit, ces rues font également office de vitrines pour le quartier et leur pauvre aménagement contribue à alimenter l'image négative que peuvent avoir les visiteurs des quartiers centraux montréalais.



La présence de bandes plantées, en plus de créer un corridor visuel plus étroit qui ralentit les voitures, créé des zones tampon entre la rue d'une part et les piétons et les résidences de l'autre. Ces bandes peuvent avoir un impact sur le niveau de bruit ressenti, sur la rétention des particules émises par les véhicules et sur le sentiment de confort et de sécurité des marcheurs.

Des îlots de chaleur sont recensés à proximité de l'intersection de l'avenue du Mont-Royal et de l'avenue Papineau. Les concentrations les plus fortes se situent dans la frange industrielle longeant l'axe de la voie ferrée du CP<sup>9</sup>.

### AGRICULTURE URBAINE

L'arrondissement Le Plateau-Mont-Royal met à la disposition de ses citoyens 119 jardins au jardin communautaire De Lorimier (rue Gilford entre les rues de Bordeaux et De Lorimier). En plus de ce site municipal, des bacs ont été implantés dans la cour attenante à l'École Saint-Pierre-Claver à des fins d'agriculture urbaine.

### Îlots de chaleur et de fraîcheur



**Rues, ruelles et espaces verts**

- Parc
- Jardin communautaire et collectif
- Rue verte, dont la végétation est abondante
- Ruelle verte
- Entrée de ruelle fermée aux voitures

**Rues et secteurs pauvres en végétaux**

- Rue pauvre en végétaux
- Surface minérale

**Températures enregistrées (°C) (juin 2005)**

**Îlot de chaleur**

- [ 34.08 - 42 ]
- [ 33.08 - 34.08 ]
- [ 32.08 - 33.08 ]

**Zone tolérable**

- [ 27.08 - 32.08 ]

**Réseau routier**

- Artère
- Collectrice
- Zone inhospitalière

Sources: Arrondissement Le Plateau-Mont-Royal, 2007  
Ministère des Transports du Québec, 2001

Trame urbaine  
Nord

0 50 100 400 mètres  
équivalent à 5 minutes de marche

<sup>9</sup> Pérez-Arrau, C., Cartes d'identification des îlots de chaleur du Plateau-Mont-Royal, données de juin 2005, UQAM, Montréal, 2007.



## 2.3 UNE POPULATION DE JEUNES PROFESSIONNELS ATTIRÉE PAR LA RÉPUTATION DU QUARTIER

Les 4 575 ménages du QVAS du Plateau-Est regroupent 10 421 personnes, soit 10,3 % de la population de l'arrondissement PMR<sup>10</sup>.

Le secteur est caractérisé par une sous représentation des jeunes et des aînés. En effet, la proportion des jeunes de moins de 20 ans est de 13,3 %, un nombre bien en-deçà de la moyenne montréalaise (20,3 %). Les résidents de 50 ans et plus représentent 20,9 % de la population totale, un tiers de moins que la moyenne montréalaise (32 %), leur proportion chutant à 7,3 % chez les plus de 65 ans (Montréal, 15,2 %). Les jeunes adultes de 20 à 29 ans sont surreprésentés et forment 25,3 % de la population, alors qu'ils représentent 16,2 % seulement de la population à l'échelle de Montréal.

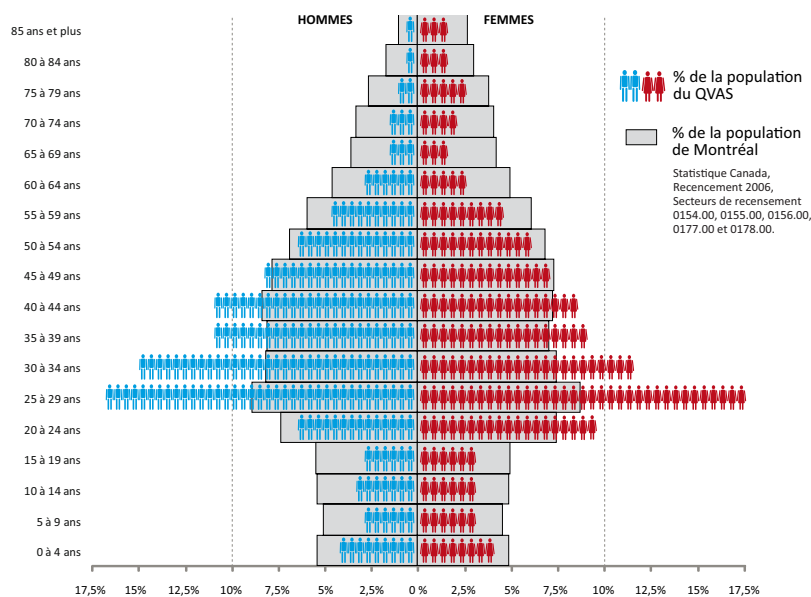
Cette sous représentation des jeunes et des aînés est encore plus grande lorsque l'on recense les utilisateurs des espaces publics. Bien qu'ils constituent 11 % de la population totale du QVAS, les jeunes de moins de 5 ans et les aînés de plus de 65 ans représentent environ 5 % de ces utilisateurs.<sup>11</sup>

Cette surreprésentation des jeunes adultes est corrélée au faible nombre de ménages avec enfants dans le quartier. En effet, presque 39,2 % sont des

ménages familiaux (1795 sur un total de 4 575), une proportion inférieure à la moyenne montréalaise de 55,2 %. Le nombre moyen d'enfants par famille est également légèrement en deçà de celui de la ville (PMR : 1,6 ; Montréal : 1,7). L'exode des familles peut s'expliquer, en partie, par l'offre de logements dans le PMR : ils comportent en moyenne 4,3 pièces dont 1,6 chambre à coucher et le prix des appartements à la location ou à l'achat est en constante augmentation.

Une orientation en matière de logement issue de la Déclaration citoyenne *Pour un développement juste, équitable et solidaire du Plateau-Est* traduit cette préoccupation.

Répartition de la population dans le QVAS du Plateau-Est selon l'âge et le sexe, 2006



### ORIENTATIONS DE LA DÉCLARATION CITOYENNE

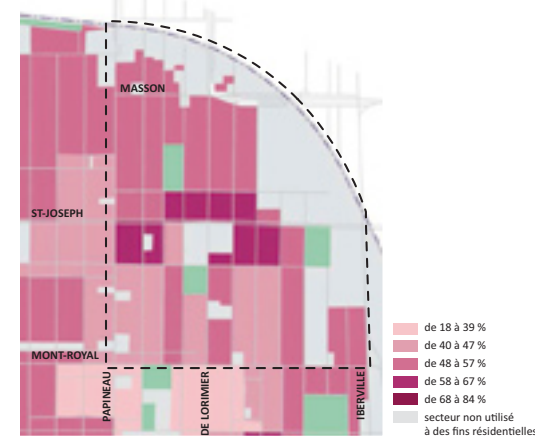
Nous demandons

→ Une meilleure offre de logement de qualité et à coût abordable pour les familles avec enfants.

À Montréal, on recense en moyenne 2,1 personnes par logement mais ce nombre chute à 1,7 dans l'arrondissement PMR. Ce résultat s'explique par le fait qu'un ménage sur deux est composé d'une personne seule (PMR : 52,3 %, Montréal : 39,6 %). Cette particularité culturelle contribue à faire pression sur l'offre de logements locatifs. Dans le QVAS, on remarque une concentration de ménages d'une personne autour du boulevard Saint-Joseph.

### Concentration des ménages d'une seule personne dans le QVAS du Plateau-Est

En pourcentage des ménages privés de chacun des secteurs statistiques



Ville de Montréal, Atlas sociodémographique de l'agglomération de Montréal, Arrondissement du Plateau-Mont-Royal, Montréal, 2006.

<sup>10</sup> Ville de Montréal, *Profil sociodémographique de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal* (données du recensement de 2006), Montréal en statistiques, 2009.

<sup>11</sup> CEUM, *Enquête Public Space, Public life*. Montréal, 2010.

## 2.4 UN MODE DE VIE ACTIF COMPROMIS PAR LA PLACE ALLOUÉE À L'AUTOMOBILE

L'Organisation mondiale de la santé et l'Agence de la santé publique du Canada recommandent, pour un adulte, un minimum de 30 minutes d'activité physique modérée 5 jours par semaine, ou 20 minutes d'activité physique intensive 3 jours par semaine. Pour les jeunes, 60 minutes ou plus par jour d'activité physique modérée à intense sont recommandées. Toutefois, nombreux sont les enfants et les adultes dont le volume d'activité physique recommandé n'est pas atteint et la transition vers des modes de déplacement actifs et sécuritaires constitue un moyen pour y parvenir.



**Au Québec, 55 % des adultes marchent moins d'une heure par semaine pour se déplacer<sup>12</sup>.**

### UNE POPULATION QUI MARCHE

La population du CSSS Jeanne-Mance<sup>13</sup> est, en moyenne, plus active que celle de Montréal<sup>14</sup>. L'écart est particulièrement important lorsque l'on observe la proportion d'enfants de moins de 12 ans qui ne se déplacent jamais de manière active pour les activités quotidiennes (CSSS Jeanne-Mance : 7 %; Ville de Montréal : 21 %). Dans les quartiers centraux montréalais, 40 % à 50 % des déplacements en heure de pointe s'effectuent à pied; en périphérie, moins de 20 %<sup>15</sup>. La forme urbaine compacte, la proximité des lieux de destination et le service de transport en commun sont des facteurs explicatifs. Ces habitudes de vie se répercutent également sur la forme physique des résidents.

**31 %**

DE LA POPULATION DE 18 ANS ET PLUS DU CSSS JEANNE-MANCE EST PEU ACTIVE DURANT SES LOISIRS (VILLE DE MONTRÉAL : 39 %)

**18 %**

DE LA POPULATION DE 12 ANS ET PLUS DU CSSS JEANNE-MANCE A UNE FAIBLE FRÉQUENCE D'ACTIVITÉ PHYSIQUE (VILLE DE MONTRÉAL : 20 %)

**7 %**

DE LA POPULATION DE 12 ANS ET PLUS DU CSSS JEANNE-MANCE NE SE DÉPLACE JAMAIS DE MANIÈRE ACTIVE POUR LES ACTIVITÉS QUOTIDIENNES (TRAVAIL, ÉTUDES, EMPLETTES) (VILLE DE MONTRÉAL : 21 %)

**30 %**

DE LA POPULATION DE 18 ANS ET PLUS DU CSSS JEANNE-MANCE A UN SURPLUS DE POIDS (VILLE DE MONTRÉAL : 43 %)

**22 %**

DE LA POPULATION DE 18 ANS ET PLUS DU CSSS JEANNE-MANCE SOUFFRE D'EMBOPOINT (MONTRÉAL : 30 %)

**8 %**

DE LA POPULATION DE 18 ANS ET PLUS DU CSSS JEANNE-MANCE SOUFFRE D'OBÉSITÉ (VILLE DE MONTRÉAL : 13 %)



**Les utilisateurs de transport en commun marchent en moyenne 26 minutes par jour<sup>19</sup>.**

**En 1971, environ 80 % des enfants canadiens de 7-8 ans marchaient pour se rendre à l'école. En 2003, ce pourcentage est de 67 %.**

**Les gens qui vivent dans des quartiers plus traditionnels et plus compacts (plus « marchables ») marchent plus de 30 minutes par semaine, comparativement à ceux qui vivent dans des quartiers modelés sur le type banlieue (peu « marchables »)<sup>20</sup>.**

<sup>12</sup> Nolin B., Hamel D., *Les Québécois bougent plus mais pas encore assez*, Annuaire du Québec 2006, Fides (p.296-311), Montréal, 2005.

<sup>13</sup> Le territoire couvert par le CSSS Jeanne-Mance correspond à la quasi-totalité du territoire de l'arrondissement PMR, à l'exception du quartier Milton-Parc et de la partie est de l'arrondissement Ville-Marie.

<sup>14</sup> Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, *Chiffres clés de la situation socio-santitaire du CSSS Jeanne-Mance* (En ligne) [www.santepubmtl.qc.ca/portrait/montreal/index.html](http://www.santepubmtl.qc.ca/portrait/montreal/index.html)

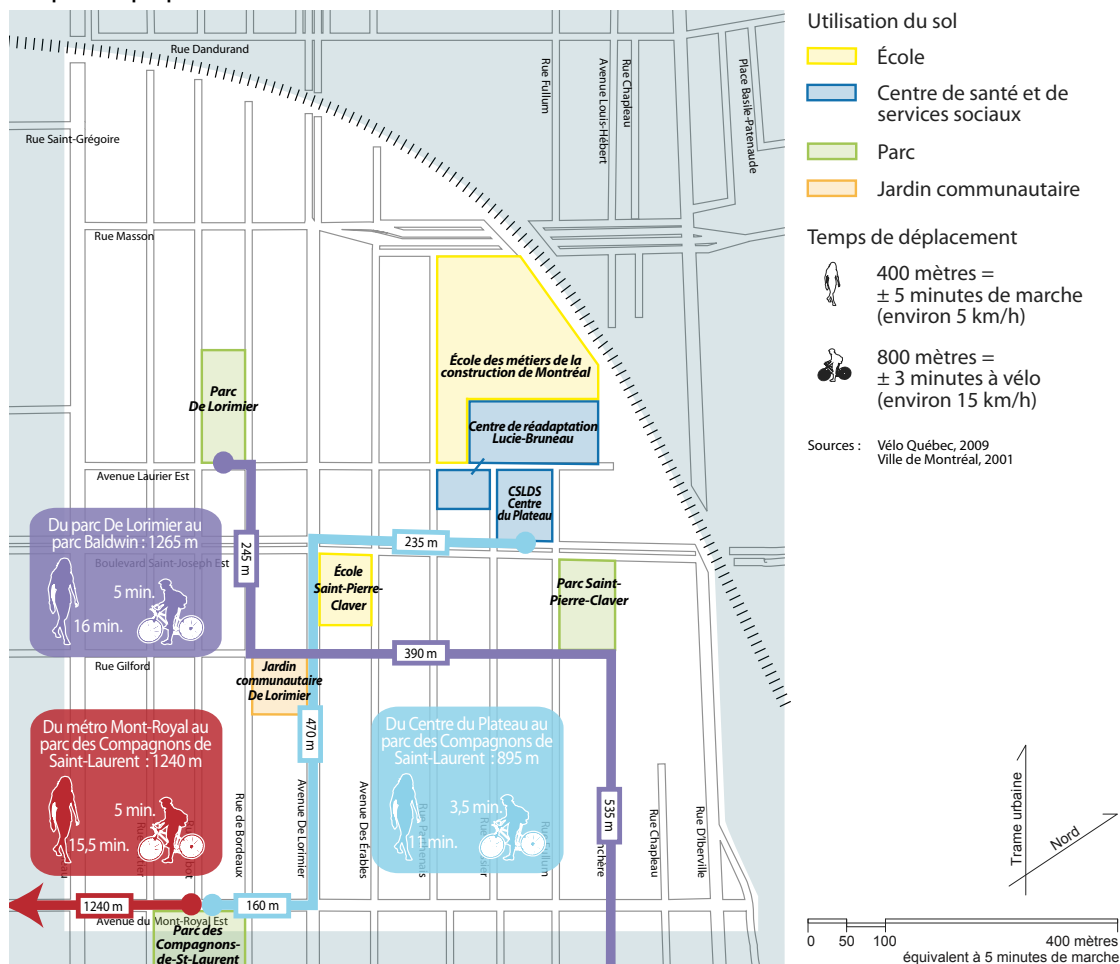
<sup>15</sup> Agence métropolitaine de transport, *Enquête Origine Destination*, Montréal, 2003.

<sup>16, 17, 18</sup> Vélo Québec, *Plan de déplacement de l'École Saint-Pierre Claver* (CSDM), p. 14. Montréal, 2008.

<sup>19</sup> Paquin, S., Pelletier, A., *Transport actif, potentiel piétonnier et aménagement urbain* (formation), Montréal, septembre 2008.

<sup>20</sup> Saelens et al., 2003.

### Un quartier propice à la marche et au vélo



### UN ACCÈS FACILE À DES ALIMENTS SAINS

L'environnement dans lequel un individu évolue a une influence sur ses habitudes de vie en matière d'activité physique et d'interactions sociales. Les habitudes alimentaires sont également grandement influencées par l'environnement dans lequel nous vivons. La consommation de fruits et de légumes frais est un facteur de prévention de plusieurs problèmes de santé dont l'obésité, les maladies cardiovasculaires et les cancers. Dans le quartier, l'accès aux fruits et aux légumes frais est assuré par de nombreux commerces de proximité.

- Sur une distance de 500 mètres, soit environ 6 minutes de marche, les résidents de l'ensemble du quartier peuvent s'approvisionner en fruits et en légumes frais.
- Les zones résidentielles à l'est de la rue Fullum et, particulièrement le secteur de la rue D'Iberville, présentent une concentration moins grande de points de vente de fruits et légumes. Le déménagement récent du marché Métro vers l'est vient combler un besoin.



L'absence de commerces de proximité offrant des fruits et des légumes frais peut avoir un impact sur la santé des personnes, notamment si ces dernières n'ont pas un accès facile à un mode de transport.

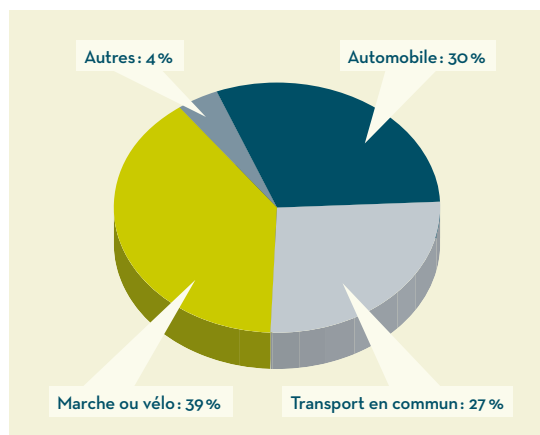
**LES HABITUDES DE DÉPLACEMENT  
DES RÉSIDENTS ET DES GENS  
QUI FRÉQUENTENT LE QUARTIER**

## 2.5 DES HABITUDES DE DÉPLACEMENT Tournées vers les alternatives à l'auto-soleo

### LES DÉPLACEMENTS DES RÉSIDENTS

Selon les données de l'enquête Origine-Destination de 2008 réalisée par l'Agence métropolitaine de transport (AMT)<sup>21</sup>, les comportements de mobilité des résidents du QVAS du Plateau-Est sont à l'image de ceux observés à l'échelle du périmètre du Plateau-Mont-Royal<sup>22</sup>. On observe cependant un contraste important entre ces derniers et ceux observés dans les quartiers centraux de l'île de Montréal<sup>23</sup>. Les résultats de l'enquête indiquent que 30 % de tous les déplacements effectués par les résidents du QVAS sont effectués en automobile, si l'on inclut conducteurs et passagers. Cette part modale est inférieure à la part modale du Plateau et des quartiers centraux de Montréal.

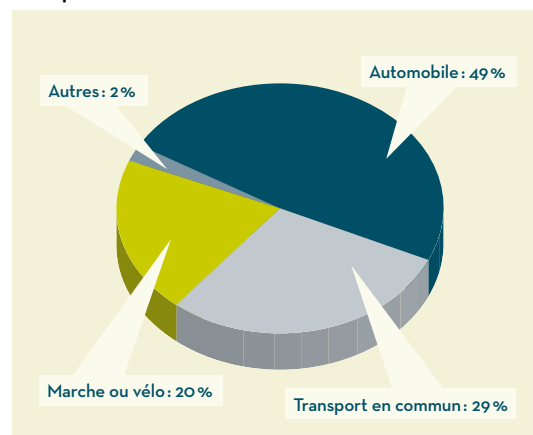
Répartition des déplacements selon le mode de transport utilisé par les résidents du QVAS du Plateau-Est.



Toutefois, il n'existe aucune différence notable en ce qui concerne la part modale des transports collectifs. Les déplacements dans le QVAS du Plateau-Est sont réalisés à 27 % en transport collectif, comme c'est le cas dans le Plateau-Mont-Royal, tandis que les quartiers centraux enregistrent une part modale de 29 %.

Non seulement les résidents du QVAS utilisent davantage les transports collectifs comme moyen de transport, mais les ménages du QVAS possèdent en moyenne moins d'automobiles que les ménages de la ville de Montréal.

Répartition des déplacements selon le mode de transport utilisé par les résidents des quartiers centraux de l'île de Montréal.



Motorisation des ménages des quartiers centraux de l'île de Montréal et du QVAS du Plateau-Est.

	QUARTIERS CENTRAUX DE L'ÎLE DE MONTRÉAL	QVAS DU PLATEAU-EST
Proportion de ménages possédant une automobile ou plus	61,2 %	57,3 %
Nombre d'automobiles par ménage		
Aucune	38,8 %	42,7 %
Une	46,3 %	50,6 %
Deux et plus	14,9 %	6,7 %
Nombre moyen d'automobiles par ménage	0,81	0,73

<sup>21</sup> AMT, Enquête Origine-Destination 2008 : Mobilité des personnes dans la région de Montréal. Montréal, 2008.

<sup>22</sup> Les frontières du quartier « Plateau-Mont-Royal » définies par l'AMT diffèrent légèrement des frontières officielles de l'arrondissement Le Plateau-Mont-Royal.

<sup>23</sup> La définition de Montréal-Centre, selon l'AMT, correspond aux secteurs municipaux suivants :

Secteurs de la Ville de Montréal : Sud-Ouest, Notre-Dame-de-Grâce, Côte-des-Neiges, Plateau-Mont-Royal, Villeray, Ahuntsic, Saint-Michel, Rosemont, Sud-Est, Mercier et Outremont. Villes liées : Mont-Royal, Westmount, Hampstead, Côte-Saint-Luc.

De plus, les résidents du quartier Plateau-Mont-Royal et du QVAS du Plateau-Est utilisent, lors de leurs déplacements quotidiens, deux fois plus les transports actifs, c'est-à-dire la marche et le vélo, que ne le font les résidents de l'ensemble de la Ville de Montréal.

LA PART MODALE DES DÉPLACEMENTS EFFECTUÉS EN AUTOMOBILE DANS LE QVAS DU PLATEAU-EST EST DE **30 %** (PMR : 34 %, QUARTIERS CENTRAUX : 49 %)

LA PART MODALE DES DÉPLACEMENTS ACTIFS DANS LE QVAS DU PLATEAU-EST EST DE **39 %** (PMR : 36 %, QUARTIERS CENTRAUX : 20 %)



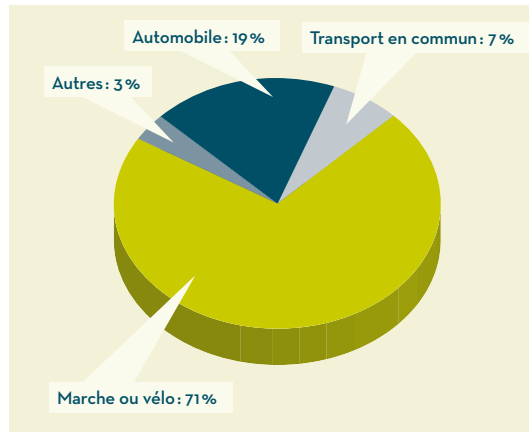
### RÉSULTATS DU SONDRAGE EN LIGNE

82 % des répondants au sondage en ligne utilisent fréquemment un mode de déplacement actif (marche, vélo personnel ou BIXI) pour se rendre sur l'avenue du Mont-Royal durant l'été. Au cours de la saison hivernale, 61 % d'entre eux continuent de s'y rendre à pied ou à vélo.

### LES DÉPLACEMENTS DE MOINS DE DEUX KILOMÈTRES

L'environnement bâti influence les distances parcourues et les modes de transport utilisés pour les déplacements quotidiens. Les résidents du QVAS du Plateau-Est sont très actifs et ont souvent recours à la marche et au vélo pour leurs déplacements dans leur quartier et au-delà du périmètre du QVAS. De ces déplacements, 46,1 % sont de moins de deux kilomètres.

#### Répartition des déplacements de moins de deux kilomètres selon le mode de transport utilisé par les résidents du QVAS du Plateau-Est.



### LES DÉPLACEMENTS DES ENFANTS ET DES AÎNÉS

Seulement 9 % des déplacements à pied effectués par les résidents du QVAS du Plateau-Est sont effectués par des jeunes de moins de vingt ans, ceux-ci représentant pourtant 13,2 % de la population. Les caractéristiques physiques, comportementales et cognitives de ces derniers en font des usagers de la rue particulièrement vulnérables. À l'échelle de l'arrondissement Le Plateau-Mont-Royal, 22,3 % des piétons blessés entre 1999 et 2003 avaient moins de 19 ans.

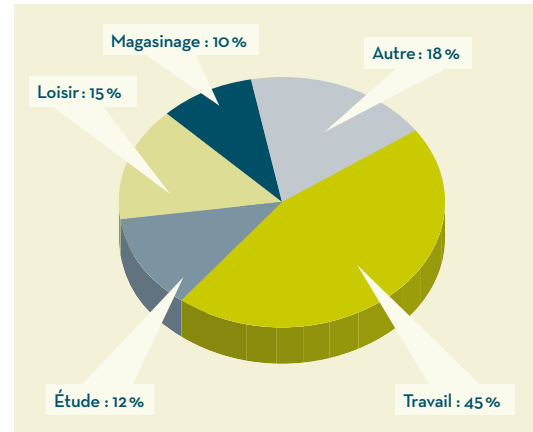
Les personnes âgées de 65 ans et plus, bien qu'elles représentent 7,3 % de la population du QVAS, ont recours à la marche pour seulement 3,8 % de leurs déplacements. À l'échelle de l'arrondissement PMR, 13,6 % des piétons blessés entre 1999 et 2003 avaient plus de 65 ans.

## 2.6 UN QUARTIER DE TRAVAILLEURS

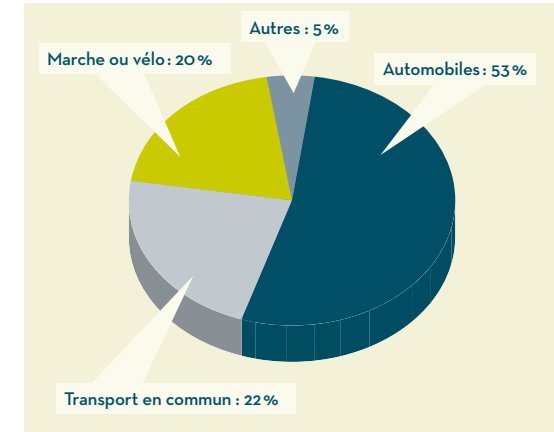
L'arrondissement Plateau-Mont-Royal (PMR) est un quartier majoritairement résidentiel. Cependant, on constate une grande diversité de lieux attirant une population de l'extérieur : lieux d'emploi ou d'éducation, équipements institutionnels, commerces et lieux de loisirs.

À plus petite échelle, le QVAS du Plateau-Est attire de l'extérieur près de 6 000 personnes quotidiennement, des gens qui ne résident pas dans le quartier mais qui fréquentent un lieu à l'intérieur des limites du QVAS. Les principaux motifs évoqués sont le travail (45%) et les loisirs (15%). Près de la moitié de ces déplacements (45%) s'effectuent au cours de la période de pointe du matin.

Répartition des déplacements effectués par les non-résidents ayant comme destination le QVAS du Plateau-Est selon le motif.



Répartition des déplacements effectués par les non-résidents ayant comme destination le QVAS du Plateau-Est selon le mode de transport utilisé.



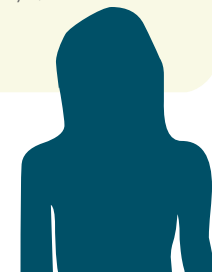
Malgré un positionnement central dans l'agglomération et un réseau de transport en commun bien intégré, la majorité des déplacements effectués dans le QVAS sont réalisés en automobile (53%) et seulement un sur cinq en transport en commun (22%). Ces habitudes de déplacement influencent les modalités d'utilisation de l'espace public, puisqu'à destination ces véhicules doivent trouver un stationnement.



**Les déplacements effectués par les résidents des quartiers limitrophes au QVAS sont comptabilisés comme des déplacements de résidents extérieurs (par exemple à l'intersection des rues Saint-Joseph et Fabre).**

« Sa multitude de cafés, de bars, de restaurants, de théâtres et de boutiques attire quotidiennement l'équivalent de la population totale de l'arrondissement, soit plus 100 000 personnes. »

Arrondissement du Plateau-Mont-Royal, Plan de déplacements urbain du Plateau-Mont-Royal, 2006, p. 13



# LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET LES DÉPLACEMENTS



## 2.7 UN QUARTIER FAVORABLE AUX TRANSPORTS ACTIFS

### UNE TRAME DE RUE CONTRIBUANT AUX DÉPLACEMENTS À PIED

Grâce à sa forme urbaine, les services de proximité du QVAS du Plateau-Est sont facilement accessibles à pied (stations de métro Mont-Royal et Laurier, commerces, écoles, parcs, etc.) et le quartier possède déjà des aménagements favorisant et sécurisant les déplacements piétonniers. Compte tenu de la trame de rues très régulière, il n'y a pas d'obstacle physique majeur aux déplacements dans le quartier, à l'exception de la voie ferrée, qui limite de manière très importante l'accès vers l'arrondissement Rosemont – La-Petite-Patrie (RPP). En effet, plus on se rapproche de la voie ferrée, moins les rues sont attirantes en raison de la présence de zones industrielles, de viaducs, etc. De plus, on observe à de nombreux endroits des passages illégaux sur la voie ferrée permettant de rejoindre plus facilement l'un ou l'autre côté de l'axe. Les rues Papineau et Saint-Joseph sont également considérées comme des frontières physiques par les citoyens. Certaines grandes artères présentent des trottoirs qui semblent étroits par rapport au débit des automobiles qui circulent sur ces axes, comme la rue D'Iberville ou l'avenue Papineau.

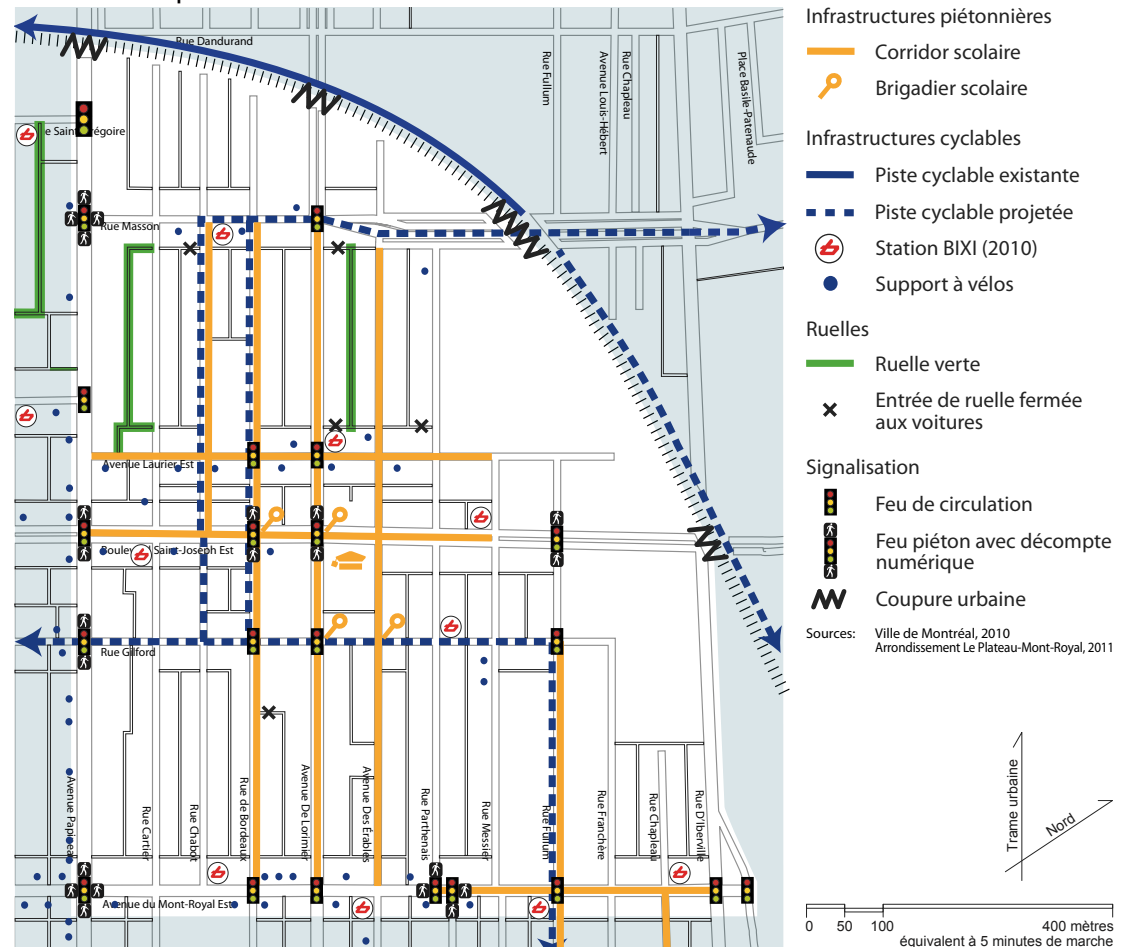


Un trottoir achalandé sur l'avenue du Mont-Royal.

Une grande partie des rues du QVAS sont désignées par le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) comme des corridors scolaires des écoles Saint-Pierre-Claver et Saint-Louis-de-Gonzague. La présence de brigadiers scolaires aux intersections à proximité des écoles permet aux enfants de traverser les rues de manière sécuritaire.

Le long de ces corridors scolaires, l'arrondissement PMR a mis en place divers aménagements favorisant les déplacements sécuritaires : des feux à décompte numérique, des passages pour piétons texturés (avenue du Mont-Royal, boulevard Saint-Joseph en 2011), etc. Toutefois, ces corridors scolaires ne bénéficient d'aucune signalisation indiquant leur présence aux automobilistes.

### Réseau de transport actif



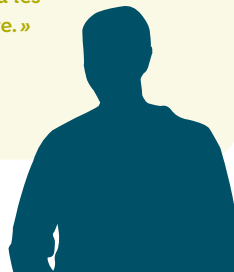
## UN RÉSEAU CYCLABLE À DÉVELOPPER

Le QVAS ne possède pas de réseau cyclable. Des liens cyclables sont cependant projetés pour le printemps 2011 sur les rues Gilford et Masson. L'arrondissement RPP serait ainsi relié à l'arrondissement PMR de manière sécuritaire. De plus, la Ville de Montréal, dans son Plan de transport de 2008, propose l'ajout de voies cyclables sur les rues Gilford, Chabot, de Bordeaux et Fullum.

Malgré l'absence de voies cyclables, le quartier dispose de mobilier facilitant le stationnement des vélos. En effet, des supports à vélos sont disponibles sur les rues commerciales ainsi qu'à proximité des lieux de fréquentation. Ils ne semblent pas être en nombre suffisant ou localisés aux bons endroits, car le stationnement sur le mobilier urbain, sur les arbres ou sur les propriétés privées est régulièrement observé. De plus, les supports à vélos actuellement installés sur les trottoirs font parfois obstacle aux déplacements des piétons. Ils demeurent peu nombreux dans les rues résidentielles.

*« Le stationnement « sauvage » (sur l'avenue du Mont-Royal), résultat d'un manque d'espaces de stationnement pour les vélos, est souvent source de gêne pour les piétons ou les personnes à mobilité réduite. »*

Comité circulation  
du Plateau-Mont-Royal,  
PDU Citoyen, 2008, p. 50



Huit stations de vélos en libre-service BIXI sont présentes dans le QVAS, deux autres à moins de 50 mètres du territoire.

**Avec la mise en place de la voie réservée aux heures de pointe sur le boulevard Saint-Joseph durant l'été 2011 (dans le sens de la pointe : vers l'ouest le matin et vers l'est le soir), les cyclistes ne pourront plus légalement rouler dans la voie de droite pendant ces heures. Faute d'alternative cyclable sur le boulevard, ils devront utiliser les rues adjacentes.**

## UN QUARTIER TRÈS ACTIF ET ATTRAYANT

L'avenue du Mont-Royal est la rue du QVAS qui attire le plus de piétons, quelle que soit la période de la semaine. Durant la période estivale 2010, la rue commerciale a attiré chaque jour de semaine près de 8500 personnes

sur le tronçon entre les avenues Papineau et De Lorimier, et près de 5300 personnes à l'est de l'avenue De Lorimier<sup>24</sup>. Les rues de la partie nord du QVAS semblent être moins achalandées, une disparité qui s'amplifie la fin de semaine.

**L'intersection des avenues Mont-Royal et Papineau est l'intersection la plus achalandée du QVAS :**

- 1100 piétons traversent l'intersection au cours de l'heure de pointe de 16h30 à 17h30 (données de comptage de l'arrondissement PMR, hiver 2004).
- près de 3100 usagers des transports collectifs montent ou descendent d'un autobus à cette intersection chaque jour de semaine (données de comptages de la STM, automne 2010).



La rue Masson, un axe emprunté massivement par les cyclistes.

<sup>24</sup> Les comptages ont été effectués au mois de juillet 2010 entre 8h et 23h sur huit tronçons du QVAS.

Pendant la semaine, les cyclistes réalisent davantage de déplacements est-ouest que nord-sud. Ils sont très présents sur l'avenue du Mont-Royal (près de 2 000 cyclistes par jour), sur la rue Masson (1 300 cyclistes par jour) et sur le boulevard Saint-Joseph (1100 cyclistes par jour). Étonnamment, ces rues ne font pas partie du réseau cyclable prévu par la Ville de Montréal. On peut estimer que les déplacements à vélo réalisés sur la rue Masson et le boulevard Saint-Joseph sont des déplacements de transit, puisque peu de commerces et de services y sont implantés, contrairement à l'avenue du Mont-Royal qui regroupe plusieurs lieux de destination.

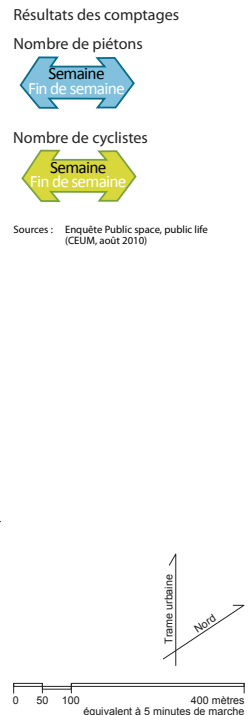
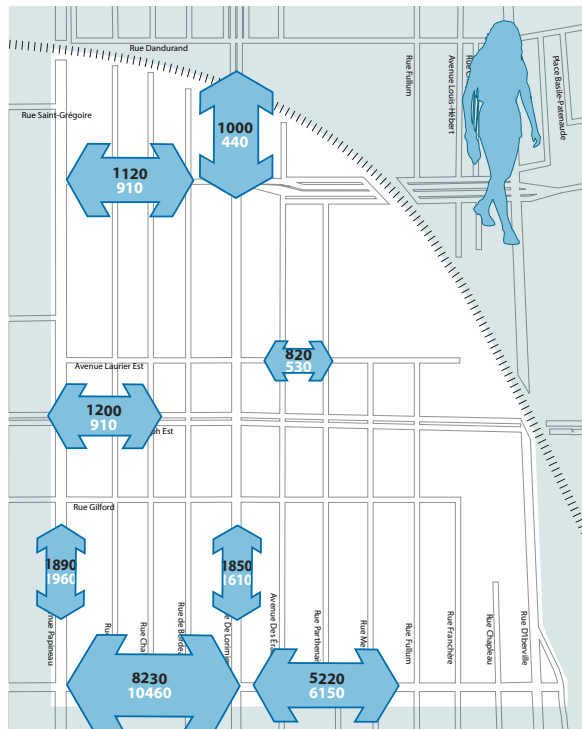
Cette hypothèse est confirmée par les comptages réalisés pendant la fin de semaine. En effet, pendant la fin de semaine, l'avenue du Mont-Royal est deux à trois fois plus achalandée que les autres rues du QVAS.

**Quel que soit le mode de transport, les personnes se déplaçant dans le QVAS sont plus nombreuses dans l'après-midi que le matin, particulièrement à l'heure de sortie du travail et des écoles.**

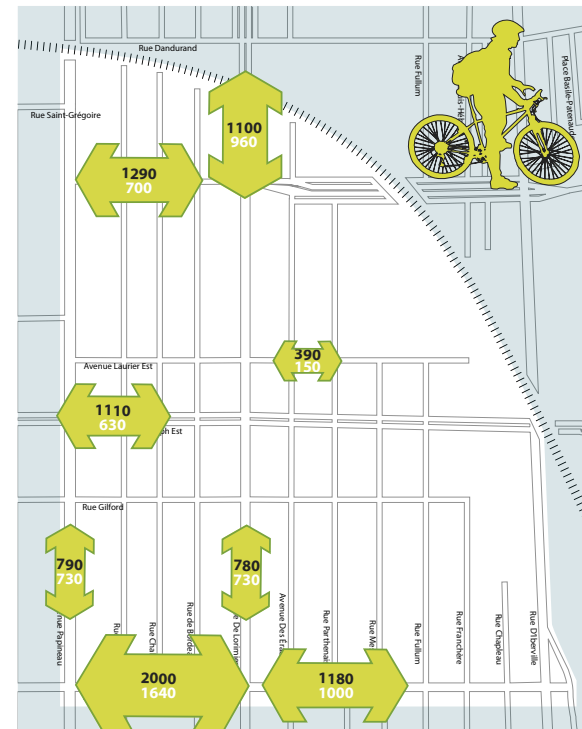


Les cyclistes et les autobus cohabitent tant bien que mal sur l'avenue du Mont-Royal

**Nombre de marcheurs durant une journée de semaine et de fin de semaine entre 8h00 et 23h00**



**Nombre de cyclistes durant une journée de semaine et de fin de semaine entre 8h00 et 23h00**



## 2.8 UNE DESERTE EN TRANSPORT COLLECTIF À BONIFIER

### UN QUARTIER BIEN DESSERVI

Les stations de métro et les gares de train de banlieue sont absentes du QVAS du Plateau-Est. Les stations de métro Laurier et Mont-Royal sont à environ quinze minutes de marche. L'absence d'un accès direct dans l'axe est-ouest est compensée par

la ligne Express 427 sur le boulevard Saint-Joseph, qui a une fréquence de passage aux dix minutes pendant les périodes de pointe. Au total, le QVAS est traversé par sept lignes de jour et trois lignes de nuit. Les lignes 45-Papineau et 97-Mont-Royal font partie du réseau « 10 min MAX » de la STM,

c'est-à-dire que les autobus de ces lignes circulent à une fréquence inférieure à dix minutes dans le sens de la pointe.

Dès le printemps 2011, une voie réservée sera mise en place sur le boulevard Saint-Joseph entre les rues Saint-Urbain et Messier. Elle sera en service pendant les périodes de pointe dans le sens de la pointe (vers l'ouest le matin et vers l'est le soir).

Le service de transport en commun semble répondre à la demande pendant les heures de pointe, avec cinq lignes circulant à une fréquence inférieure à dix minutes, notamment dans le sens de la pointe. Toutefois, l'important débit de véhicules aux heures de pointe ralentit souvent les services d'autobus sur les rues congestionnées. En dehors des heures de pointe ou dans le sens inverse de la pointe, ainsi que pendant la fin de semaine, la fréquence des autobus est plus faible et est considérée insuffisante par les citoyens.

### Réseau de transport en commun



**Le sens de la pointe. Les véhicules qui roulent en direction du centre-ville de Montréal le matin et en direction de la banlieue le soir circulent dans le sens de la pointe, c'est-à-dire dans le sens de la majorité des véhicules aux périodes du matin et du soir.**

D'autres modes de transports collectifs se greffent au transport en commun et en diversifient l'offre. En effet, on trouve deux postes de taxis dans le QVAS, sur l'avenue du Mont-Royal au coin des rues Papineau et Messier, ainsi que cinq stations Communauto; trois stations supplémentaires sont à moins de 50 mètres du périmètre. À l'hiver 2011, le QVAS du Plateau-Est comptait plus de 360 abonnés à Communauto.

## L'ACHALANDAGE EN TRANSPORT COLLECTIF

Les déplacements en transport en commun représentent 37% des déplacements pour le travail ou les études des résidents du QVAS. La part modale du transport en commun est sensiblement la même dans l'arrondissement (35%) et à l'échelle de la Ville de Montréal (35%).

De manière générale, les lignes d'autobus qui traversent le quartier sont assez achalandées, notamment la ligne 45-Papineau, qui enregistre plus de 17 800 usagers par jour. Les autobus sont souvent bondés au moment de traverser le QVAS. Une fois le QVAS traversé, davantage d'usagers descendent des autobus qu'ils n'y montent. Enfin, la présence de la ligne d'autobus 97, qui compte plus de 9 000 usagers par jour et qui emprunte l'avenue du Mont-Royal pour la majeure partie de son parcours, fait de cette artère la rue où on recense le plus de personnes montant dans les autobus et en descendant.

En semaine, quatre intersections au sein du QVAS ont un achalandage de plus de 1 000 usagers montant ou descendant des autobus.

NOMBRE DE PERSONNES MONTANT OU DESCENDANT DES AUTOBUS PAR JOUR DE SEMAINE À L'INTERSECTION.

PAPINEAU ET MONT-ROYAL	3 000
PAPINEAU ET MASSON	1 200
MONT-ROYAL ET DE LORIMIER	1 200
PAPINEAU ET SAINT-JOSEPH	1 000

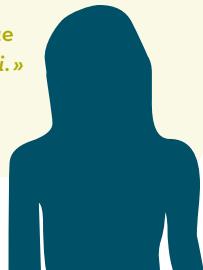
Avec 1 600 usagers par jour, la nouvelle ligne 427 sur le boulevard Saint-Joseph (en service seulement aux heures de pointe et dans le sens de la pointe) est un succès qui traduit bien le besoin des résidents pour une desserte rapide vers le centre-ville.

Les usagers sont tous, avant ou après leur déplacement en autobus, des piétons. Le plus souvent, leur destination est leur domicile, leur lieu de travail, un service ou un commerce. Les lignes d'autobus du boulevard Saint-Joseph et de l'avenue du Mont-Royal sont très attractives pour les résidents et visiteurs du QVAS. Par exemple, environ 34 % du total des usagers de l'autobus 27-Saint-Joseph montent ou descendent dans le périmètre du QVAS. Ce pourcentage est similaire pour la ligne 97-Mont-Royal (31 %), ce qui démontre l'importante demande pour ces lignes.

**L'intersection des rues Papineau et Mont-Royal est la plus achalandée du QVAS en termes de déplacements actifs et routiers. Elle est aussi celle qui présente le plus grand nombre d'accidents ayant entraîné l'intervention d'Urgences Santé au cours des dix dernières années.**

*« Les participants sont divisés quant à la qualité du service de transport en commun disponible [...]. En effet, ceux qui utilisent le service d'autobus [...] durant les heures de pointe se disent relativement satisfaits, alors que les autres croient que le Plateau-Est est mal desservi. »*

Action Solidarité Grand Plateau,  
Regard des résidents 2009



L'achalandage accru des aires d'attente peut constituer des obstacles pour les passants

## 2.9 DES RÉSEAUX DE TRANSPORT ROUTIER ET FERROVIAIRE TRÈS UTILISÉS

### UNE TRAME DE RUE ORTHOGONALE COUPÉE PAR LA VOIE FERRÉE

Le réseau routier du QVAS du Plateau-Est fait 13 kilomètres de long, sans compter les ruelles. Plusieurs artères et collectrices connectent le quartier à l'arrondissement Rosemont—La-Petite-Patrie (RPP).

Les rues locales nord-sud sont majoritairement à sens unique dans le même sens d'un bout à l'autre du QVAS, favorisant ainsi les « itinéraires malins ». Seule la rue des Érables change de sens, au niveau du boulevard Saint-Joseph.

Certaines rues locales ont une largeur excessive. Les rues Parthenais, Fullum, Messier et Laurier mesurent plus de 11 mètres de large, ce qui est inadapté à leur fonction et peut entraîner des vitesses de circulation au-delà des vitesses prescrites. À certains endroits, des mesures de rétrécissement de la chaussée ont été réalisées :

- sur la rue Parthenais (entre les rues Gilford et Mont-Royal), le stationnement en épi réduit d'environ deux mètres la voie de circulation,
- sur la rue Laurier (à l'intersection Messier en face du centre Lucie-Bruneau), un séparateur central permet de rétrécir et d'encadrer l'intersection.

Dans le QVAS, l'heure de pointe du soir est de 16h30 à 17h30. Durant cette période, le boulevard Saint-Joseph, artère majeure de l'arrondissement, est le plus achalandé, avec un débit routier de plus de 2 300 véhicules par heure. L'avenue Papineau est également très achalandée, environ 2 000 véhicules y circulent. La rue Masson et l'avenue du Mont-Royal accueillent un volume de voitures beaucoup moins élevé : un maximum de 600 véhicules par heure est observé<sup>25</sup>.



La rue des Érables, un endroit plus convivial pour le débarqu岸ère de l'école Saint-Pierre-Claver actuellement sur la rue De Lorimier.



La rue Parthenais, à l'intersection de la rue Gilford, a une largeur de 12,8 mètres pour une seule voie de circulation et du stationnement de part et d'autre de la chaussée.



La circulation automobile sur le boulevard Saint-Joseph est importante durant la période de pointe du matin.



Un centre de manutention qui a pignon sur la rue D'Iberville.

### DES PROBLÈMES DE TRANSIT ET DE LIVRAISON AU CŒUR D'UN QUARTIER INDUSTRIEL EN TRANSFORMATION

Une grande partie du QVAS se situe à proximité des voies ferrées, dont les abords accueillent traditionnellement des usages industriels. Si certains terrains de ce secteur sont en revitalisation, les industries légères et les lieux d'emplois sont encore très présents et génèrent des problèmes de cohabitation avec les zones résidentielles. La grille de rues du quartier

est segmentée par les voies ferrées, qui représentent avant tout une barrière physique entre les deux arrondissements. Seules cinq rues la traversent et huit autres forment des impasses à son approche.

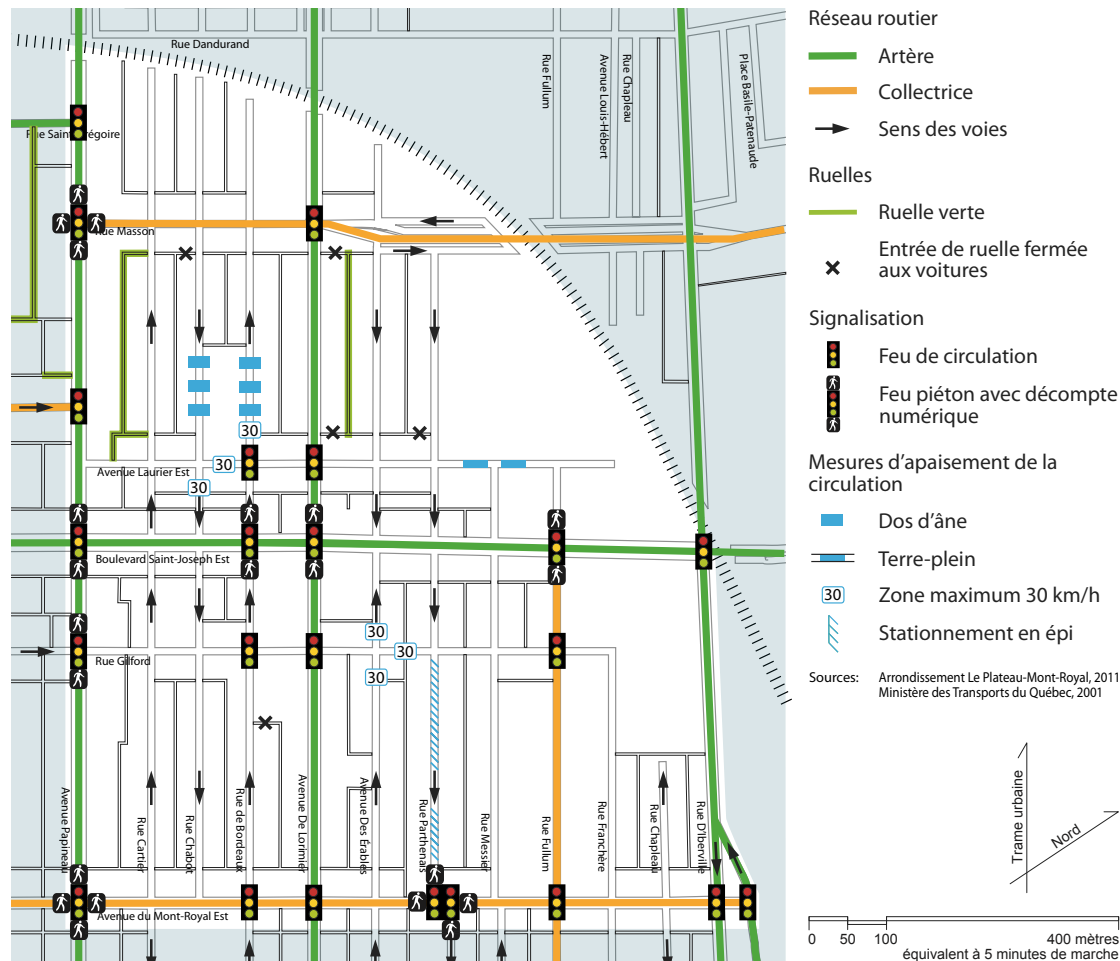
La voie de chemin de fer est encore très active pour le transport de marchandises. Actuellement, dix à douze trains circulent quotidiennement en périphérie du QVAS, et certains peuvent s'arrêter sur la voie pendant plusieurs heures.

<sup>25</sup> Données de comptages de la Ville de Montréal, 2004



Les itinéraires malins sont les raccourcis par les rues résidentielles empruntés par les automobilistes dans le but de réduire leur temps de parcours.

### Réseau routier



Le réseau de camionnage emprunte les axes routiers principaux. Le camionnage de transit est permis sur l'avenue Papineau et D'Iberville en tout temps, et en journée seulement sur la rue Masson, le boulevard Saint-Joseph et l'avenue du Mont-Royal. Le camionnage de transit est interdit dans les rues locales, sauf sur les rues de Bordeaux et des Érables au nord de la rue Masson. Les viaducs Papineau, De Lorimier et Saint-Joseph ont une hauteur de passage limitée à 4,15 mètres, ce qui ne permet pas aux camions les plus hauts de passer.

Selon des comptages réalisés par la Ville de Montréal en mars 2004, l'avenue Papineau et le boulevard Saint-Joseph sont les artères du QVAS les plus achalandées en véhicules lourds. Aux heures de pointe, ils peuvent représenter 3 à 4% du nombre total de véhicules, ce qui est une proportion courante sur ce type de rues à Montréal.

*« Les politiques en matière de gestion des déplacements ayant cherché au cours des dernières décennies à satisfaire ou faciliter le trafic motorisé, plusieurs rues locales du Plateau Mont-Royal ont ainsi été sacrifiées en y forçant le trafic de transit régional, et ce, sans considération aucune pour les riverains et sans tenir compte des caractéristiques géométriques de ces rues (largeur, gabarit, aménagement) totalement inadaptées pour accueillir un trafic important. »*

PDU Citoyen, Comité de circulation du Plateau Mont-Royal, juin 2008

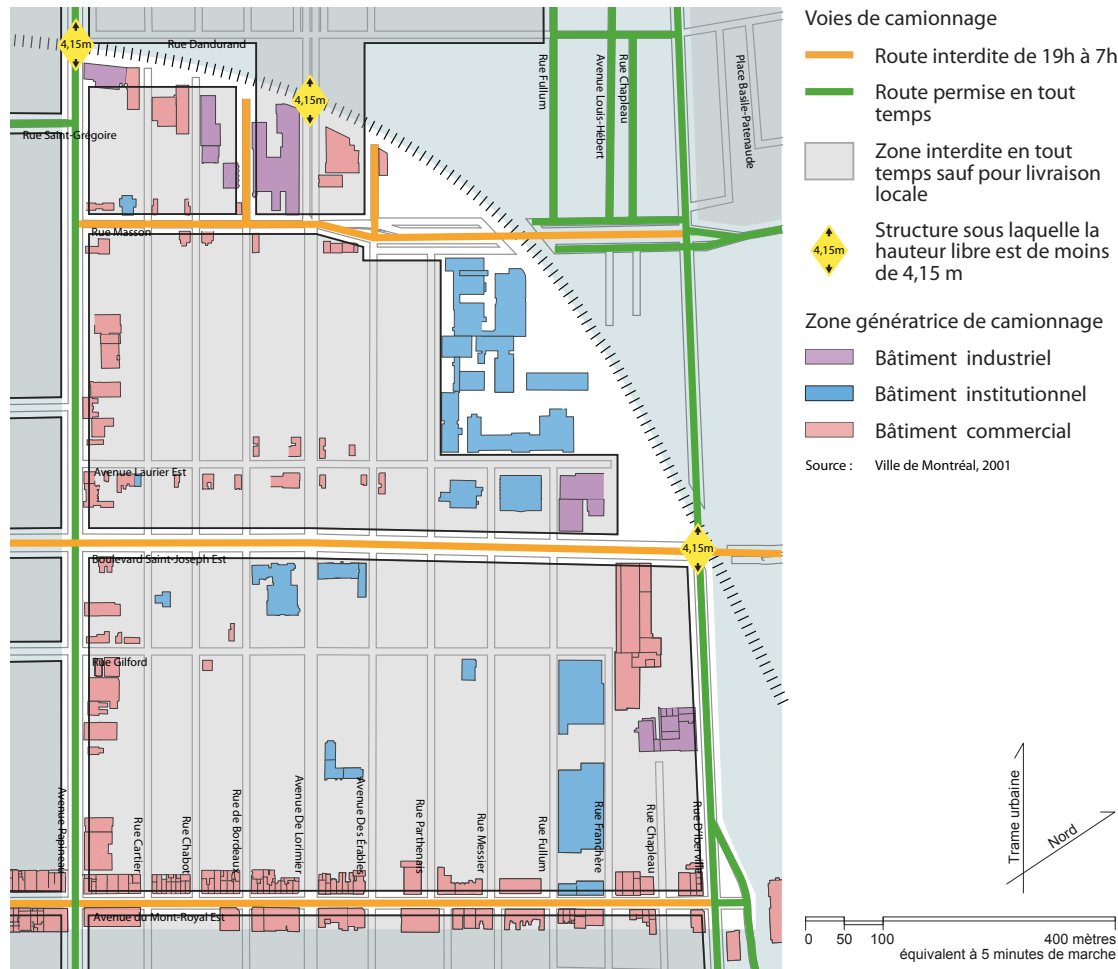


Il est important de noter que le camionnage local (dont la destination est dans le quartier) est permis en tout temps dans toutes les rues. Cette situation, commune sur l'île de Montréal, peut générer des conflits dans les rues

résidentielles ou commerciales. En effet, aucun règlement ne dicte les heures de livraisons dans les quartiers et les piétons peuvent se retrouver à toute heure du jour face à face avec un camion de livraison de taille massive.

Malgré les réglementations en vigueur, il semble que de nombreux camions transitent par l'avenue De Lorimier. Des groupes de citoyens observent également une absence complète d'organisation de la circulation des camions sur l'avenue du Mont-Royal. Entre les livraisons en tout temps, la collecte des ordures ménagères et la collecte des ordures commerciales, l'avenue semble toujours envahie par les camions.

Réseau de camionnage

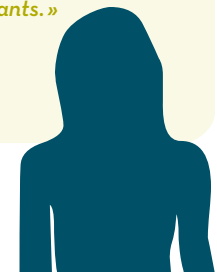


DES NUISANCES GÉNÉRÉES PAR L'ACHALANDAGE DE VÉHICULES

Les citoyens observent de la circulation de transit entre les rues Masson et Mont-Royal, via les rues Parthenais, Laurier et Fullum. Des vitesses élevées sont couramment observées sur la rue Messier, notamment en raison de la largeur excessive de la chaussée. Des zones de congestion sont présentes sur les principales rues de part et d'autre de la voie ferrée du QVAS : Papineau, De Lorimier et Saint-Joseph.

*« Un secteur industriel insécurisant. Des participants ont signalé leur inquiétude de devoir circuler dans les rues près du secteur industriel situé à l'extrémité Est du quartier. Selon eux, la circulation automobile y est dense et rapide durant la journée, alors que le soir, le secteur est déserté et peu éclairé. De plus, le secteur limitrophe à la voie ferrée est aussi un facteur d'insécurité pour les participants. »*

Action Solidarité Grand Plateau, Regard des résidents, 2009



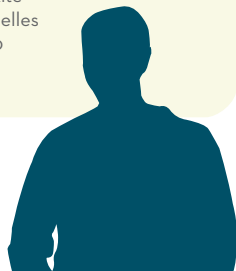


« À titre d'exemple, la dernière modification au réseau de camionnage routier (mars 2001) interdit en tout temps le camionnage sur l'avenue De Lorimier, au nord de Sherbrooke jusqu'à Crémazie. Dans les faits, des centaines de camions circulent chaque jour sur l'avenue De Lorimier sans que personne ne s'en soucie ! »

Premier rapport et recommandations, Comité sur les impacts de la mixité des fonctions dans les rues et ruelles du Plateau Mont-Royal, juin 2010

« La grosseur des gabarits des camions augmente sans cesse et la livraison devient un vrai casse-tête, tant pour les résidents que pour les entreprises. Le problème réside dans l'absence de réglementation limitant le gabarit et la libre circulation des plus gros véhicules; présentement, ils peuvent aller à peu près partout où ils peuvent physiquement circuler, et souvent à toute heure du jour ou de la nuit, 7 jours sur 7. »

Premier rapport et recommandations, Comité sur les impacts de la mixité des fonctions dans les rues et ruelles du Plateau Mont-Royal, juin 2010



L'omniprésence des camions de livraison crée des zones de congestion automobile et constitue un danger pour les piétons et cyclistes.

Enfin, les passages de viaducs semblent problématiques pour les usagers du transport actif. Les piétons traversent de manière illégale les voies ferrées pour éviter ces espaces souvent peu attractifs, notamment dans le prolongement des rues Cartier, De Lorimier et Masson.

### UN VOLUME DE CIRCULATION ROUTIÈRE QUI A UNE INCIDENCE SUR LE RISQUE DE TRAUMATISMES ROUTIERS

Au Québec, en 2009, il y a eu 43 582 personnes blessées suite à une collision routière, dont 8 767 sur l'île de Montréal, selon le bilan de la SAAQ<sup>26</sup>. Sur l'île de Montréal, selon les rapports d'accidents policiers, une

moyenne de quatre piétons et deux cyclistes sont blessés chaque jour par un véhicule<sup>27</sup>. Selon les données ambulancières, près du quart (23 %) des piétons et des cyclistes blessés sur l'île de Montréal ont moins de 18 ans<sup>28</sup>. Plus de la moitié des blessés (59 %) ont été frappés à une intersection (respectivement 67 % et 62 % pour les piétons et les cyclistes)<sup>29</sup>. Pour approximativement 60 % des personnes blessées aux intersections, la collision est survenue aux intersections avec artère(s), qui ne représentent pourtant qu'environ une intersection sur six à Montréal.

Les résidents du QVAS du Plateau-Est sont nombreux à opter pour des modes de transports actifs et collectifs malgré le fait que l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal compte parmi les secteurs de l'île de Montréal où l'on compte le plus d'automobilistes, de piétons et de cycliste blessés<sup>30</sup>.

#### SUR LE TERRITOIRE DU QVAS DU PLATEAU-EST POUR LA PÉRIODE DU

1<sup>ER</sup> JANVIER 1999 AU 31 JUILLET 2008<sup>31</sup>

- Parmi les 539 personnes blessés sur le territoire, 440 (82 %) ont été blessées à une intersection (piétons, cyclistes, motocyclistes et automobilistes confondus);
- Pour la grande majorité des personnes blessées aux intersections (82 %), la collision est survenue aux intersections avec artère(s) (Papineau, De Lorimier, D'Iberville, Saint-Joseph)<sup>32</sup>;
- 84 piétons et 92 cyclistes y ont été blessés en 10 ans;

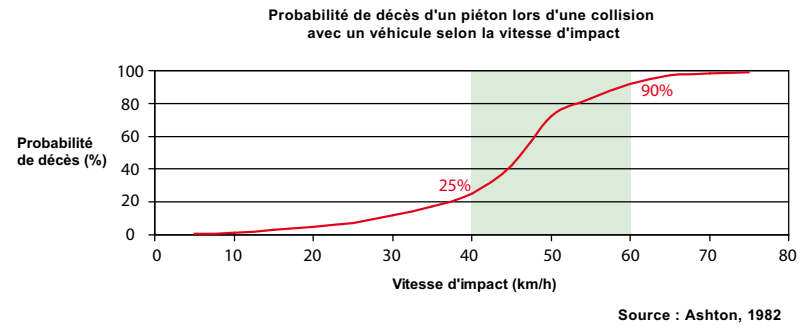
26, 27

Société d'assurance-automobile du Québec (SAAQ). Dossiers statistiques - accidents, parc automobile, permis de conduire : bilan 2009. Québec, 2010.

28, 29, 30, 31, 32 P Morency, F Tessier, S Goudreau, A Samba. Mise à jour de la distribution géographique des blessés de la route sur l'île de Montréal 1999-2008. En développement, non publié.

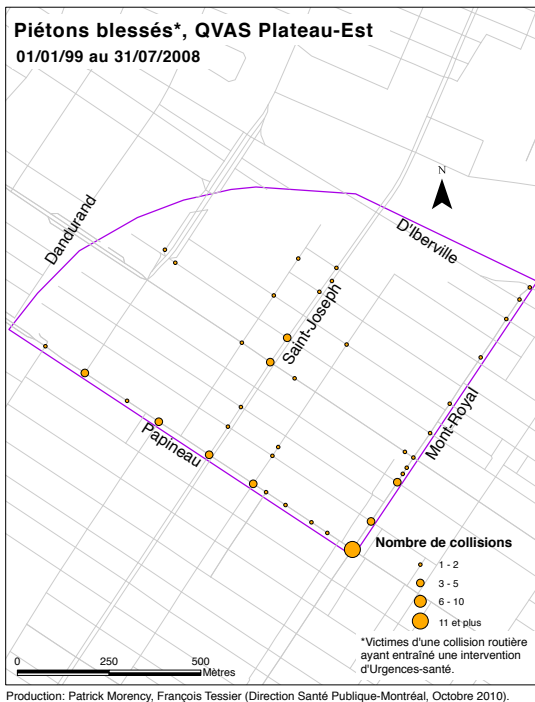
Les intersections les plus problématiques dans le QVAS sont également celles qui sont parmi les plus achalandées. En effet, un achalandage important d'usagers sur une portion de rue augmente le risque d'accidents. Ainsi, on remarque deux intersections avec un nombre de piétons et cyclistes blessés supérieur aux autres intersections, soit les intersections de l'avenue Papineau au coin de l'avenue du Mont-Royal, et de la rue Masson au coin de l'avenue De Lorimier. La répartition de ces blessés est également observée de manière régulière sur le boulevard Saint-Joseph, sur l'avenue du Mont-Royal et sur l'avenue Papineau.

**L'absence de passages pour piétons sécurisés à de nombreux arrêts d'autobus incite les usagers de l'autobus à traverser hors des zones protégées, particulièrement sur le boulevard Saint-Joseph.**



En ce qui concerne les accidents impliquant les automobiles, chaque intersection entre artères et collectrices possède un niveau plus élevé de risque de collisions. Néanmoins, l'intersection Saint-Joseph et D'Iberville est celle dont le nombre de collisions excède 30 entre 1999 et 2008, soit un minimum de trois par an.

- Selon la classification hiérarchique du réseau routier, les artères sont dédiées à la circulation automobile sur de plus longues distances et comptent des débits de circulation plus élevés que les collectrices et les rues locales.
- De manière générale, il y a davantage de voies de circulation sur les artères et ces dernières sont plus larges et aménagées pour assurer la fluidité de la circulation de transit.
- La limite de vitesse affichée pour la circulation automobile y est le plus souvent de 50 km/h.
- Afin d'apaiser les rues résidentielles, la circulation est canalisée sur les artères.



Dans le Plateau-Est, ces artères ne sont pas que des axes de transit, ce sont également des lieux de fréquentation, de résidence ainsi que d'importants axes de transport collectifs ce qui renforce le besoin d'interventions physiques pour y sécuriser les déplacements des piétons et des cyclistes.

### LA POLLUTION LIÉE AUX TRANSPORTS ROUTIERS : LA DOSE FAIT LE POISON

Au Québec, les transports routiers comptent parmi les trois plus grandes sources de pollution atmosphérique et de gaz à effet de serre<sup>33</sup>. Résider à proximité d'un axe de transport important (200 mètres) et être exposé à répétition à la pollution peut nuire à la santé. Les personnes habitant le long d'artères à grande circulation<sup>34</sup> sont plus à risque d'hospitalisation pour des problèmes respiratoires que les résidents de rues plus calmes. Les enfants, les personnes atteintes de maladies chroniques et les aînés sont plus vulnérables aux effets de la pollution que les adultes.

La pollution sonore due au transport – routier, ferroviaire, aérien – a également un impact sur la santé des personnes vivant à proximité des sources. Le niveau de bruit environnemental s'accroît en fonction du débit et de la vitesse<sup>35</sup>. Selon l'Organisation mondiale de la santé, le niveau à l'extérieur des habitations ne devrait pas dépasser 50 db(A) sur 24 heures. Au Québec, le niveau de décibels jugé critique par le Ministère des Transports (MTQ) est de 65 db(A) sur 24 heures, soit l'équivalent du bruit généré par une sècheuse en marche ou de la sonnerie d'un téléphone. Dans le quartier, l'estimation du bruit routier (niveau de db(A)) moyen sur une heure

### Estimation du bruit routier dans le Plateau-Mont-Royal



atteint jusqu'à 72 db(A) sur toutes les collectrices et les artères, à l'exception de la rue Fullum, à l'heure de plus fort achalandage<sup>36</sup>.

Pour diminuer les effets de pollution et le bruit routier, des stratégies de diminution du débit routier et de la vitesse de circulation devraient être mise en place.

<sup>33, 35</sup> Direction de santé publique de Montréal, *Le transport urbain, une question de santé, Rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise* p.20, Montréal, 2006.

<sup>34</sup> Artères dont le débit de véhicules excède 7 500 véhicules par heure (sur une moyenne de 3 heures).

<sup>36</sup> Lefebvre, F., *Estimation du bruit routier de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal à l'heure de pointe du matin, par estimation et utilisation de quelques comptages (carte)*, à partir des données de l'Enquête Origine-Destination 2003 de l'AMT et de Statistique Canada. Montréal, année. Estimation effectuée à l'aide des formules logarithmiques du modèle ORNAMENT (Ontario road noise analysis method for environment and transportation).



# LES PÔLES DE FRÉQUENTATION

Le QVAS du Plateau-Est constitue une destination pour des milliers de personnes chaque jour, notamment des travailleurs, des étudiants et des résidents. Les principaux lieux de fréquentation du quartier ont été regroupés en quatre pôles<sup>37</sup> afin d'analyser plus précisément les conditions de déplacement aux abords de ceux-ci. Les données présentées proviennent principalement des enquêtes sur le terrain : comptages des piétons et des cyclistes, analyse de l'utilisation des espaces publics et du potentiel piétonnier, activités de consultation tenues de mai 2010 à janvier 2011. Certaines données proviennent également des différents acteurs institutionnels.

---

<sup>37</sup> Voir la carte à la page 5 du cahier 2.

## 2.10 L'AVENUE DU MONT-ROYAL, UNE AVENUE ATTRACTIVE

### PORTION OUEST :

#### ENTRE LES AVENUES PAPINEAU ET DE LORIMIER

- Dans une journée d'été, environ 8 200 piétons et 2 000 cyclistes circulent sur le tronçon de l'avenue du Mont-Royal entre l'avenue Papineau et la rue Cartier<sup>38</sup>;
- Environ 4 800 personnes montent ou descendent à un des arrêts d'autobus de l'avenue du Mont-Royal<sup>39</sup>;
- Plus de 11 piétons et plus de 11 cyclistes ont été victimes d'une collision routière à l'intersection des avenues Papineau et Mont-Royal entre 1999 et 2008, ce qui en fait l'intersection la plus accidentogène du QVAS<sup>40</sup>;
- 47 espaces pour cadenasser un vélo sont offerts ainsi que 81 places pour s'asseoir. Ce mobilier est fréquemment utilisé et est parfois en nombre insuffisant;
- L'espace de circulation dégagé (exempt de mobilier urbain, de fosses d'arbres, de parcomètres) sur les trottoirs de l'avenue du Mont-Royal est de 2,2 mètres, une largeur insuffisante pour l'achalandage piétonnier présent sur l'avenue;
- À l'intersection de la rue Chabot, aucun passage pour piétons ne permet de se rendre au parc des Compagnons-de-Saint-Laurent, pourtant désigné comme le cœur du quartier par les citoyens.

Le tronçon de l'avenue du Mont-Royal compris dans le QVAS du Plateau-Est est connu pour son ambiance décontractée et familiale. La rue est fréquentée pour ses restaurants, ses cafés, ses bars ainsi que pour la diversité des commerces de proximité et spécialisés. À l'inverse des tronçons ouest et centre (entre l'avenue Papineau et la rue Fullum), le tronçon est (entre les rues Fullum et D'Iberville) comprend davantage d'entreprises qui attirent une clientèle régionale. Le principal mode de déplacement des résidents du Plateau-Est ayant comme destination l'avenue du Mont-Royal, même en hiver, est la marche (81 %) <sup>41</sup>.

### PORTION EST :

#### ENTRE LES RUES FULLUM ET D'IBERVILLE

Plusieurs signes de dévitalisation commerciale sont perceptibles dans cette portion :

- Une quasi-absence de commerces de proximité;
- L'inoccupation de plus de 15 % des locaux commerciaux<sup>42</sup>;
- Les façades composées majoritairement de murs aveugles pour 84 % des tronçons;
- Peu de commerces sont ouverts en soirée, ce qui réduit l'achalandage piétonnier.



On entend par « mur aveugle » une façade dont le matériau ne permet pas de voir facilement à l'intérieur du bâtiment et vice versa.

### PORTION CENTRE : ENTRE L'AVENUE DE LORIMIER ET LA RUE FULLUM

- Dans une journée d'été, environ 5 200 piétons et 1 150 cyclistes circulent sur le tronçon de l'avenue du Mont-Royal compris entre l'avenue Papineau et la rue Cartier<sup>42</sup>;
- Environ 9 600 véhicules circulent quotidiennement sur l'avenue du Mont-Royal, à l'intersection de l'avenue De Lorimier, toutes directions confondues<sup>43</sup>;
- Entre 3 et 5 cyclistes ont été victimes d'une collision routière à l'intersection des avenues De Lorimier et Mont-Royal entre 1999 et 2008<sup>44</sup>;
- L'intersection de la rue Parthenais, par sa configuration désaxée, est source de conflits entre les piétons, les cyclistes et les automobilistes;
- Comme sur l'ensemble de l'avenue, 40 % des tronçons de rue ne possèdent aucun banc public<sup>45</sup>;
- La végétation, sur l'ensemble de l'avenue, est limitée à 3 jeunes arbres par tronçon de rue, de chaque côté de la rue, ce qui ne constitue pas une source d'ombre suffisante.

<sup>38, 42</sup> CEUM, Comptages des piétons et des cyclistes, Plateau-Est, juillet-août 2010.

<sup>39</sup> Société de transport de Montréal, Données SCAD, Lignes 10, 45, 94 et 97, septembre 2010.

<sup>40, 44</sup> Morency, P., Tessier, F., Goudreau, S. et A. Samba. *Mise à jour de la distribution géographique des blessés de la route sur l'île de Montréal 1999-2008*. En développement, non publié.

<sup>41, 46</sup> Société de développement de l'avenue du Mont-Royal (février 2010). *Analyse de positionnement commercial*, Rapport final, p. 46. + p. 20

<sup>45</sup> Ville de Montréal, Comptages de véhicules équivalents et de piétons, Intersection De Lorimier/Mont-Royal, réalisés le 31 mars 2004.

<sup>45</sup> CEUM, Enquête sur le potentiel piétonnier, Plateau-Est, août 2010.



La densité des piétons à l'intersection des avenues Papineau et du Mont-Royal justifie la mise en place de mesures pour sécuriser leurs déplacements.



Les trottoirs de l'avenue du Mont-Royal peuvent rapidement devenir encombrés.



L'absence de passage pour piétons à l'intersection de la rue Chabot et de l'avenue du Mont-Royal contraint les piétons à traverser la rue illégalement pour se rendre au parc des Compagnons-de-Saint-Laurent.



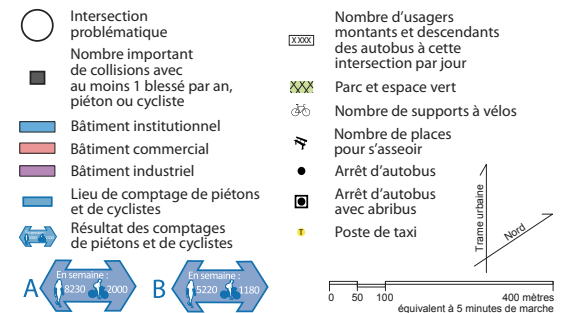
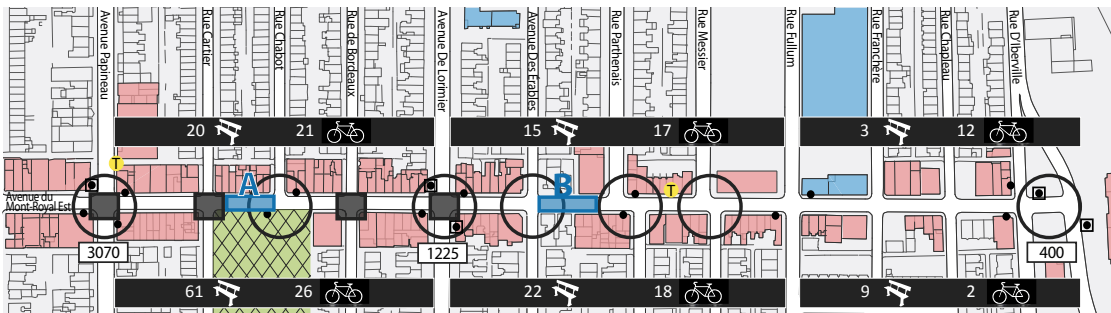
La construction du projet résidentiel Platopolis et du supermarché Metro constitue un levier intéressant pour la diversification de l'offre commerciale de l'est de l'avenue du Mont-Royal

« L'avenue Mont-Royal, entre Fullum et Iberville, comporte quelques bâtiments où les participants signalent ne pas se sentir en sécurité lorsqu'ils doivent passer à côté. »

Action Solidarité Grand Plateau (2009).  
Le Plateau Est. Regard des résidents, des intervenants et des acteurs clés du quartier sur son identité et son développement, p. 14.

« La circulation en autobus est très lente à cause des embouteillages. Il n'y a pas d'espace prévu pour les vélos. Pas assez de place sur les trottoirs. Il manque un passage pour piétons entre le parc des Compagnons-de-Saint-Laurent et la rue Chabot. »

Commentaire d'un répondant à la consultation en ligne pour le QVAS du Plateau-Est effectuée de juillet à septembre 2010.



## 2.11 LE SECTEUR DE L'AVENUE LAURIER ET DE LA RUE MASSON, UNE VIE DE QUARTIER DYNAMIQUE

Ce secteur, à prédominance résidentielle, est une portion du Plateau reconnue pour ses rues paisibles, ses commerces de proximité et sa vie de quartier. Le parc De Lorimier constitue le seul espace vert du secteur et il est très fréquenté durant la saison estivale par les familles du quartier. L'ambiance et la nature des activités tenues sur l'avenue Papineau et au sein de la frange industrielle au nord de la rue Masson contrastent avec la quiétude qui caractérise ces rues résidentielles.

### LES AVENUES PAPINEAU ET DE LORIMIER

- Dans une journée moyenne, environ 29 800 véhicules circulent sur l'avenue Papineau toutes directions confondues<sup>47</sup>;
- Environ 25 700 véhicules circulent, toutes directions confondues, sur l'avenue De Lorimier, qui est bordée presque exclusivement de résidences<sup>48</sup>;
- On recense près de 10 différents sites d'accidents impliquant un piéton ou un cycliste sur l'avenue Papineau entre le boulevard Saint-Joseph et la rue Masson<sup>49</sup>;
- La nature des commerces situés sur l'avenue Papineau (concessionnaire automobile, station-service, location de véhicules) nécessite de nombreuses entrées charretières et induit des mouvements de véhicules interdits, notamment sur les trottoirs, qui rendent le cheminement peu agréable, voire dangereux, pour les piétons.

### L'AVENUE LAURIER ET LE PARC DE LORIMIER

- La végétation abondante, la qualité du cadre bâti ainsi que la convivialité des lieux en font un secteur très fréquenté par les familles;
- On trouve neuf commerces de proximité entre les avenues Papineau et des Érables;
- Le parc De Lorimier est considéré comme le « deuxième cœur » du QVAS, après le parc des Compagnons-de-Saint-Laurent;
- Plusieurs des participants des activités publiques ont néanmoins mentionné que ce parc nécessitait des rénovations majeures pour être mieux adapté aux besoins des familles;
- Afin d'éviter la congestion sur la rue Masson et les avenues Papineau et De Lorimier, les automobilistes empruntent les rues résidentielles Cartier et de Bordeaux, ce qui nuit à la quiétude dans ces rues résidentielles;
- Seize espaces pour cadenasser un vélo sont à la disposition de la population ainsi que 18 places pour s'asseoir<sup>50</sup>, ce qui semble répondre à ses besoins, à l'exception des abords du parc De Lorimier.

### LA RUE MASSON

- Durant une journée d'été, environ 1100 piétons et 1300 cyclistes circulent sur le tronçon de la rue Masson entre les rues Cartier et Chabot<sup>51</sup>;
- Environ 11 700 véhicules circulent quotidiennement sur la rue Masson entre les avenues Papineau et De Lorimier, toutes directions confondues<sup>52</sup>;
- Entre trois et cinq piétons et autant de cyclistes ont été victimes d'une collision routière à l'intersection de la rue Masson et de l'avenue Papineau entre 1999 et 2008<sup>53</sup>;
- On trouve sept commerces de proximité entre les avenues Papineau et De Lorimier;
- L'absence d'arrêt obligatoire pour les véhicules entre les avenues Papineau et De Lorimier leur permet d'atteindre une vitesse importante et rend la traversée de la chaussée difficile pour les piétons et les cyclistes;
- Dix-sept espaces pour cadenasser un vélo sont à la disposition de la population ainsi que 30 places pour s'asseoir, ce qui paraît suffisant pour le secteur<sup>54</sup>.



On entend par « mur aveugle » une façade dont le matériau ne permet pas de voir facilement à l'intérieur du bâtiment et vice versa.

<sup>47</sup> Ville de Montréal, Comptages de véhicules équivalents et de piétons, Intersection Papineau/Saint-Joseph, réalisés le 16 mars 2004.

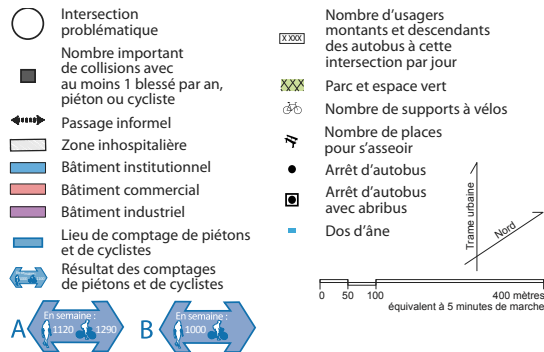
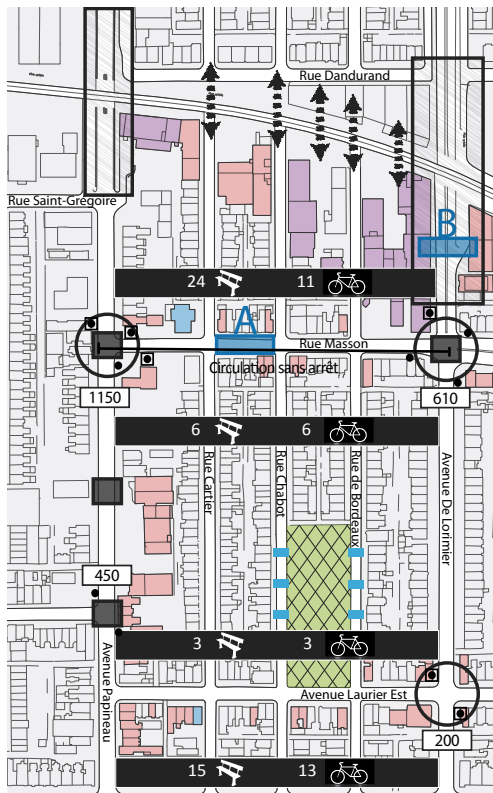
<sup>48, 52</sup> Ville de Montréal, Comptages de véhicules équivalents et de piétons, Intersection De Lorimier/Masson, réalisés le 31 mars 2004.

<sup>49, 53</sup> Morency, P., Tessier, F., Goudreau, S. et Samba, A. *Mise à jour de la distribution géographique des blessés de la route sur l'île de Montréal 1999-2008*. En élaboration, non publié.

<sup>50, 54</sup> CEUM, Enquête sur le potentiel piétonnier, Plateau-Est, août 2010.

<sup>51</sup> CEUM, Comptages des piétons et des cyclistes, Plateau-Est, juillet et août 2010.





Le parc De Lorimier constitue un pôle récréatif investi majoritairement par les résidents des rues environnantes.



La rue Masson, un lien privilégié entre les avenues Papineau et De Lorimier et la rue D'Iberville, est fréquemment empruntée par des véhicules lourds.



Les piétons se déplacent en grand nombre sur l'avenue Papineau malgré son débit routier élevé, la congestion automobile et le bruit ambiant.



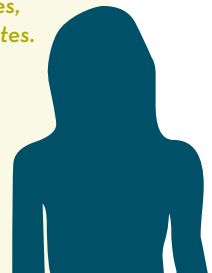
Les rues résidentielles entre les avenues Papineau et De Lorimier accueillent de la circulation de transit (Sur la photo : la rue Chabot).

« Le parc De Lorimier s'enlaidit d'année en année [...] les modules sont vieux et brisés. [...] Il devrait y avoir plus de tables à pique-nique. L'aménagement au centre du parc n'est pas entretenu; les plantes y meurent et les dalles de béton tombent [...] »

Commentaire d'un répondant de la consultation en ligne pour le QVAS du Plateau-Est entre juillet et septembre 2010.

« Les intersections Papineau/Masson et De Lorimier/Masson sont dangereuses, tant pour les piétons que pour les cyclistes. Des trottoirs en saillie et des îlots de sécurité aux passages pour piétons devraient être aménagés. »

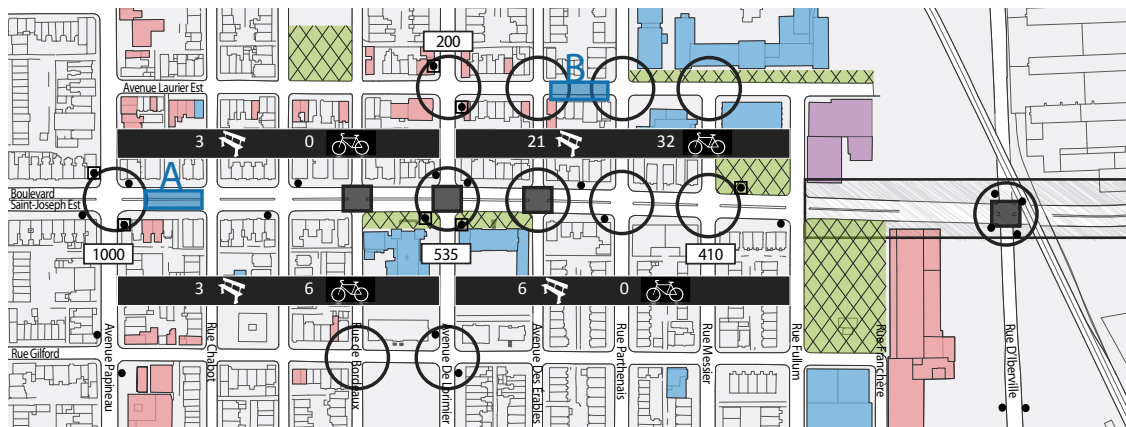
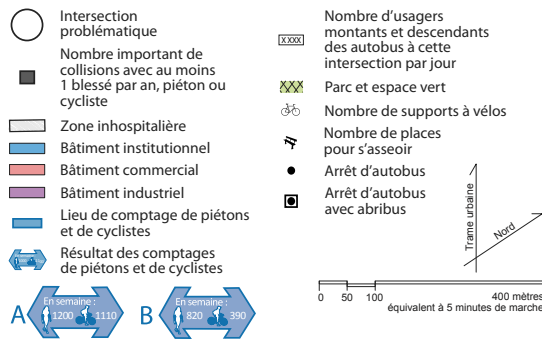
Commentaire d'un répondant de la consultation en ligne pour le QVAS du Plateau-Est entre juillet et septembre 2010.



## 2.12 LE BOULEVARD SAINT-JOSEPH, UNE ARTÈRE DE PRESTIGE

Le boulevard Saint-Joseph est une artère majeure du centre de la ville de Montréal. Les usages y sont multiples : bâtiments résidentiels de trois à quatre étages, institutions et services publics (école Saint-Pierre-Claver, Centre du Plateau, parc Saint-Pierre-Claver) et des locaux pour bureaux. La clientèle qui y circule, mis à part les résidents, est composée particulièrement d'écologues, de familles et des utilisateurs du Centre du Plateau. Malgré la présence d'une école primaire et d'un centre récréosportif, ce boulevard, qui accueille un important débit routier, ne bénéficie que de très peu d'aménagements pour sécuriser les déplacements piétons et cyclistes.

- Dans une journée d'été, environ 1200 piétons et 1100 cyclistes circulent sur le tronçon du boulevard Saint-Joseph situé entre l'avenue Papineau et la rue Cartier<sup>55</sup>;
- Environ 2500 personnes montent ou descendent à un des arrêts d'autobus du boulevard Saint-Joseph aux intersections entre l'avenue Papineau et la rue D'Iberville<sup>56</sup>;
- Dans une journée moyenne, environ 29 500 véhicules circulent sur le boulevard Saint-Joseph, toutes directions confondues<sup>57</sup>;
- En moyenne, près de 2 500 personnes par semaine fréquentent le Centre du Plateau<sup>58</sup>;
- Quinze piétons et 17 cyclistes ont été victimes d'une collision routière, entre 1999 et 2008, aux intersections entre l'avenue Papineau et la rue D'Iberville. Les intersections avec le plus d'occurrences sont : Papineau, De Lorimier, des Érables<sup>59</sup>;
- Cinq intersections sur 10 bénéficient de feux de circulation et seulement deux d'entre elles bénéficient de feux pour piétons, ce qui oblige les piétons à effectuer certains détours pour traverser le boulevard;
- Aux intersections De Lorimier et Fullum, le temps de traverse accordé aux piétons est trop court pour permettre une traversée sécuritaire, particulièrement lorsqu'ils sont accompagnés d'enfants;
- Selon les participants des activités de consultation, le boulevard Saint-Joseph, de par ses caractéristiques physiques, constitue un frein aux déplacements actifs du nord au sud, et vice-versa, dans le quartier.



<sup>55</sup> CEUM, Comptages des piétons et des cyclistes, Plateau-Est, juillet et août 2010.

<sup>56</sup> Société de transport de Montréal, Données SCAD, lignes 10, 27, 45, 94 et 427, septembre 2010.

<sup>57</sup> Ville de Montréal, Comptages de véhicules équivalents et de piétons à l'intersection Papineau/Saint-Joseph, réalisés le 16 mars 2004.

<sup>58</sup> Ville de Montréal, Rapport mensuel de fréquentation, piscine et Centre du Plateau, novembre 2010.

<sup>59</sup> Morency, P., Tessier, F., Goudreau, S. et Samba, A. *Mise à jour de la distribution géographique des blessés de la route sur l'île de Montréal 1999-2008*. En élaboration, non publiée.



L'esplanade du Centre du Plateau est un lieu fréquenté. Ce lieu public, comme d'autres dans le quartier, est utilisé, à tort, comme espace de livraison et de stationnement par des véhicules motorisés.



Les abords immédiats de l'école Saint-Pierre-Claver sont constitués de deux grandes artères, le boulevard Saint-Joseph et l'avenue De Lorimier.

*« Ces deux axes [Saint-Joseph et De Lorimier] sont très achalandés étant donné qu'ils sont essentiellement fréquentés par une circulation de transit, et la limite maximale de vitesse autorisée est de 50 km/h, configuration défavorable au développement d'un sentiment de sécurité de la part de la population piétonne et cycliste de l'école. »*

Vélo Québec [2008], Plan de déplacement, École Saint-Pierre-Claver [CSDM], Montréal, p. 10.



Sur le boulevard Saint-Joseph, la densité de la circulation, les vitesses constatées, les longs segments sans arrêt obligatoire, le nombre restreint de passages pour piétons sécuritaires et les cinq voies de circulation aux heures de pointe limitent les déplacements actifs.



À l'intersection des rues des Érables et Messier (sur la photo), il n'y a aucun arrêt ou aménagement pour sécuriser la traverse des piétons, bien que ces deux voies mènent respectivement à l'école Saint-Pierre-Claver et au Centre du Plateau.

*« Sur le boulevard Saint-Joseph [...], le terre-plein central est trop étroit pour accueillir les cyclistes immobilisés entre les voies de circulation. »*

Le Hirez, C. Les intersections du Plateau sont les plus dangereuses, journal « Le Plateau », 6 avril 2008.



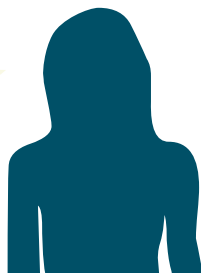
## 2.13 LA FRANGE INDUSTRIELLE BORDANT LA VOIE FERRÉE, UN SECTEUR EN TRANSITION

Le secteur Laurier-Masson se situe à la limite de la zone industrielle en bordure de la voie ferrée et accueille essentiellement des institutions et des entreprises d'industries légères. Les clientèles de ces lieux, provenant majoritairement de l'extérieur du quartier, utilisent le plus souvent un mode de déplacement motorisé ayant un impact sur les rues résidentielles du secteur. Les clientèles des deux principales institutions se divisent ainsi :

- Centre de réadaptation Lucie-Bruneau  
Personnel : 437 employés  
Clientèle : 2 233 patients<sup>60</sup>
- École des métiers de la construction de Montréal (EMCM)  
Personnel : 137 employés  
Clientèle : 2 241 élèves en formation régulière et 4 351 élèves en formation continue<sup>61</sup>

**« Ce qui nuit le plus à la sécurité et à la convivialité, c'est la grande quantité de circulation aux heures de pointe, surtout en fin de journée, alors que l'avenue Laurier est utilisée comme raccourci [...] entre Fullum et De Lorimier [...] »**

Commentaire d'un répondant de la consultation en ligne pour le QVAS du Plateau-Est entre juillet et septembre 2010.



### UN SECTEUR ENCLAVÉ PAR LA VOIE FERRÉE

- Environ 1100 piétons et 1000 cyclistes empruntent quotidiennement le viaduc De Lorimier<sup>62</sup>;
- Durant l'heure de pointe du matin (de 7 h 30 à 8 h 30), 229 piétons traversent l'intersection de l'avenue De Lorimier et de la rue Masson dans toutes les directions<sup>63</sup>;
- Entre 6 et 10 cyclistes ont été victimes d'une collision routière à l'intersection de la rue Masson et de l'avenue De Lorimier entre 1999 et 2008<sup>64</sup>;
- D'une intersection à l'autre, une distance de 400 mètres doit être parcourue, soit près de 5 minutes de marche, pour traverser le tronçon non convivial du viaduc Masson.
- Le corridor de marche sous le viaduc est inhospitalier pour les piétons et les cyclistes : murs aveugles, éclairage déficient et réverbération du bruit émanant des véhicules.

### LES ABORDS DES INSTITUTIONS AUTOUR DE L'AVENUE LAURIER

- Dans une journée d'été, environ 820 piétons et 400 cyclistes circulent sur le tronçon de l'avenue Laurier entre l'avenue des Érables et la rue Parthenais<sup>65</sup>;
- Les rues Parthenais et Fullum et l'avenue Laurier sont utilisées par les automobilistes afin d'éviter la congestion automobile de l'avenue De Lorimier;
- Les bâtiments de l'EMCM forment un îlot de chaleur urbain en raison des vastes espaces minéralisés formés par les vastes stationnements et les toits goudronnés;
- La rue Parthenais, entre l'avenue Laurier et la rue Masson, est un tronçon problématique présentant plusieurs problèmes : la signalisation et le sens unique ne sont pas respectés, les vitesses auxquelles roulent les véhicules excèdent souvent la limite permise, et des incivilités sont observées;
- Les intersections de l'avenue Laurier entre l'avenue des Érables et la rue Fullum sont peu aménagées pour favoriser la sécurité des piétons : la présence de passages pour piétons n'est pas systématique à toutes les intersections, le nombre d'intersections à arrêts obligatoires est restreint, et les distances à traverser sont excessives pour certaines personnes.

<sup>60</sup> Centre de réadaptation Lucie-Bruneau (2010). *Rapport annuel 2009-2010, Cultiver l'excellence pour réinventer des vies.*

<sup>61</sup> École des métiers de la construction de Montréal (2008). *Rapport annuel 2007-2008, Le défi de la réussite.*

<sup>62, 65</sup> CEUM, Comptages des piétons et des cyclistes, Plateau-Est, juillet et août 2010.

<sup>63</sup> Ville de Montréal, Comptages de véhicules équivalents et de piétons, Intersection De Lorimier/Masson, réalisés le 31 mars 2004.

<sup>64</sup> Morency, P., Tessier, F., Goudreau, S. et Samba, A. *Mise à jour de la distribution géographique des blessés de la route sur l'île de Montréal 1999-2008.* En élaboration, non publié.



Les abords du Centre de réadaptation Lucie-Bruneau doivent être sécuritaires pour répondre adéquatement aux besoins de sa clientèle à mobilité réduite.



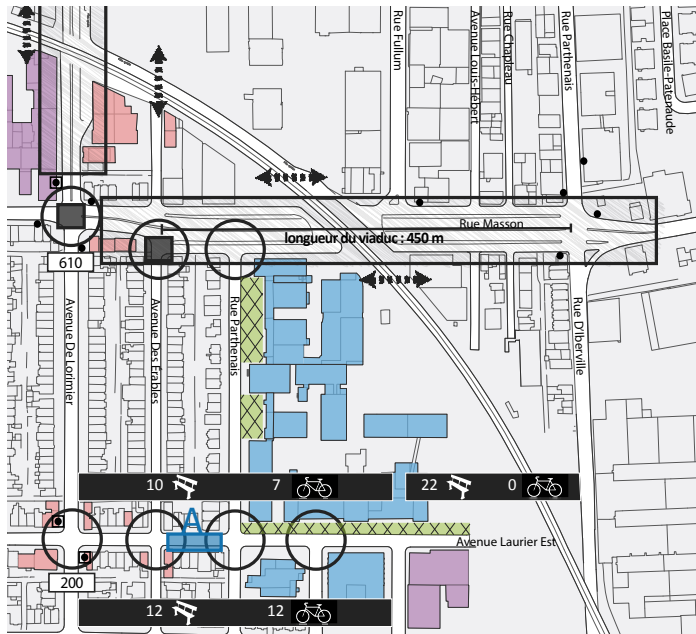
Malgré le passage de nombreux cyclistes à l'intersection de l'avenue De Lorimier et de la rue Masson, aucune mesure ne favorise leur déplacement.



Les viaducs sont des passages obligés pour traverser la voie ferrée et n'offrent pas des conditions de déplacement agréables (sur la photo : la rue Masson).



Le lien direct entre le viaduc Masson et l'avenue des Érables ainsi que la rue Parthenais permet aux véhicules de pénétrer à grande vitesse dans le secteur résidentiel.



- Intersection problématique
- Nombre important de collisions avec au moins 1 blessé par an, piéton ou cycliste
- ⇌ Passage informel
- ▭ Zone inhospitalière
- ▭ Bâtiment institutionnel
- ▭ Bâtiment commercial
- ▭ Bâtiment industriel
- ▭ Lieu de comptage de piétons et de cyclistes
- ⇌ Résultat des comptages de piétons et de cyclistes
- xxxxx Nombre d'usagers montants et descendants des autobus à cette intersection par jour
- ▭ Parc et espace vert
- 🚲 Nombre de supports à vélos
- 🪑 Nombre de places pour s'asseoir
- Arrêt d'autobus
- ▭ Arrêt d'autobus avec abris

« [...] l'intersection de l'avenue des Érables et de la rue Masson est dangereuse pour les piétons qui veulent utiliser le trottoir qui passe sous le viaduc [...]. Même avec beaucoup de vigilance, on demeure très vulnérable sur ce coin. »











Commentaire d'un répondant de la consultation en ligne pour le QVAS du Plateau-Est entre juillet et septembre 2010.















# SYNTHÈSE DU PORTRAIT

## 2.14 DIAGNOSTIC DU PORTRAIT ET DES CITOYENS

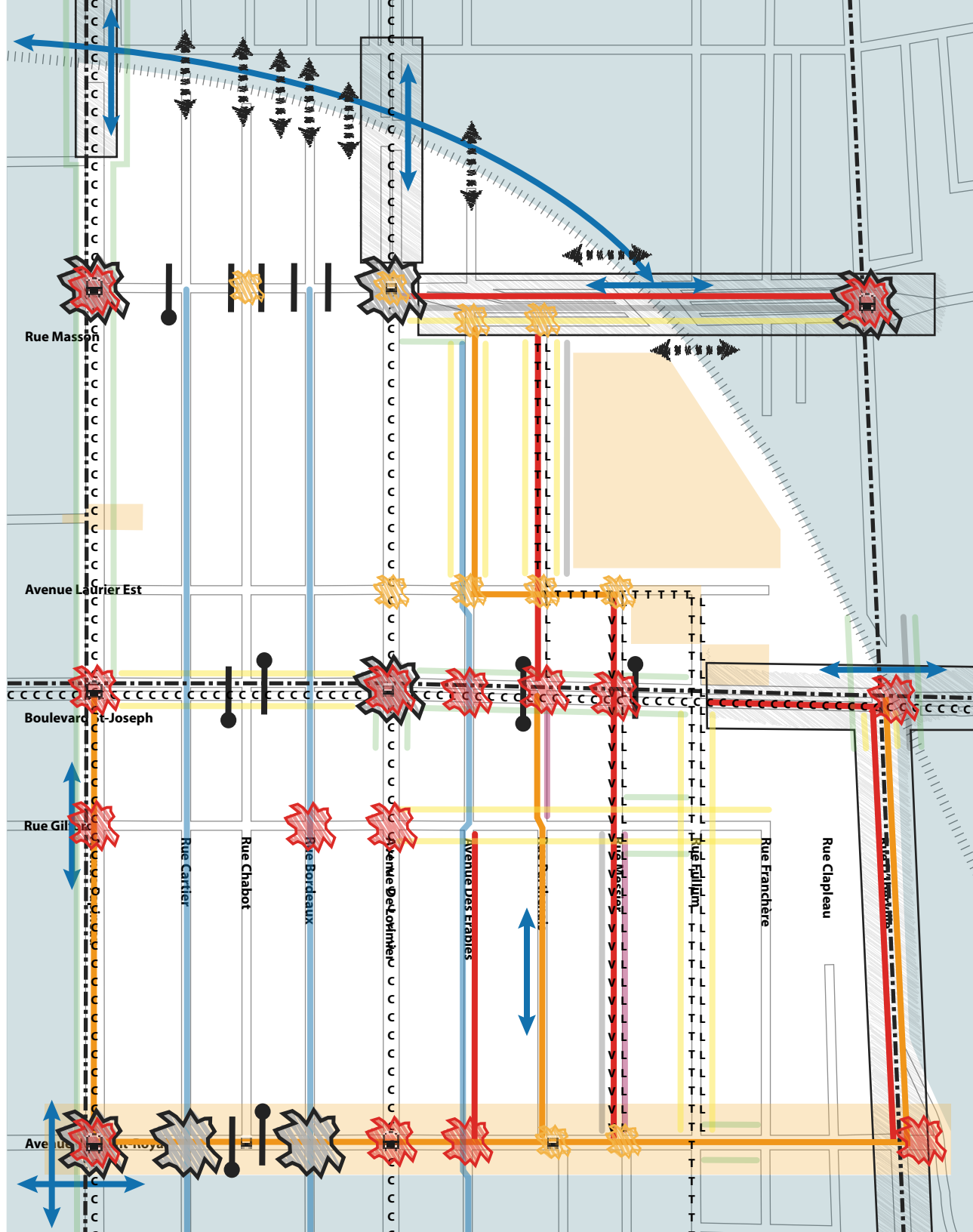
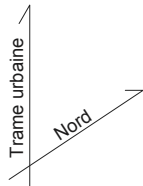
### Synthèse du portrait QVAS

-  Nombre important de collisions avec piétons ou cyclistes (entre 6 et 10 blessés sur 10 ans) (DSP, 1999-2008)
-  Usagers montants et descendants des autobus Plus de 1000 par jour Entre 500 et 1000 par jour (STM, 2010)
-  Absence de traverse protégée à un arrêt d'autobus
-  Absence de traverse protégée à une voie cyclable
-  Rue avec une largeur excessive par rapport à sa fonction actuelle (Observation sur le terrain)
-  Congestion automobile (Arrondissement Le Plateau - Mont-Royal)
-  Vitesse excessive (plus de 60 km/h) (Arrondissement Le Plateau - Mont-Royal)
-  Transit automobile (Arrondissement Le Plateau - Mont-Royal)
-  Passage informel (Observation sur le terrain)
-  Effet de frontière (Observation sur le terrain)

### Diagnostic des citoyens

-  Intersection dangereuse
-  Intersection peu conviviale
-  Zone inhospitalière
-  Manque de sécurité pour les cyclistes
-  Trottoir trop étroit
-  Important débit routier
-  Cohabitation des usages difficile
-  Manque d'éclairage
-  Vitesse importante
-  Rue avec une largeur excessive
-  Nuisances sonores
-  Transit automobile

Sources : Marche exploratoire, consultation en ligne, kiosques et rendez-vous citoyens, 2010







Quartier vert  
*actif et en santé*  
**DU PLATEAU-EST**

## CAHIER 3 ACTIONS

Ensemble pour un quartier vert, actif et en santé





CITOYENS ET PROFESSIONNELS  
S'ÉCHANGENT LEURS  
SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT  
POUR LE VIADUC MASSON  
LORS DE L'ATELIER  
DE TRAVAIL PROFESSIONNEL  
DU 10 NOVEMBRE 2010.



La Maison  
d'Aurore



CENTRE  
D'ÉCOLOGIE  
URBAINE  
DE  
MONTREAL

Le Plateau-Mont-Royal  
Montréal



CDC



POUR UN DÉVELOPPEMENT  
JUSTE, ÉQUITABLE ET SOLIDAIRE  
PLATEAU EST

# ACTIONS POUR UN QUARTIER VERT, ACTIF ET EN SANTÉ

Un plan d'action appelé à évoluer .....	1
Comment lire le Cahier 3 : Actions pour un Quartier vert, actif et en santé ? .....	2

## RECOMMANDATIONS À L'ÉCHELLE MUNICIPALE ET MÉTROPOLITAINE POUR FAVORISER LA CRÉATION DE QUARTIERS VERTS

3.1 Une réduction de la place de l'automobile en ville et un nécessaire transfert modal vers les transports collectifs.....	4
3.2 Une densité résidentielle et une mixité des usages suffisantes pour assurer des services de proximité .....	5

## VISION, PRIORITÉS ET STRATÉGIES D'INTERVENTION POUR FAVORISER LES TRANSPORTS ACTIFS

3.3 Vision de quartier vert .....	8
3.4 Lieux d'intervention prioritaires.....	9
3.5 Stratégies d'intervention .....	10

## INTERVENTIONS POUR DES RUES ET DES LIEUX DE VIE SÉCURITAIRES ET CONVIVIAUX

3.6 Interventions générales pour l'ensemble du quartier vert.....	14
3.7 Interventions spécifiques pour le secteur nord du quartier (nord de la rue Gilford).....	26
3.8 Interventions spécifiques pour le secteur sud (sud du boulevard Saint-Joseph) .....	35
3.9 Interventions spécifiques pour les rues nord-sud .....	39

### UN PLAN D'ACTION APPELÉ À ÉVOLUER

Le Plan de Quartier vert, actif et en santé (QVAS) du Plateau-Est présente 57 actions ainsi qu'un nombre considérable de mesures en réponse au diagnostic établi et présenté dans le Cahier 2 : Portrait du quartier du Plateau-Est. Les pistes d'actions découlent à la fois des suggestions recueillies lors des activités de consultation publique, du travail des professionnels de l'aménagement de l'équipe QVAS ainsi que des diverses rencontres et ateliers de travail tenues auprès des citoyens, des professionnels, des représentants des organismes locaux et de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal.

Ce plan est appelé à évoluer et à être adapté aux besoins des résidents et des acteurs du milieu ainsi qu'en fonction des occasions d'actions qui se présenteront. L'ensemble des acteurs locaux est invité à s'engager le suivi des priorités du quartier et la mise en œuvre des actions du plan de QVAS.

Les solutions d'aménagement proposées le sont à titre de source d'inspiration, qu'elles soient puisées dans les pratiques locales ou internationales. Elles ne constituent en aucun cas des solutions figées mais plutôt des balises à adopter au cas par cas afin de faciliter le développement de mesures propres au contexte d'implantation. Les solutions peuvent être complémentaires ou constituer différentes mesures répondant à un même problème. Elles visent à faciliter la mise en œuvre du Plan de manière à se rapprocher, année après année, de la vision établie. La réalisation de quartiers verts nécessite un leadership politique fort, assuré par des élus visionnaires disposés à prendre des risques.

Afin de faciliter son utilisation, une édition limitée du Plan de QVAS a été réalisée sous forme de cartable avec onglets afin de permettre la mise à jour du document et l'ajout d'information au fur et à mesure de l'avancement des projets. Enfin, un outil de travail regroupant l'ensemble des actions proposées, les lieux d'intervention ainsi que les mesures à prioriser a été créé pour que les membres du comité de suivi puissent passer de la planification à la mise en œuvre, suivre l'état de réalisation du Plan, établir un échéancier de travail et définir les responsabilités de chacun<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Cet outil s'adresse au comité de suivi et n'est pas disponible dans le Cahier 3.

## COMMENT LIRE LE CAHIER 3 : ACTIONS POUR UN QUARTIER VERT, ACTIF ET EN SANTÉ ?

Le Cahier 3 : Actions pour un « Quartier vert, actif et en santé » se divise en trois parties.

PARTIE 1	PARTIE 2	PARTIE 3			
 <p><b>3.1 / 3.2</b> RECOMMANDATIONS À L'ÉCHELLE MUNICIPALE ET MÉTROPOLITAINE pour favoriser la création de quartiers verts.</p>	 <p><b>3.3</b> VISION de quartier vert du Plateau-Est développée par la communauté lors de la démarche de planification participative.</p>	 <p><b>3.6</b> INTERVENTIONS GÉNÉRALES POUR L'ENSEMBLE DU QUARTIER VERT afin de favoriser les transports actifs : actions, lieux d'intervention prioritaires et solutions d'aménagement.</p>			
	 <p><b>3.4</b> LIEUX D'INTERVENTION PRIORITAIRES où les déplacements à pied et à vélo sont limités.</p>	 <p><b>3.7 / 3.8 / 3.9</b> INTERVENTIONS SPÉCIFIQUES afin de favoriser les transports actifs : actions, lieux d'intervention prioritaires et mesures.</p>			
	 <p><b>3.5</b> STRATÉGIES D'INTERVENTION pour favoriser les transports actifs.</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="1350 1146 1524 1300"> <p><b>3.7</b> SECTEUR NORD (nord de la rue Gilford)</p> </td> <td data-bbox="1524 1146 1705 1300"> <p><b>3.8</b> SECTEUR SUD (sud du boul. St-Joseph)</p> </td> <td data-bbox="1705 1146 1885 1300"> <p><b>3.9</b> RUES NORD-SUD</p> </td> </tr> </table>	<p><b>3.7</b> SECTEUR NORD (nord de la rue Gilford)</p>	<p><b>3.8</b> SECTEUR SUD (sud du boul. St-Joseph)</p>	<p><b>3.9</b> RUES NORD-SUD</p>
<p><b>3.7</b> SECTEUR NORD (nord de la rue Gilford)</p>	<p><b>3.8</b> SECTEUR SUD (sud du boul. St-Joseph)</p>	<p><b>3.9</b> RUES NORD-SUD</p>			

**RECOMMANDATIONS À L'ÉCHELLE  
MUNICIPALE ET MÉTROPOLITAINE  
POUR FAVORISER LA CRÉATION  
DE QUARTIER VERTS**

### 3.1 UNE RÉDUCTION DE LA PLACE DE L'AUTOMOBILE EN VILLE

Créer des milieux de vie qui favorisent les déplacements actifs implique de prendre en compte l'organisation du territoire et les systèmes de transport à une échelle plus large que celle des quartiers, afin de soutenir des stratégies permettant un transfert modal durable.

À l'échelle régionale, on observe une influence réciproque de l'aménagement du territoire et des systèmes de transport sur le choix du mode de déplacement des personnes : les systèmes de transport qui favorisent les déplacements automobiles en misant sur les infrastructures routières lourdes facilitent l'accès aux zones éloignées et amènent les gens à s'installer de plus en plus loin des centres. En raison de la valeur moindre des terrains à bâtir, de nombreux secteurs résidentiels très peu denses se construisent et contribuent à accroître l'étalement urbain. Ces pratiques rendent difficile, voire impossible, l'implantation d'infrastructures de transport alternatif à la voiture, ce qui accentue la dépendance à cette dernière.

#### LA CROISSANCE DU PARC AUTOMOBILE À MONTRÉAL (1998 À 2008)

- ↑ de 5% de la population
- ↑ de 10% du parc automobile (90 000 nouveaux véhicules en 10 ans)<sup>2</sup>

Plus de 70% des déplacements automobiles dans l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal sont dits de transit, c'est-à-dire que leurs points d'origine et de destination sont situés en dehors de l'arrondissement<sup>3</sup>.



#### Le transfert modal est le changement des habitudes de déplacement en faveur d'un autre mode de transport.

Les nombreux plans et politiques adoptés par les administrations provinciale et municipale au cours des dernières années<sup>4</sup> pointent dans la bonne direction. Toutefois, les projets réalisés envoient souvent des signaux contradictoires. Par exemple, le ministère des Transports du Québec a annoncé de nombreux projets autoroutiers pour la région de Montréal au cours des dernières années : modernisation de la rue Notre-Dame, prolongement de l'autoroute 25, réfection du complexe Turcot, prolongement de l'autoroute 19, pour ne mentionner que les principaux.

Ces projets sont proposés, entre autres, pour résoudre les problèmes de congestion. Pourtant, ils entraîneront tous davantage de circulation provenant des quartiers périphériques et des banlieues, et n'amélioreront la fluidité que temporairement. De plus, ils risquent de compromettre l'atteinte des objectifs que s'est fixés la Ville de Montréal dans son Plan de transport.

#### À la recherche de solutions à mettre en place dans la région montréalaise pour réduire l'impact lié aux transports.

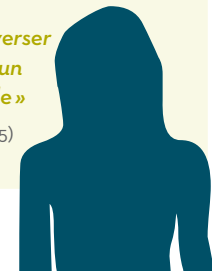
Les exemples inspirants sont nombreux et la documentation sur le sujet est abondante. En voici quelques exemples :

- Adopter un moratoire sur l'expansion du réseau autoroutier.
- Investir massivement dans des alternatives de transport collectif efficaces et concurrentes à l'auto-solo en misant sur leur coût abordable, le confort, la fiabilité et la réduction des temps de déplacement.

- Augmenter l'accès aux pôles d'emploi majeurs qui sont actuellement mal desservis par le transport collectif.
- Adopter un moratoire sur la construction sur les terres agricoles.
- Instaurer un péage pour entrer dans le périmètre du centre-ville, dans les quartiers centraux ou sur l'île de Montréal.
- Développer une politique de stationnement cohérente sur et hors rue.
- Redistribuer l'espace de la rue au profit des modes de transport collectifs.
- Assurer la fluidité des transports collectifs par des mesures préférentielles.
- Réduire la vitesse et le débit de la circulation de transit dans les rues des quartiers par l'implantation de mesures d'apaisement de la circulation.
- Développer un réseau et des infrastructures cyclables.
- Financer les initiatives telles que le covoiturage, le taxi collectif, le vélo en libre-service et l'auto-partage.

« Les villes se sont adaptées aux contraintes de l'automobile. Montréal ne fait pas exception à la règle depuis quelques décennies. [...] les fonctions de circulation et de stationnement pourtant consommatrices d'espace, ont été rapidement considérées comme des acquis, comme un droit. Aujourd'hui, la Ville entend inverser cette tendance en misant sur un développement urbain durable »

(Plan de transport de Montréal, p. 55)



<sup>2</sup> Agence métropolitaine de transport, *Enquête Origine Destination*. Montréal, 2003.

<sup>3</sup> Arrondissement Le Plateau-Mont-Royal. 2009. *Se réapproprier le quartier. Plan de déplacement urbain 2009-2024 du Plateau-Mont-Royal*

<sup>4</sup> Mentionnons la Stratégie et le Plan d'action de développement durable du ministère des Transports ; la Stratégie gouvernementale de développement durable, la Politique québécoise du transport collectif, le Plan d'action sur les changements climatiques et le Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales - région métropolitaine de Montréal du gouvernement du Québec ; le Plan de transport et le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal ; le Plan de développement durable de la collectivité montréalaise qui proposent tous des alternatives de transport durables.

## 3.2 UNE DENSITÉ RÉSIDENIELLE ET UNE MIXITÉ DES USAGES SUFFISANTES

Les déplacements actifs se faisant sur des distances relativement courtes, la première condition à respecter pour leur adoption par les résidents ou les visiteurs d'un quartier est d'offrir localement une forte concentration de destinations. Cela implique une certaine densité et mixité des usages. Ainsi, les commerces offrant des biens et services courants doivent être nombreux, la localisation des écoles de quartier et des autres services institutionnels et communautaires (soins de santé, bibliothèques, centres sportifs, etc.) doit être choisie judicieusement, les espaces verts, de détente et de socialisation doivent être bien répartis sur le territoire afin d'être accessibles à tous. De plus, des commerces et services ouverts en soirée et fin de semaine assurent un achalandage qui contribue à la sécurité urbaine.

En contrepartie, une forte densité de population assure un niveau de clientèle suffisant au maintien de la vitalité commerciale et justifie la présence de services publics. La densité de population, donc la densité des logements, est également déterminante pour le développement de l'offre de transport et par conséquent des choix de mobilité. Selon Statistique Canada, plus de 80 % des résidents des quartiers de type « banlieue » dans les régions métropolitaines canadiennes se déplacent au moins une fois par jour en voiture. Dans le même temps, moins de 50 % des personnes vivant dans les quartiers très denses le font<sup>5</sup>.

**La Société de développement de l'avenue du Mont-Royal contingentant le nombre de nouveaux restaurants, une mesure bénéfique qui vise la mixité commerciale.**

### À la recherche de solutions pour accroître la densification et la mixité des usages dans le quartier.

Il est difficile de gérer la diversité et la mixité commerciales puisqu'elles relèvent en grande partie de l'esprit entrepreneurial. Cela reste tout à fait possible, comme en témoignent ces quelques suggestions<sup>6</sup> :

- Établir des normes strictes quant à la densité résidentielle, la mixité des fonctions et l'accessibilité aux commerces de proximité.
- Renforcer la réglementation qui concerne la forme du cadre bâti (affichage, surface vitrée en façade).
- Limiter la superficie des locaux commerciaux afin d'orienter l'offre commerciale.
- Soutenir la densification des pôles de transport (ex. à proximité des stations de métro).
- Contingenter les usages (ex. distance minimale entre deux commerces de même type, limite du nombre de restaurants).
- Soutenir le développement d'entreprises selon le modèle coopératif.

- Encourager l'implantation de coopératives d'habitation dont le rez-de-chaussée serait utilisé à des fins commerciales.
- Créer un fonds pour soutenir l'achat de bâtiments ou l'implantation de commerces d'économie sociale ou alternatifs.
- Sonder l'ensemble de la population, en portant attention aux populations moins favorisées, pour mieux connaître les besoins et transmettre cette information aux entrepreneurs.



Une concentration de commerces d'alimentation sur l'avenue du Mont-Royal.

### DENSITÉ OU COMPACITÉ

Il est possible de densifier sans pour autant ne construire que des tours d'habitation, ce qui correspond davantage au concept de compacité. Les quartiers centraux de Montréal, comme le Plateau-Mont-Royal, offrent une très forte densité résidentielle avec leurs duplex et triplex en rangées.

<sup>5</sup> Martin Turcotte. 2008. La vie dans les régions métropolitaines – Dépendance à l'automobile dans les quartiers urbains. Tendances sociales canadiennes, Statistique Canada – N° 11-008 au catalogue

<sup>6</sup> Il est possible de densifier sans pour autant ne construire que des tours d'habitation, ce qui correspond davantage au concept de compacité. Les quartiers centraux de Montréal, comme le Plateau-Mont-Royal, offrent une très forte densité résidentielle avec leurs duplex et triplex en rangées.



## DES MESURES POUR CONTRER LA GENTRIFICATION

L'aménagement de l'environnement bâti dans un QVAS doit également incarner l'identité et la diversité du quartier. En plus de respecter l'histoire du quartier et son patrimoine architectural, culturel et naturel, il doit favoriser la création de communautés diversifiées et inclusives et offrir des logements répondant aux besoins de tous, des services et des commerces diversifiés et accessibles, une desserte adéquate en transport en commun et des mesures visant à prévenir ou à limiter la *gentrification*.



**La gentrification (ou embourgeoisement) est la transformation socio-économique d'un quartier urbain ancien. L'arrivée de nouveaux résidents d'un niveau de vie plus élevé qui en restaurent le bâti rend progressivement difficile le maintien de la population d'origine.**

### À la recherche de solutions pour assurer le maintien de la population dans le quartier.

Là aussi, nombreuses sont les propositions inspirantes<sup>7</sup> :

- Adopter un règlement qui exige l'insertion de logements sociaux dans les projets immobiliers ou la contribution à un fonds réservé.
- Constituer un fonds voué à la construction de logements sociaux.
- Soutenir les coopératives et l'autopromotion (*cohousing*)<sup>8</sup>.
- Créer des réserves foncières pour la construction de logements sociaux ou en autopromotion.
- S'assurer que les terrains municipaux qui sont transformés aient une vocation résidentielle et soient consacrés au logement social.
- Promouvoir les droits et recours des locataires.
- Améliorer et appliquer plus strictement les règles régissant la transformation de logements résidentiels en copropriétés.
- Instaurer des mesures financières pour favoriser l'installation des familles.

La volonté exprimée par la Ville de Montréal de retenir, voire de ramener, à moyen terme les familles à Montréal devrait conduire à la mise en place de mesures incitatives facilitant le maintien et l'installation des jeunes ménages qui souhaitent venir y vivre. La vision à long terme de ce que sera la ville doit l'emporter sur la maximisation des revenus fonciers associée à quelques projets immobiliers.



**L'expression « logement social » désigne principalement trois types de logements.**

**Les habitations à loyer modique (HLM)** sont gérées par le secteur public (Office municipal d'habitation) et le montant du loyer est fixé à 25 % des revenus bruts du ménage.

**Les coopératives d'habitation** sont des immeubles gérés collectivement par ses membres locataires. Certains logements sont subventionnés et permettent de réduire le coût du loyer à 25 % du revenu, d'autres non.

**Les organismes à but non lucratif d'habitation (OBNL d'habitation)**

sont gérés par des organismes du milieu offrant un soutien communautaire à des populations avec des besoins spécifiques (ex.: personnes vivant avec des problèmes de santé mentale) et le coût du loyer est généralement fixé à 25 % du revenu.

<sup>7</sup> Ces exemples sont inspirés du résultat de l'atelier de réflexion sur les conditions de mise en œuvre des QVAS tenu le 23 septembre 2010 avec 26 partenaires.

<sup>8</sup> L'autopromotion, la cohabitation, le *cohousing* et l'habitat groupé font référence à différentes façons de se mettre à plusieurs pour habiter ou pour réfléchir et créer ensemble l'espace d'habitation et de vie (par ex., condominiums avec espaces collectifs).

**VISION, PRIORITÉS ET STRATÉGIES  
D'INTERVENTION POUR FAVORISER  
LES TRANSPORTS ACTIFS**

### 3.3 VISION DE QUARTIER VERT

Pour orienter le développement des QVAS, le CEUM a défini une vision déclinée en six éléments, qui est présentée aux pages 3 et 4 du Cahier 1 : Projet Quartiers verts, actifs et en santé. Pour faire en sorte que la communauté élabore sa propre vision de Quartier vert, une activité participative a été proposée lors du 1er Rendez-vous citoyen du 18 septembre 2010. Les participants étaient invités à nommer les éléments qui nourrissent leur sentiment d'appartenance au quartier (leurs racines) et leurs rêves pour l'avenir. À partir des résultats de cette activité, la vision du quartier vert souhaité par les citoyens a été rédigée puis bonifiée par les participants du 2<sup>e</sup> Rendez-vous citoyen du 25 novembre 2010. Cette vision à la couleur du milieu devrait guider les acteurs dans leurs choix pour réaliser le Quartier vert, actif et en santé du Plateau-Est.



Présentation par Annie Pelletier des résultats de l'activité Nos rêves et nos racines au Plateau-Est lors du 1<sup>er</sup> Rendez-vous citoyen du 18 novembre 2010.



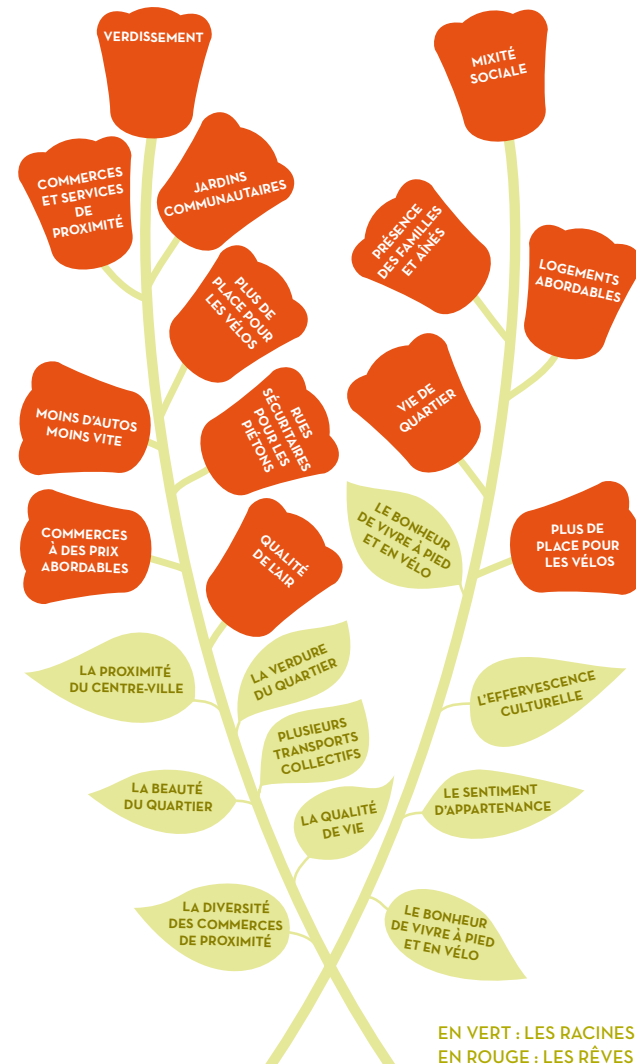
Une vision est une projection vers l'avenir, une sorte d'idéal à atteindre.

#### ÉNONCE DE VISION DE QUARTIER VERT DU PLATEAU-EST

En 2025, le bonheur de vivre à pied et à vélo dans le Quartier vert, actif et en santé du Plateau-Est (QVAS du Plateau-Est) est assuré par l'existence de nombreux espaces publics verts et conviviaux, des commerces de proximité, des rues sécuritaires et bien aménagées, des artères humanisées, un réseau de pistes cyclables développé et des transports collectifs efficaces. Tous ces aménagements sont conçus pour favoriser la mobilité et les interactions sociales, en portant une attention particulière aux besoins des enfants. Ce quartier central se développe dans une vision globale de la ville en favorisant les liens avec les quartiers environnants.

Le QVAS Plateau-Est se construit selon ses valeurs, qui favorisent un développement juste, équitable et solidaire. Les citoyens qui y vivent sont engagés activement dans la vie communautaire et le développement de leur milieu et dans les décisions qui les concernent.

#### LES RACINES ET LES RÊVES



### 3.4 LIEUX D'INTERVENTION PRIORITAIRES

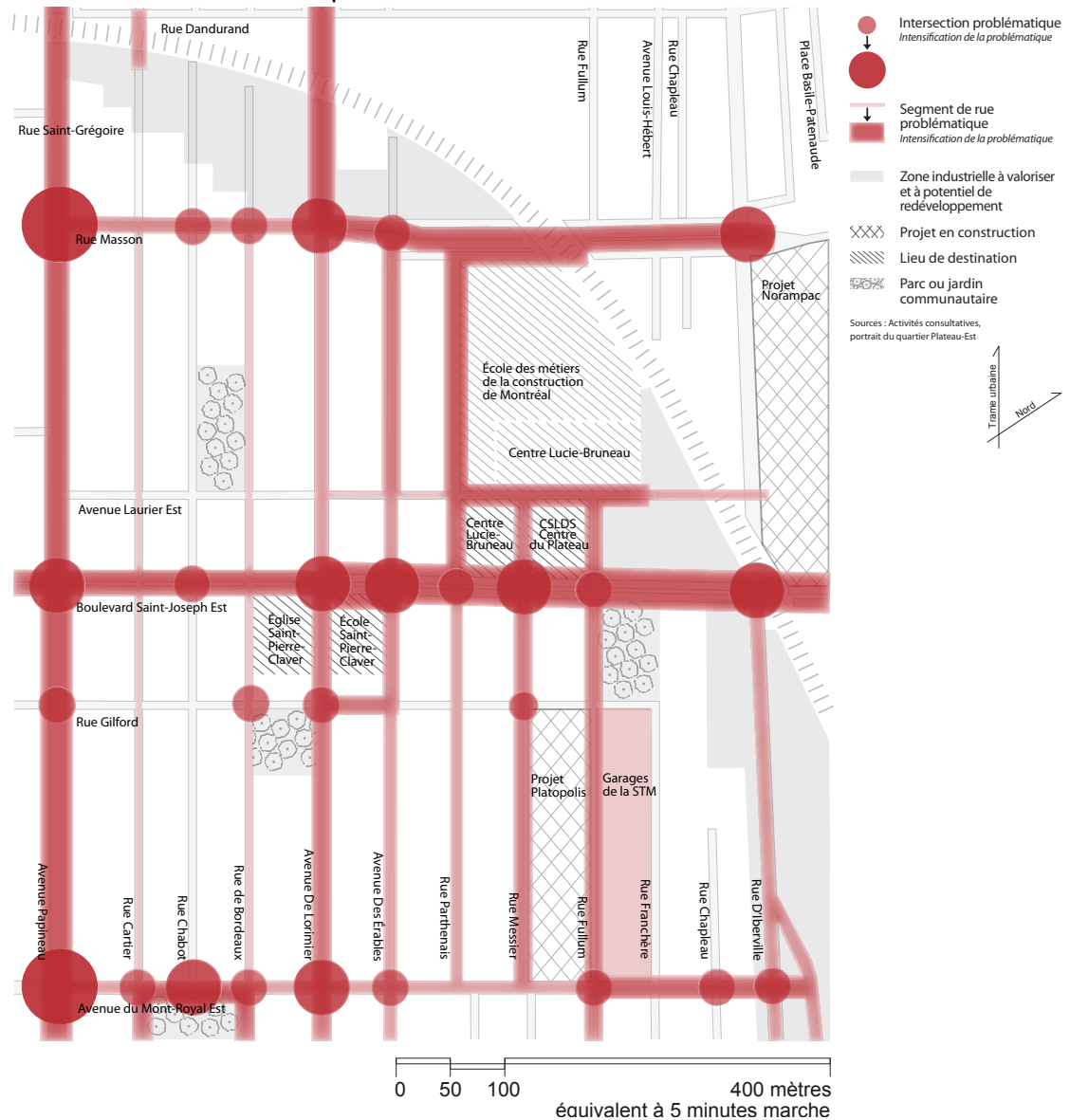
Pour créer des quartiers favorables aux transports actifs, un des plus grands défis en aménagement est certainement de transformer un quartier existant. Toutes les occasions de réaménagement doivent être saisies afin d'accroître la mixité des usages, d'optimiser l'utilisation du territoire et d'améliorer la qualité ou le design des infrastructures et des espaces publics.

La présente carte présente les lieux d'interventions prioritaires nommés par les citoyens et les acteurs locaux ou identifiés comme étant particulièrement problématiques dans le Cahier 2 : Portrait du quartier Plateau-Est.

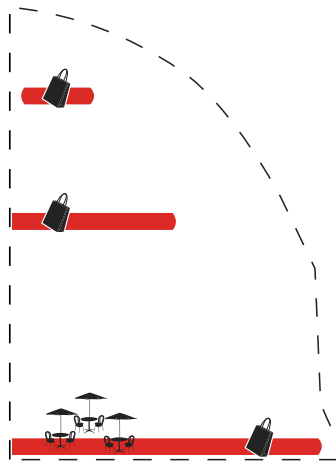


Les citoyens indiquent leurs endroits préférés et les lieux qu'ils n'apprécient pas dans le quartier lors d'un kiosque de consultation sur l'avenue du Mont-Royal en juin 2010.

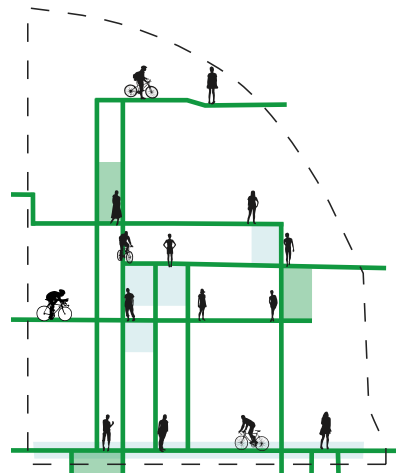
Priorités d'interventions dans le quartier



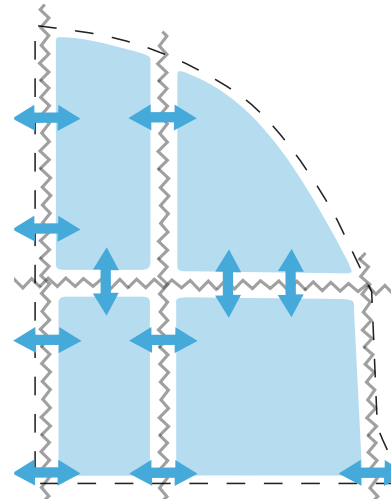
### 3.5 STRATÉGIES D'INTERVENTION



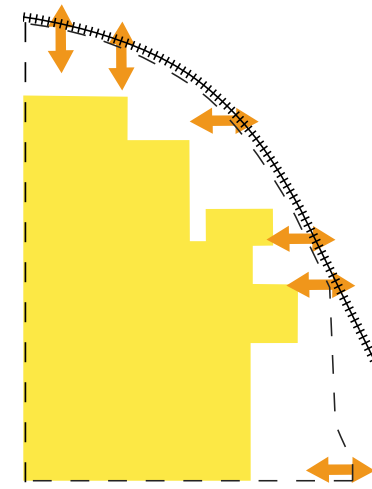
AMÉNAGER DES  
RUES COMMERCIALES  
CONVIVIALES ET VIVANTES



SÉCURISER LES LIENS  
ENTRE LES LIEUX  
DE FRÉQUENTATION



RÉDUIRE L'EFFET  
DE FRONTIÈRE CRÉÉ  
PAR LES ARTÈRES



AMÉLIORER  
LES CONNEXIONS  
INTERQUARTIERS

**INTERVENTIONS POUR  
DES RUES ET DES LIEUX DE VIE  
SÉCURITAIRES ET CONVIVIAUX**

## RAPPEL DE LA VISION ET DES OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT POUR REPENSER LES QUARTIERS EXISTANTS

C'est dans l'optique d'inspirer le modèle de quartier vert à créer pour Montréal que le Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM) a démarré le projet Quartiers verts, actifs et en santé (QVAS) en décembre 2008.

Afin d'orienter le développement des quartiers vers des solutions urbaines plus viables, le CEUM s'appuie sur une vision holistique de QVAS, présentée dans le Cahier 1 : Projet Quartier vert, actif et en santé, qui se décline en six éléments.

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

Les déplacements actifs et collectifs sont efficaces et favorisés par des aménagements adéquats.

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

Le caractère identitaire du quartier est valorisé afin de renforcer le sentiment d'appartenance.

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

Les actions réalisées s'inscrivent dans une vision globale et concertée de « vivabilité ».

Les quartiers verts développés par le CEUM et ses partenaires visent donc les mêmes objectifs que ceux ciblés par la Ville de Montréal.

### OBJECTIFS DES QUARTIERS VERTS SELON LA VILLE DE MONTRÉAL

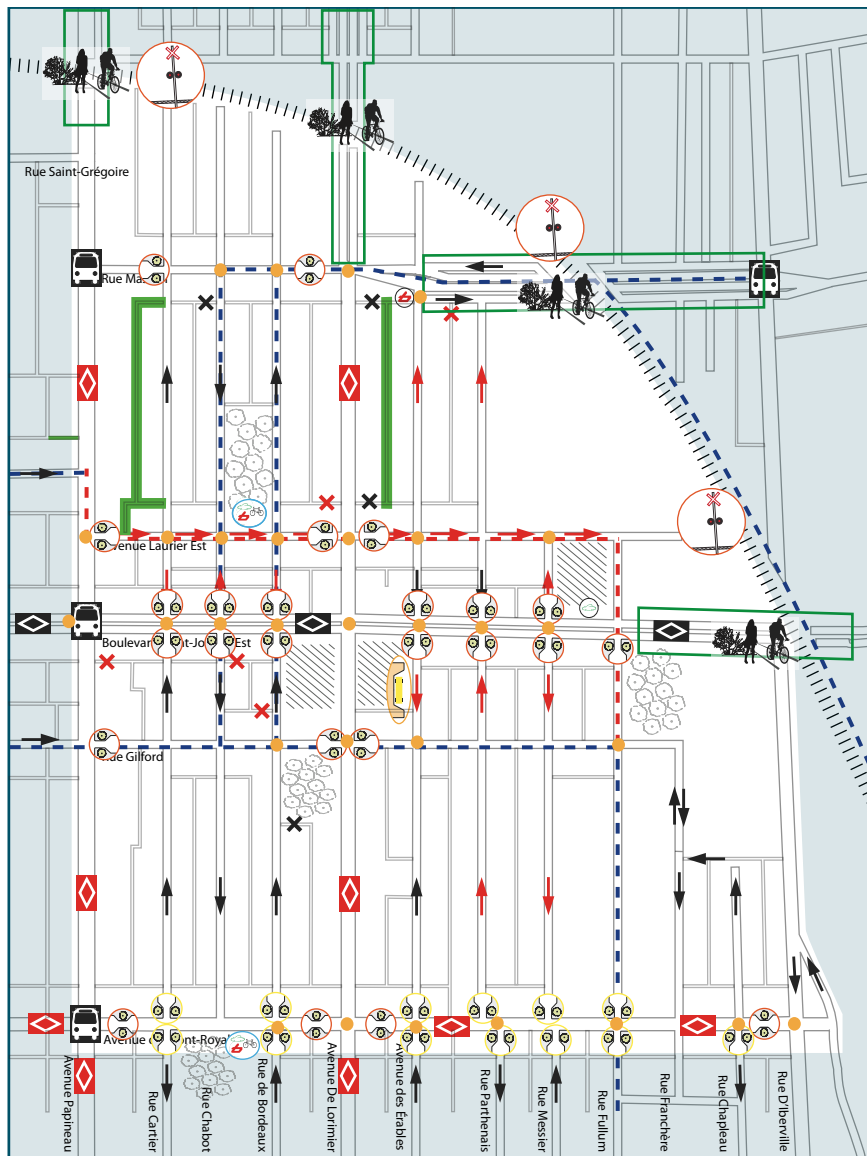
Selon la Ville de Montréal, l'aménagement de Quartiers verts permettra de :

- « Améliorer la sécurité routière, particulièrement des piétons et des cyclistes ;
- Rendre les lieux publics et les rues universellement accessibles ;
- Mieux répartir l'espace public au profit des modes de déplacement durables, actifs et collectifs ;
- Embellir et verdir les aménagements urbains dans une vision écologique ;
- Améliorer l'aménagement des rues comme lieu privilégié de rencontre.

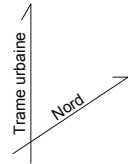
La désignation de Quartier vert implique l'atteinte de l'ensemble des objectifs.»<sup>9</sup>

<sup>9</sup> Ville de Montréal, Guide d'aménagement durable des rues de Montréal, chapitre 12 (Quartier vert), SITE, p. 7, avril 2010.

Plan des interventions générales pour le quartier vert du Plateau-Est



- Porte d'entrée de quartier  
 Principale  
 Secondaire
- Sens des rues  
 Actuel  
 Proposé
- Marquage au sol durable - Passage pour piéton avec marquage au sol durable
- Feu de circulation  
 Actuel  
 Proposé
- Feu piéton numérique avec marquage au sol durable  
 Actuel  
 Proposé
- Avancée de trottoir
- Avancée de trottoir double
- Passage pour piéton surélevé
- Intersection surélevée
- Brigadier scolaire
- Pictogramme scolaire sur la chaussée
- Support à vélo sur l'emprise publique
- Large bande plantée
- Plantation et verdissement
- Placette





## 3.6 INTERVENTIONS GÉNÉRALES POUR L'ENSEMBLE DU QUARTIER VERT

### ENTRÉES DE QUARTIER

Le concept de Quartier vert actif et en santé (QVAS) passe par l'implantation d'un ensemble de mesures d'apaisement de la circulation et par le réaménagement du domaine public, dans le contexte d'un milieu de vie choisi et délimité par les acteurs locaux. Une concentration des interventions permettra d'améliorer la sécurité, de réduire le volume de circulation et la vitesse dans le quartier. Ainsi, des seuils visibles doivent marquer le passage entre deux milieux de nature différente, afin que les différents usagers de la route modifient leurs comportements en conséquence.

### ACTIONS ET MESURES POUR FAVORISER LES TRANSPORTS ACTIFS

#### 1. MARQUER LES ENTRÉES DU QUARTIER VERT

par l'implantation de portes d'entrée et de sortie principales (sur les rues locales ou collectrices, à la jonction des artères) ou secondaires (sur les rues locales, à la jonction des collectrices par des aménagements de nature moins importante).

*Mesures : avancée de trottoir sur un côté ou les deux côtés de la rue, dalle tactile, passage pour piétons surélevé, marquage au sol durable identifiant le QVAS, fosse de plantation dans l'avancée de trottoir, mobilier urbain (banc, poubelle pour le tri-sélectif des déchets, corset d'arbre), signalisation et affichage, support à vélos.*

**L'IMPLANTATION DE CERTAINES PORTES D'ENTRÉE ET DE SORTIE DOIT ÊTRE PRÉCÉDÉE DE CHANGEMENTS DU SENS DE LA CIRCULATION DANS LES RUES CONCERNÉES.**

#### 2. SÉCURISER LES CORRIDORS PIÉTONNIERS ET CYCLABLES AUX ABORDS ET SOUS LES VIADUCS

par l'aménagement de corridors de circulation en site propre et le respect des principes d'aménagement sécuritaire adoptés par la Ville de Montréal.

*Mesures : trottoir et piste cyclable en site propre et isolé physiquement de la chaussée, structure sous les viaducs qui permet aux piétons de voir et d'être vu, éclairage adéquat des corridors de marche et de vélo limitant la pollution lumineuse, entrée et sortie alternatives, dispositif d'accès à l'aide, entretien régulier.*

**À l'issue des activités consultatives, le réaménagement des viaducs Masson et Saint-Joseph a été ciblé comme étant prioritaire.**

#### 3. AMÉLIORER LA CONVIVIALITÉ DES VIADUCS POUR LES PIÉTONS ET LES CYCLISTES

par des mesures de verdissement et d'embellissement.

*Mesures : programme ou concours d'embellissement des structures et d'art public favorisant la participation des artistes de la communauté et des citoyens, mur végétal, bande plantée sur les trottoirs et le terre-plein central, mesure d'atténuation des nuisances sonores, mur coupe-son contre la voie ferrée, signature lumineuse des viaducs.*



Porte d'entrée d'un Quartier vert.  
Paris, France.



Piste cyclable en site propre sous un viaduc.  
Avenue Christophe-Colomb, Montréal.



Photomaton sur l'avenue du Mont-Royal  
« Un quartier vert idéal devrait avoir... », juin 2010.

Crédit : Vélo Québec

## RÉSEAU ROUTIER

Favoriser la marche et le vélo et encourager l'utilisation du transport en commun dans un quartier vert nécessite de repenser l'emprise routière. En réduisant l'espace consacré à l'automobile au profit de modes de transport moins consommateurs d'espace et moins polluants, on priorise la mobilité des personnes plutôt que la fluidité automobile.

### ACTIONS ET MESURES POUR FAVORISER LES TRANSPORTS ACTIFS

#### 4. RÉDUIRE LA VITESSE DE CIRCULATION AUTORISÉE ET PRATiquÉE

par une modification réglementaire, de la signalisation, des aménagements physiques et des mesures coercitives.

*Mesures : réduction à 30 km/h dans les rues locales et aux abords des zones sensibles telles que les écoles, garderies, parcs et stations de transport en commun, réduction à 40 km/h dans les collectrices et les artères, gestion dynamique des feux de circulation, mesure d'apaisement de la circulation, campagne d'information et de sensibilisation, stèle radar, radar photo aux intersections, opération policière.*

**À l'issue des activités consultatives, des interventions sur les rues locales, collectrices et artérielles aux abords de l'école Saint-Pierre-Claver et du Centre du Plateau ont été ciblées comme prioritaires.**

#### 5. DÉCOURAGER LA CIRCULATION AUTOMOBILE DANS LES RUES LOCALES

par la modification du sens de circulation.

*Mesures : mise à double sens ou à sens unique des rues, mesure d'apaisement de la circulation, fermeture de rue.*

**À l'issue des activités consultatives, les rues Parthenais, des Érables et Laurier ont été ciblées comme étant prioritaires.**

#### 6. RÉGULER LA CIRCULATION SUR LES COLLECTRICES ET LES ARTÈRES

pour éviter le transit et les débordements de circulation dans les rues locales.

*Mesures : gestion dynamique des feux de circulation, aménagement de la rue cohérent avec les activités présentes, la vitesse et le débit de circulation souhaités et les mouvements véhiculaires.*

**LA GESTION DYNAMIQUE DES FEUX DE CIRCULATION EST LA COORDINATION DE CEUX-CI AFIN DE RÉGULER LA FLUIDITÉ DE LA CIRCULATION EN FONCTION DE LA VITESSE VOULUE.**

#### 7. ASSURER LE DÉGAGEMENT DES PASSAGES POUR PIÉTONS

par l'application de l'article 386 du Code de la sécurité routière qui interdit l'immobilisation de tout véhicule routier sur un passage pour piétons et à une distance de 5 mètres de ce dernier.

*Mesures : affichage d'interdiction d'arrêt, marquage au sol, mobilier urbain (bacs à fleurs, stationnement pour vélos, borne BIXI), avancée de trottoir.*

**À l'issue des activités consultatives, les lieux de fréquentation des jeunes, des aînés et des personnes à mobilité réduite ainsi que les corridors scolaires ont été ciblés comme prioritaires.**

#### 8. RÉVISER LA HIÉRARCHIE DU RÉSEAU ROUTIER

en insistant sur l'harmonisation nécessaire entre les besoins de mobilité et de livraison et les autres usages de la rue.

*Mesure : modification réglementaire.*

**À l'issue des activités consultatives, la rue Fullum a été ciblée comme prioritaire.**



Terre-plein diagonal à l'intersection de deux rues locales. Vancouver, Canada.

Crédit : Ville de Vancouver.



Marquage au sol et supports à vélos permettant d'accroître la visibilité à une intersection. Portland, États-Unis.

Crédit: peabikeimage.org / heather bowden

## RÉSEAU DE CAMIONNAGE

Les commerces, entreprises et particuliers du quartier et de l'ensemble de la ville ont besoin d'être approvisionnés en marchandises et de pouvoir distribuer les biens produits localement. Le réseau de camionnage indique les axes à emprunter pour le transit des camions. Le camionnage, dont celui destiné à la livraison locale, engendre des nuisances et doit être balisé pour assurer la quiétude des résidents.

## ACTIONS ET MESURES POUR FAVORISER LES TRANSPORTS ACTIFS

### 9. RÉVISER LE PLAN DE CAMIONNAGE

en insistant sur l'harmonisation nécessaire entre les besoins de mobilité et de livraison et les autres usages de la rue.

*Mesure : modification réglementaire.*

**À l'issue des activités consultatives, les avenues du Mont-Royal et De Lorimier ont été ciblées comme prioritaires.**



Photomaton sur l'avenue du Mont-Royal  
« Qu'est-ce que vous aimeriez améliorer dans votre quartier ? »

## RÉSEAU PIÉTONNIER

Un quartier favorable à la marche permet aux résidents, travailleurs et visiteurs de se déplacer aisément en empruntant des corridors sécuritaires, continus et conviviaux. Ce mode de transport, complémentaire à l'utilisation des transports collectifs, encourage la consommation locale en favorisant les achats et services de proximité et en valorisant la vie de quartier. Promouvoir la marche comme mode de transport contribuera à améliorer la qualité de vie dans le quartier, à assainir l'environnement et à stimuler le développement économique.

### ACTIONS ET MESURES POUR FAVORISER LES TRANSPORTS ACTIFS

#### 10. AMÉNAGER DES CORRIDORS DE MARCHÉ ACCESSIBLES UNIVERSELLEMENT

par le dégagement des corridors piétonniers et l'application des principes d'accessibilité universelle.

*Mesures : trottoir élargi, espace de circulation large et exempt d'obstacle, trottoir continu et sans pente aux entrées charretières et aux intersections, contre-terrasse, mobilier urbain en bordure de rue, longueur du passage pour piétons réduite par l'implantation d'avancées de trottoir, dalle tactile, drainage des eaux de pluie et de la fonte des neiges adéquats, feu à décompte numérique et feu sonore pour piétons, aménagement sécuritaire lors de travaux, entretien régulier.*

**UNE ENTRÉE CHARRETIÈRE EST UNE DÉPRESSION AMÉNAGÉE SUR LA LONGUEUR D'UN TROTTOIR EN FACE D'UN CHANTIER, D'UNE COUR OU D'UNE HABITATION, POUR PERMETTRE L'ACCÈS DES VOITURES, ET DONT LES EXTRÉMITÉS SE RELÈVENT COMME CELLES D'UN BATEAU<sup>10</sup>.**

**UNE CONTRE-TERRASSE EST UNE TERRASSE INSTALLÉE EN BORDURE DE LA RUE QUI PERMET LE MAINTIEN D'UN CORRIDOR DE MARCHÉ EN BORDURE DES BÂTIMENTS.**

#### 11. SÉCURISER LES INTERSECTIONS ET LES PASSAGES POUR PIÉTONS

par le marquage de toutes les traverses et la réduction de leur longueur.

*Mesures : avancée de trottoir, dalle tactile, bollard, marquage au sol durable, passage pour piétons texturé, feux à décompte numérique pour piétons, temps de traverse protégé.*

**À l'issue des activités consultatives, les lieux de fréquentation des jeunes, des aînés et des personnes à mobilité réduite ainsi que les corridors scolaires ont été ciblés comme prioritaires.**

#### 12. SÉCURISER LES CORRIDORS SCOLAIRES

grâce à la signalisation, des aménagements physiques et des mesures coercitives.

*Mesures : affichage visible par les automobilistes et les piétons, marquage au sol de la zone scolaire, feux piétons à décompte numérique adaptés à la vitesse de marche d'un enfant, avancée de trottoir, mesure d'apaisement de la circulation, brigadier scolaire, pédibus.*

**À l'issue des activités consultatives, les intersections du corridor scolaire de l'école Saint-Pierre-Claver, principalement à la jonction des artères Saint-Joseph et De Lorimier, ont été ciblées comme prioritaires.**

#### 13. AMÉNAGER DES PASSAGES À NIVEAU PIÉTONNIERS ET CYCLABLES

en respectant les principes d'accessibilité universelle et les principes d'aménagement sécuritaire.

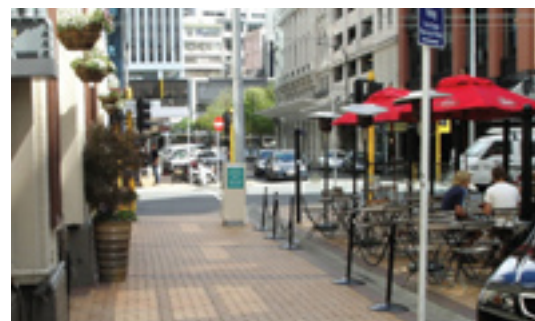
*Mesures : barrière formant une chicane, feu sonore, surface de croisement sans aspérités, éclairage, dispositif d'accès à l'aide.*

**À l'issue des activités consultatives, les axes des rues Masson, Laurier et Cartier ont été ciblés comme prioritaires.**



Trottoir continu et sans pente. Copenhague, Danemark.

Crédit : Gehl Architects



Corridor de marche exempt d'obstacle avec une contre-terrasse. Wellington, Nouvelle-Zélande.

Crédit : Land Transport New Zealand



Marquage des corridors piétonniers. Vauban, Allemagne.

<sup>10</sup> Office québécois de la langue française, Grand dictionnaire terminologique, Site web consulté le 25 mars 2011

#### 14. AMÉNAGER DES RUES CONVIVIALES

par l'apaisement de la circulation et la création de lieux de rencontre.

Mesures : rue résidentielle : limitation de la vitesse de circulation, mesure d'apaisement de la circulation, chicane, couvert végétal, plantation temporaire ou durable, aménagement écologique, lieux de rencontre, espace de jeux, mobilier urbain, support à vélos, site d'agriculture urbaine, stationnement perméable, stationnement Communauto.

Mesures : rue commerciale : limitation de la vitesse de circulation, chaussée rétrécie, mesure d'apaisement de la circulation, bande plantée, aménagement écologique, terrasse alignée sur le trottoir (du côté de la rue) ou sur la rue, réduction du nombre de cases de stationnement, mobilier urbain, support à vélos, stationnement Communauto.

UNE CHICANE EST UNE MESURE D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION CONSTITUÉE D'UNE SÉRIE D'AVANCÉES DE TROTTOIRS EN ALTERNANCE DE PART ET D'AUTRE DE LA VOIE DE CIRCULATION. ON AMÉNAGE AU MOINS TROIS AVANCÉES.

#### 15. DÉVELOPPER UN RÉSEAU DE RUES PIÉTONNES

en soutenant la piétonisation temporaire, saisonnière ou permanente des rues commerciales et résidentielles.

Mesures temporaires ou saisonnières : programme d'animation (vente de trottoir, marché public, rues piétonnes d'un jour, « park(ing) day », fête des voisins), mobilier urbain, intervention artistique, terrasse.

Mesures permanentes : borne de protection rétractable, aménagement physique, verdissement, mobilier urbain.

#### 16. AFFICHER LE PLAN DES RÉSEAUX ET SERVICES DE TRANSPORTS ACTIF ET COLLECTIF DU QUARTIER

aux portes d'entrées ainsi qu'aux lieux de fréquentation du quartier.

Mesures : affichage de la localisation des services et des infrastructures de transport alternatif à l'auto-solo, affichage des temps de déplacement à pied, à vélo et en transport collectif, développement de parcours de découverte et touristique.



Aménagement de type chicane qui oblige les automobilistes à réduire leur vitesse. Austin, États-Unis.



Rue piétonne durant la saison estivale. Rue Sainte-Catherine, Montréal.



Affichage des temps de déplacement à pied et à vélo. Lausanne, Suisse.

## RÉSEAU CYCLABLE

Un quartier favorable à la pratique du vélo permet de se déplacer dans les rues en empruntant un réseau de voies cyclables bien connectées l'une à l'autre et qui corresponde aux parcours fréquemment utilisés par les cyclistes lors de leurs déplacements utilitaires et de loisirs. De plus, la circulation automobile est apaisée à l'échelle du quartier, ce qui multiplie les possibilités de parcours sécuritaires en dehors du réseau cyclable. Encourager le vélo comme mode de transport contribuera à accroître la santé de la population.

## ACTIONS ET MESURES POUR FAVORISER LES TRANSPORTS ACTIFS

### 17. AMÉNAGER DES AXES CYCLABLES

en développant des axes connectés au réseau cyclable montréalais, permettant de relier les différentes destinations à l'intérieur du quartier et de favoriser la connexion entre les quartiers.

*Mesures : chaussée désignée, bande ou piste cyclable unidirectionnelle ou bidirectionnelle, intersection protégée par des feux cyclistes en priorisant les artères, arrêt cyclable (« bike box »), inspection et entretien de la chaussée, de la signalisation et du marquage.*

UNE BIKE BOX EST UN ESPACE SUR LA CHAUSSÉE, DEVANT LES VÉHICULES IMMOBILISÉS À UNE INTERSECTION, QUI EST RÉSERVÉ AUX CYCLISTES ET QUI LEUR PERMET D'ÊTRE VU DES AUTOMOBILISTES ET D'EFFECTUER UN VIRAGE DE MANIÈRE SÉCURITAIRE.

À l'issue des activités consultatives, les traverses du boulevard Saint-Joseph et les viaducs Masson et De Lorimier ont été ciblés comme prioritaires.

### 18. IMPLANTER DES SUPPORTS À VÉLO SUR L'EMPRISE PUBLIQUE

à proximité des lieux de fréquentation en priorisant leur installation sur la chaussée pour éviter l'engorgement des trottoirs.

*Mesures : support simple ou multiple, support protégé, compresseur à air, station vélo, station BIXI.*

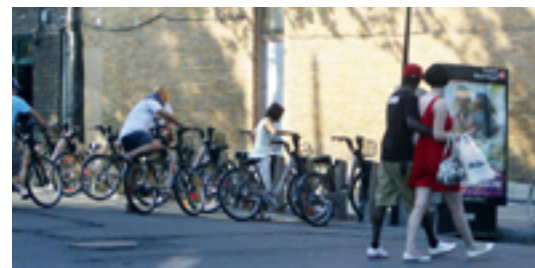
### 19. IMPLANTER DES BORNES BIXI

à proximité des lieux de fréquentation en priorisant leur installation sur la chaussée pour éviter l'engorgement des trottoirs.

À l'issue des activités consultatives, la zone nord-est du quartier, dont les rues Masson et des Érables, a été ciblée comme étant prioritaire.



Bande cyclable unidirectionnelle. New York, États-Unis.



Implantation de bornes BIXI sur la chaussée dans les rues résidentielles. Rue Chabot, Montréal.



Photomaton sur l'avenue du Mont-Royal « Un quartier vert idéal devrait avoir... », juin 2010.

Crédit : Department of Transportation NYC

## RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF

Pour réduire la dépendance à l'automobile, le développement et l'amélioration des services de transport en commun sont essentiels. Dans le cadre des déplacements quotidiens, l'autobus, le métro et le train de banlieue sont les moyens de déplacement les plus concurrentiels par rapport à l'automobile. Des transports collectifs offrant des services de qualité, ponctuels, réguliers, fiables et rapides grâce à la mise en place de mesures préférentielles permettront d'accroître le nombre d'usagers.

## ACTIONS ET MESURES POUR FAVORISER LES TRANSPORTS ACTIFS

### 20. AMÉLIORER LA DESSERTE EN TRANSPORT COLLECTIF

en privilégiant les axes sous-desservis ou congestionnés et le service en dehors des heures de pointe ou dans le sens inverse de la pointe.

*Mesures : mesure prioritaire pour autobus (feu chandelle, voie réservée, nombre d'arrêts limité sur certaines lignes), prolongement de circuits existants vers d'autres axes de transport collectif, service rapide par bus (SRB) sur certains axes clés, taxi collectif, intersection protégée en priorisant celles accueillant le plus de passagers par jour.*

**À l'issue des activités consultatives, l'amélioration du service sur les axes Mont-Royal (97), Papineau (45) et De Lorimier (10), ainsi que la sécurisation des intersections accueillant le plus de passagers par jour ont été ciblés comme prioritaires.**

### 21. INFORMER LES USAGERS DES PARCOURS ET DES HORAIRES EN TEMPS RÉEL

en privilégiant les axes congestionnés.

*Mesures : affichage de la carte du réseau, du parcours et des horaires de passage, système électronique d'affichage lumineux des horaires, des délais le cas échéant ainsi que des autres possibilités, application pour cellulaire et téléphone intelligent.*

### 22. AMÉNAGER DES AIRES D'ATTENTE SÉCURITAIRES ET BIEN ENTRETENUES

en privilégiant les arrêts accueillants le plus d'usagers montants et descendants par jour.

*Mesures : abribus couvert, mobilier urbain (banc, poubelle à tri-sélectif des déchets), éclairage, accessibilité universelle aux aires d'attente.*



Aménagement de la chaussée permettant une cohabitation sécuritaire des différents usagers de la rue. Paris, France.



Aire d'attente du transport en commun couverte avec un affichage dynamique des horaires des prochains passages. Paris, France.

## PÔLE ALTERNATIF À L'AUTOMOBILE

Pour satisfaire les besoins de mobilité de la population, la diversification de l'offre de transport alternative à l'auto-solo s'impose. Les vélos en libre service BIXI, les voitures en auto-partage de Communauto ou le service de taxi sont autant de possibilités qui bonifient l'offre de transport et permettent de se déplacer à faible coût et la réduction du nombre de véhicules sur nos routes. Encourager l'utilisation de ces modes de transport par une gestion et une mise en marché intégrées et personnalisées permettra d'améliorer grandement le service.

## ACTIONS ET MESURES POUR FAVORISER LES TRANSPORTS ACTIFS

### 23. IMPLANTER DES POINTS DE SERVICE COMMUNAUTO

en privilégiant les localisations à proximité des concentrations d'abonnés.

À l'issue des activités consultatives, l'est de la rue De Lorimier a été ciblé comme étant prioritaire.

### 24. IMPLANTER DES PÔLES « ALTERNATIVE À L'AUTOMOBILE » à proximité des lieux de fréquentation.

Mesures : stationnement à vélos protégé, borne BIXI, services pour cyclistes (compresseur à air, service d'entretien), point de service Communauto.

À l'issue des activités consultatives, l'avenue du Mont-Royal, le parc De Lorimier et le parc des Compagnons de Saint-Laurent ont été ciblés comme prioritaires.

UN STATIONNEMENT À VÉLO PROTÉGÉ EST UNE AIRE COUVERTE ET VERROUILLÉE DESTINÉE AU STATIONNEMENT DE LONGUE DURÉE.



Véloparc : supports à vélos couverts à accès limité aux utilisateurs. Strasbourg, France.



Photomaton sur l'avenue du Mont-Royal « Un quartier vert idéal devrait avoir... », juin 2010.



## VERDISSEMENT ET AMÉNAGEMENTS ÉCOLOGIQUES

Dans un quartier vert, tous les espaces potentiels sont déminéralisés et verdis afin d'améliorer la qualité de l'air, la captation des eaux de pluie et de ruissellement, la création de zone d'ombre et la réduction des îlots de chaleur urbains. Les trottoirs, les rues, les ruelles, les aménagements urbains ainsi que les terrains publics et privés sont entretenus par l'administration municipale et les résidents, commerçants et entrepreneurs afin d'embellir le quartier et d'accroître le sentiment d'appartenance.

## ACTIONS ET MESURES POUR FAVORISER LES TRANSPORTS ACTIFS

### 25. RÉDUIRE L'EFFET D'ÎLOT DE CHALEUR URBAIN SUR L'EMPRISE ET LES BÂTIMENTS PUBLICS

par le verdissement et les aménagements écologiques.

*Mesures : patrimoine forestier diversifié, espèce rustique et indigène, fosse de plantation élargie, corset d'arbre, bande végétalisée sur les trottoirs, terre-plein planté, plantation sur les espaces minéralisés, mur végétal, pavage et stationnement perméable, jardin communautaire, toit blanc, toit vert, programme d'entretien des végétaux, protection lors des travaux et du déneigement.*

**À l'issue des activités consultatives, les rues Papineau, Masson, Mont-Royal, Parthenais et celles bordant le Centre de transport de la STM, la frange industrielle ainsi que les viaducs Masson et Saint-Joseph ont été ciblés comme prioritaires.**

### 26. FAVORISER LE VERDISSEMENT DE L'EMPRISE ET DES BÂTIMENTS PRIVÉS

par des programmes incitatifs s'adressant aux particuliers, aux commerçants et aux entrepreneurs.

*Mesures : plantation sur les espaces minéralisés, mur végétal et plante grimpante, pavage et stationnement perméable, toit blanc, toit vert.*

### 27. AMÉLIORER LA RÉTENTION DES EAUX PLUVIALES ET DE RUISSellement

par la réduction des surfaces perméables et l'augmentation des eaux captées et traitées naturellement par le milieu récepteur.

*Mesures : fosse de plantation, fossé de rétention des eaux pluviales et de ruissellement, bac à fleurs de trottoirs converti en système de gestion des eaux pluviales, pavage perméable, toit vert.*

**UNE FOSSE DE RÉTENTION DES EAUX PLUVIALES ET DE RUISSellement EST UNE LÉGÈRE DÉPRESSION EN BORDURE D'UNE RUE OU D'UN STATIONNEMENT CRÉÉE DANS LE BUT DE RÉCUPÉRER L'EAU DE PLUIE ET DE LA RETOURNER DANS LE SOL UNE FOIS FILTRÉE PAR VOIE NATURELLE<sup>11</sup>.**



Bande plantée et banc public en bordure d'un boulevard. Boulevard René-Lévesque, Québec.



Terrain de stationnement avec un revêtement perméable. France.



Fosse de rétention des eaux pluviales en bordure de rue. Portland, États-Unis.

Crédit : géoproductcorp.com

<sup>11</sup> Institut national de santé publique du Québec, *Adaptations aux changements climatiques : pratiques innovantes (fiches technique)*. Montréal, 2010.

## RÉSEAU DE RUELLES

Dans les ruelles vertes, l'asphalte est retiré pour créer des plates-bandes qui reçoivent des plantes vivaces, arbres et arbustes. Différents aménagements peuvent compléter les plantations : lieux de rencontre, mobilier urbain, murales, nichoirs, composteurs. L'augmentation du couvert végétal améliorera la qualité de l'air et réduira le phénomène d'îlot de chaleur urbain. Favoriser l'accessibilité des ruelles et leur appropriation par les riverains et l'ensemble de la population aura un impact important sur la qualité de vie des citoyens.

### ACTIONS ET MESURES POUR FAVORISER LES TRANSPORTS ACTIFS

#### 28. RÉDUIRE LA CIRCULATION AUTOMOBILE DANS LES RUELLES

par la réduction du nombre d'accès à deux entrées et le verdissement.

*Mesures : bac à fleurs, fosse de plantation, mur végétal et plante grimpante sur câbles, espèce rustique et indigène, espace ombragé, entrée de terre ou de gravillon, pavage perméable, lieu de rencontre, espace de jeu, jardin collectif, mobilier urbain.*

#### 29. AMÉNAGER DES RUELLES VERTES OU CHAMPÊTRE EXEMPTES DE CIRCULATION AUTOMOBILE

par la fermeture définitive de tous les accès.

*Mesures : espèce rustique et indigène, fosse de plantation, mur végétal et plante grimpante sur câbles, espace ombragé, chemin de terre ou de gravillon, pavage et stationnement perméable, lieu de rencontre, espace de jeu, jardin collectif, mobilier urbain, compostière communautaire, support à vélos protégé, affichage des ruelles.*

## AGRICULTURE URBAINE

L'agriculture urbaine consiste à cultiver des légumes, des arbres fruitiers, des herbes médicinales et aromatiques afin d'accroître l'accès à une nourriture saine pour les ménages résidant en ville. Grâce aux initiatives d'agriculture urbaine, les citoyens apprennent à cultiver leur nourriture tout en s'impliquant dans leur communauté. Les sites d'agriculture urbaine sont également des lieux de rassemblement, de sociabilisation et d'éducation.

### ACTIONS ET MESURES POUR FAVORISER LES TRANSPORTS ACTIFS

#### 30. IMPLANter DES SITES D'AGRICULTURE URBAINE

pour favoriser la sécurité alimentaire, la saine alimentation et la création de lieux de socialisation.

*Mesures : jardin collectif sur les toits, les balcons et les stationnements, plantation avec bacs à réserve d'eau.*

**LE JARDINAGE EN BAC PERMET DE CULTIVER SUR UN SOL MINÉRALISÉ OU CONTAMINÉ, DE CONTRÔLER LA QUALITÉ DU SOL ET D'UTILISER UNE QUANTITÉ RÉDUITE D'EAU.**

**LA FERMETURE DÉFINITIVE D'UNE RUELLE À LA CIRCULATION AUTOMOBILE NÉCESSITE LE CONSENTEMENT DE L'ENSEMBLE DES PROPRIÉTAIRES RIVERAINS.**



Ruelle verte dans l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal, Montréal.



Site d'agriculture urbaine sur le toit du pavillon de Design de l'UQAM, Montréal.

## POLITIQUES, RÈGLEMENTS ET PROGRAMMES

Encadrant le développement des quartiers verts, des politiques, des règlements et des programmes doivent être mis en place afin d'uniformiser les pratiques à l'échelle du territoire, voire de l'arrondissement ou de la ville. Qu'elles concernent l'aménagement du territoire ou la gestion des déplacements, ces normes devront mieux cibler la sécurité des piétons et cyclistes ainsi que la quiétude des résidents. Les campagnes de sensibilisation ainsi que les offres favorisant l'accessibilité à faible coût à une variété de modes de transport alternatifs à l'auto-solo (Cocktail transport) compléteront les interventions physiques et contribueront à l'amélioration des services, l'objectif étant d'accélérer le transfert modal vers les transports durables.

## ACTIONS ET MESURES POUR FAVORISER LES TRANSPORTS ACTIFS

### 31. SOUTENIR L'IMPLANTATION ET LA MISE EN ŒUVRE DES PROGRAMMES D'ÉCOMOBILITÉ ET DE SENSIBILISATION AUX TRANSPORTS ACTIFS

pour favoriser les alternatives à l'auto-solo et encourager l'activité physique.

*Mesures : programme « Mon école à pied, à vélo » de Vélo Québec, programme « Je m'active dans mon quartier » d'Équiterre, programme « allégo » des Centres de gestion des déplacements (Voyagez Futé).*

### 32. SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT DES « COCKTAILS TRANSPORTS »

pour favoriser l'accessibilité à faible coût à une variété de modes de transport alternatifs à l'auto-solo.

*Mesures : offre combinée diversifiée (transport en commun, BIXI, Communauto, taxi, train de banlieue, train régional), covoiturage.*

**LE DÉVELOPPEMENT DES COCKTAILS TRANSPORTS NÉCESSITE LA PLANIFICATION INTÉGRÉE DE TOUS LES MODES ALTERNATIFS À L'AUTO-SOLO L'IMPLICATION DE TOUS LES ACTEURS À L'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE (ARRONDISSEMENTS, VILLE CENTRE, STM, GESTIONNAIRES DE BIXI, COMMUNAUTO, COMPAGNIES DE TAXIS) ET RÉGIONALE (AMT, VIA RAIL).**

#### BUT DES PROGRAMMES

**MON ÉCOLE À PIED, À VÉLO : DÉVELOPPER LE TRANSPORT SCOLAIRE ACTIF PAR L'AMÉLIORATION DES CONDITIONS DE PRATIQUE DE LA MARCHÉ ET DU VÉLO CHEZ LES JEUNES DU PRIMAIRE ET INFORMER LA COMMUNAUTÉ DES BÉNÉFICES SUR LES PLANS DE LA SANTÉ, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA SÉCURITÉ<sup>12</sup>.**

**JE M'ACTIVE DANS MON QUARTIER : CONTRIBUER À L'ÉTABLISSEMENT D'UN MOUVEMENT CITOYEN PAR LA PROMOTION DE CHOIX ÉCOLOGIQUES ET SOCIALEMENT ÉQUITABLES, À L'ÉCHELLE INDIVIDUELLE ET COMMUNAUTAIRE. ENCOURAGER LE TRANSPORT DURABLE, L'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE, L'AGRICULTURE ÉCOLOGIQUE ET LE COMMERCE ÉQUITABLE<sup>13</sup>.**

**ALLÉGO : FAVORISER L'UTILISATION DES MODES DE TRANSPORT ALTERNATIFS À L'AUTOMOBILE DANS LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL PAR UN ENSEMBLE COMPLET DE SOLUTIONS CONCRÈTES<sup>14</sup>.**

<sup>12</sup> Voyagez futé, Montréal. Sur le web : [www.voyagezfute.ca/allego](http://www.voyagezfute.ca/allego).

<sup>13</sup> Vélo Québec, Montréal. Sur le web : [www.velo.qc.ca/monecole/index.php](http://www.velo.qc.ca/monecole/index.php)

<sup>14</sup> Équiterre, Montréal. Sur le web : [www.equiterre.org/projet/campagne-je-mactive-dans-mon-quartier](http://www.equiterre.org/projet/campagne-je-mactive-dans-mon-quartier).

### 33. BONIFIER LA POLITIQUE DE STATIONNEMENT

pour éviter la recherche en boucle et favoriser le stationnement de courte durée et le roulement sur les rues commerciales.

Mesures : vignette, place réservée aux véhicules éco-énergétiques, en auto-partage, en covoiturage, aux familles et aînés ou aux visiteurs, stationnement de courte durée, stationnement incitatif étagé ou souterrain, zone d'arrêt, application de l'interdiction de stationner à 5 mètres d'une intersection, affichage électronique.

### 34. REVOIR LES NORMES DE DÉNEIGEMENT

pour améliorer la sécurité des piétons et cyclistes ainsi que la quiétude des résidents.

Mesures : déneigement prioritaire des trottoirs puis des pistes cyclables, respect du Code de la sécurité routière, suspension des activités de déneigement aux heures de fort achalandage, réduction de la taille du matériel roulant.

### 35. SOUTENIR L'IMPLANTATION DE PROGRAMMES DE REVITALISATION DES RUES COMMERCIALES

pour assurer le maintien et la vitalité des commerces de proximité.

Mesures : PR@M-Commerce, diversification des commerces, rénovation des façades, repartage de la voirie au profit des transports actifs et collectifs, offre de stationnement rationalisée, terrasse, bande plantée, mobilier urbain, placette, signature visuelle, programme d'animation, marché public, système de régulation et de contrôle des baux commerciaux.

### 36. BONIFIER LA POLITIQUE DE CAMIONNAGE

pour réduire les nuisances et assurer la quiétude des résidents.

Mesures : heures de livraison restreintes, limitation du stationnement en double, réduction du gabarit des camions admis, centrale de livraison, navette.

**UNE CENTRALE DE LIVRAISON EST CENTRE DE TRANSBORDEMENT DES MARCHANDISES DE CAMION DE GROS GABARIT VERS DES VÉHICULES AYANT UN GABARIT ADAPTÉ AU MILIEU URBAIN DENSE.**

### 37. BONIFIER LA RÉGLEMENTATION D'URBANISME

pour réduire l'effet d'îlot de chaleur et la sous-utilisation de l'espace.

Mesures : toit blanc, toit vert, norme de stationnement limitant le stationnement extérieur, cour avant et arrière déminéralisée.



Stationnement étagé pour véhicules et stationnement à vélos adjacent à une gare de tramway. Vauban, Allemagne.



Réaménagement d'une rue pour la pratique de nouvelles activités. Brighton, Grande-Bretagne.



Camion de livraison de petit gabarit qui permet de réduire les nuisances liées à la livraison de marchandises stationné sur un sol perméable.

Crédit : Gehl Architect

## 3.7 INTERVENTIONS DANS LE SECTEUR NORD DU QUARTIER

### RUE MASSON

La rue Masson est un axe majeur du nord du QVAS permettant de rejoindre l'arrondissement Rosemont-La-Petite-Patrie à l'est de la voie ferrée. Cette particularité incite les automobilistes à emprunter cette collectrice pour transiter dans le quartier. Les résidents du secteur, où cohabitent des résidences et des bâtiments industriels, subissent les nuisances de la vitesse et du débit de circulation, notamment à proximité du viaduc Masson.

### ACTIONS ET MESURES POUR FAVORISER LES TRANSPORTS ACTIFS

Les actions et les mesures spécifiques à la rue Masson découlent des interventions générales présentées dans la section 3.6.

#### 38. ÉVITER LA CONGESTION AUTOMOBILE

par des mesures facilitant l'écoulement de la circulation vers les artères et hors des rues locales.

*Mesures : stationnement interdit aux heures de pointe sur la chaussée nord à l'approche de l'avenue Papineau, virage à gauche permis en tout temps sur l'avenue De Lorimier vers la rue Masson.*

#### 39. AMÉNAGER DES RUES CONVIVIALES PAR LA RÉDUCTION DE LA LARGEUR DE LA CHAUSSÉE

par du marquage au sol et des aménagements physiques.

*Mesures : trottoir élargi à l'est de l'avenue De Lorimier, bande végétalisée plantée au niveau du viaduc, bande cyclable entre la rue Chabot et le viaduc Masson.*

#### 40. SÉCURISER LES INTERSECTIONS

par de la signalisation et des aménagements physiques.

*Mesures : temps de traverse prolongé, décompte numérique pour les piétons aux intersections avec feux, marquage durable des passages pour piétons aux intersections avec feux, porte d'entrée de quartier principale sur la rue Masson, avancée de trottoir sur la rue Masson et sur les rues perpendiculaires, avancée de trottoir prolongée dans la bretelle de contournement sud au niveau de la rue des Érables, intersection avec la bande cyclable sécurisée, panneaux d'arrêt sur la rue Masson au coin de la rue Chabot, aire d'attente sécuritaire et bien entretenue pour les autobus, brigadier scolaire.*

#### 41. EMBELLIR ET ANIMER LES CORRIDORS DE MARCHÉ

par des mesures de verdissement, des aménagements écologiques et des interventions artistiques.

*Mesures : programme d'embellissement des structures par des artistes locaux et des citoyens, parois du viaduc verdie, trottoir et terre-plein central plantés, mur coupe-son végétal contre la voie ferrée, place publique aménagée contre la voie ferrée, programme de verdissement des espaces privés sur les murs et les aires asphaltées, terrasse sur la chaussée dans la partie commerciale, portes ouvertes des ateliers d'artistes et artisans, notamment pendant les Journées de la Culture.*

**Le viaduc Masson et le secteur des rues Masson, des Érables et Parthenais sont des lieux prioritaires ciblés pour la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation et d'embellissement. Ces lieux ont été les sites à l'étude lors de l'atelier de travail professionnel « L'aménagement sécuritaire des zones frontière » tenu à l'automne 2010<sup>15</sup>.**



Avancée de trottoir prononcée pour limiter l'accès des véhicules aux rues locales et sécuriser le passage des piétons vers le viaduc. Proposition issue de l'atelier de travail professionnel « L'aménagement sécuritaire des zones frontière » tenu à l'automne 2010.



Intégration d'œuvres d'art aux infrastructures de transport. Londres, Grande-Bretagne.

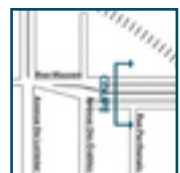
<sup>15</sup> CÉUM, Compte-rendu des ateliers de travail professionnels. Montréal, automne 2010. Disponible sur le site Internet : [www.ecologieurbaine.net](http://www.ecologieurbaine.net)

COUPES ACTUELLE ET PROJETÉE DU VIADUC MASSON



Crédit : David Chedore

Crédit : David Chedore



Sous le viaduc, le nombre de voies de circulation passe de trois à une par direction afin de laisser plus de place aux usagers des modes de déplacement actifs ainsi qu'à l'embellissement du viaduc.

Les trottoirs sont plus conviviaux :

- corridors piétonniers élargis,
- éclairage adéquat,
- bande végétalisée,
- parois du viaduc verdies.

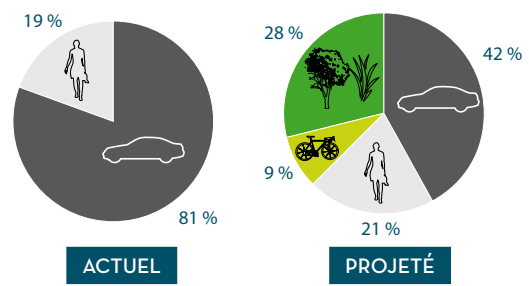
Deux pistes cyclables unidirectionnelles sont aménagées de chaque côté de la rue :

- bollards protégeant les cyclistes des véhicules,
- zone tampon peinte au sol.

Les bretelles de contournement sont également réaménagées :

- retrait du stationnement sur la bretelle sud afin de permettre l'aménagement d'une avancée de trottoir prononcée au coin sud-ouest de l'intersection des Érables
- trottoirs élargis,
- bande plantée adjacente au viaduc.

Espace alloué aux différents usages



PLAN DE LA RUE MASSON ENTRE LES RUES CHABOT ET DE BORDEAUX

Pour faciliter les déplacements à vélo, les liens cyclables doivent être sécurisés en portant une attention particulière aux intersections. En complément, des aménagements écologiques comme des avancées de trottoirs plantées et des stationnements perméables peuvent réduire l'effet d'îlot de chaleur urbain et améliorer la convivialité des lieux.



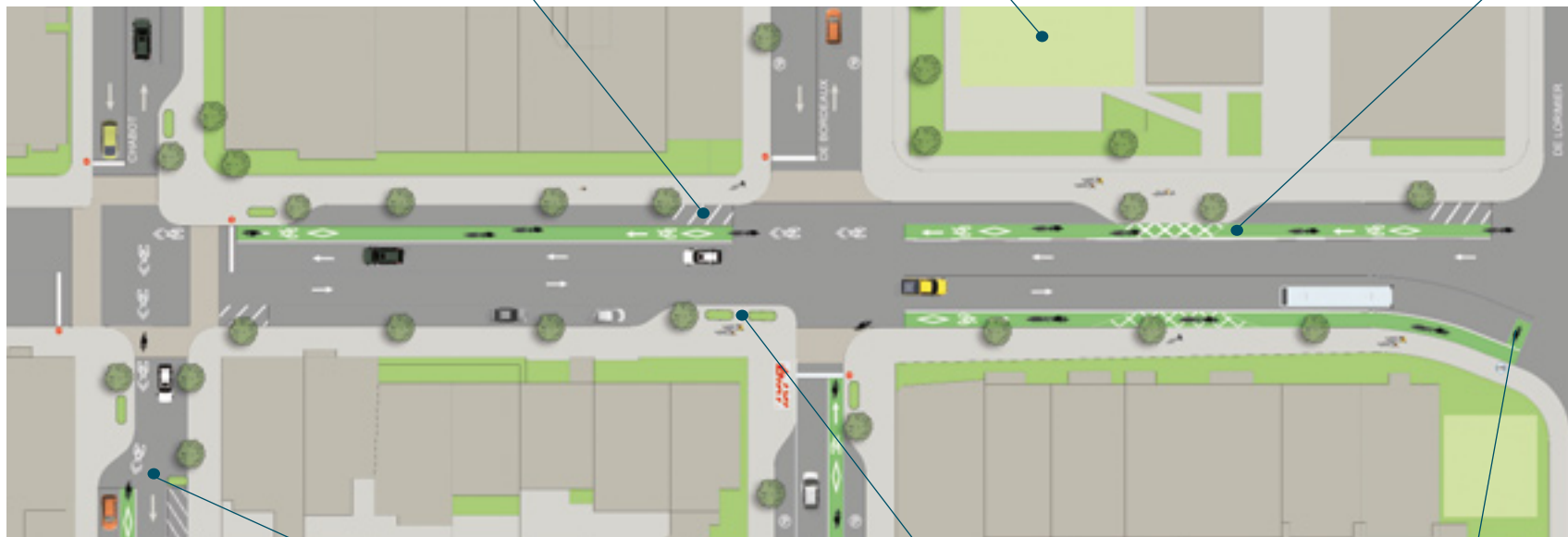
MARQUAGE AU SOL POUR INTERDIRE LE STATIONNEMENT À MOINS DE 5 MÈTRES D'UNE INTERSECTION.



STATIONNEMENT AVEC UN REVÊTEMENT PERMÉABLE.



PORTE D'ENTRÉE DE QUARTIER : AVANCÉES DE TROTTOIR ET PASSAGE POUR PIÉTONS SÉCURISÉ.



Crédit : David Chedore



DÉVIATION DE LA CHAUSSEE À L'ENTRÉE D'UNE RUE LOCALE.



AVANCÉE DE TROTTOIR AVEC FOSSE DE RÉTENTION DES EAUX DE PLUVIALES.



BIKE BOX : ZONE DE PROTECTION POUR LES CYCLISTES AUX INTERSECTIONS.

La partie sud du parc De Lorimier jouit d'un réaménagement complet laissant plus de place aux piétons et aux cyclistes. L'avenue Laurier devient un sens unique d'une voie vers l'est pour les automobiles. L'espace laissé vacant par la disparition de la voie en direction ouest et le retrait du stationnement permet l'élargissement du trottoir nord, l'ajout d'une piste cyclable en direction ouest et d'une bande cyclable en direction est. De plus, une large bande verte est plantée entre les piétons et les cyclistes, conférant un aspect plus convivial à la rue.





## AVENUE LAURIER

L'avenue Laurier est une rue résidentielle accueillant quelques commerces sur la portion ouest et quelques institutions sur la portion est. Le parc De Lorimier est défini par les citoyens comme étant le cœur du quartier situé au nord du boulevard Saint-Joseph et attire de nombreuses familles. Malgré son caractère très résidentiel, les citoyens observent des problèmes de circulation de transit nuisant à la sécurité des piétons.

### ACTIONS ET MESURES POUR FAVORISER LES TRANSPORTS ACTIFS

Les actions et les mesures spécifiques à la rue Masson découlent des interventions générales présentées dans la section 3.6.

#### 42. AMÉNAGER DES RUES CONVIVIALES PAR LA RÉDUCTION DE LA LARGEUR DE LA CHAUSSÉE

par du marquage au sol et des aménagements physiques.

*Mesures : bande cyclable unidirectionnelle, trottoir élargi, bande végétalisée au niveau du parc De Lorimier.*

**CES MESURES SONT RENDUES POSSIBLES GRÂCE À LA MISE À SENS UNIQUE DE L'AVENUE EN DIRECTION EST.**

#### 43. SÉCURISER LES INTERSECTIONS

par de la signalisation et des aménagements physiques.

*Mesures : temps de traverse prolongé, feu piéton à décompte numérique aux intersections avec feux, marquage durable des passages pour piétons, porte d'entrée principale, avancée de trottoir sur l'avenue Laurier et sur les rues perpendiculaires, panneau d'arrêt à toutes les intersections (sauf celles avec un feu de circulation), passage pour piétons surélevé à proximité des institutions, avancée de trottoir prolongée du côté nord face à l'intersection de la rue Messier.*



Passage pour piétons surélevé. Singapour.

Crédit : pedbike.org / larry shaeffer

#### 44. EMBELLIR ET ANIMER LES CORRIDORS DE MARCHE

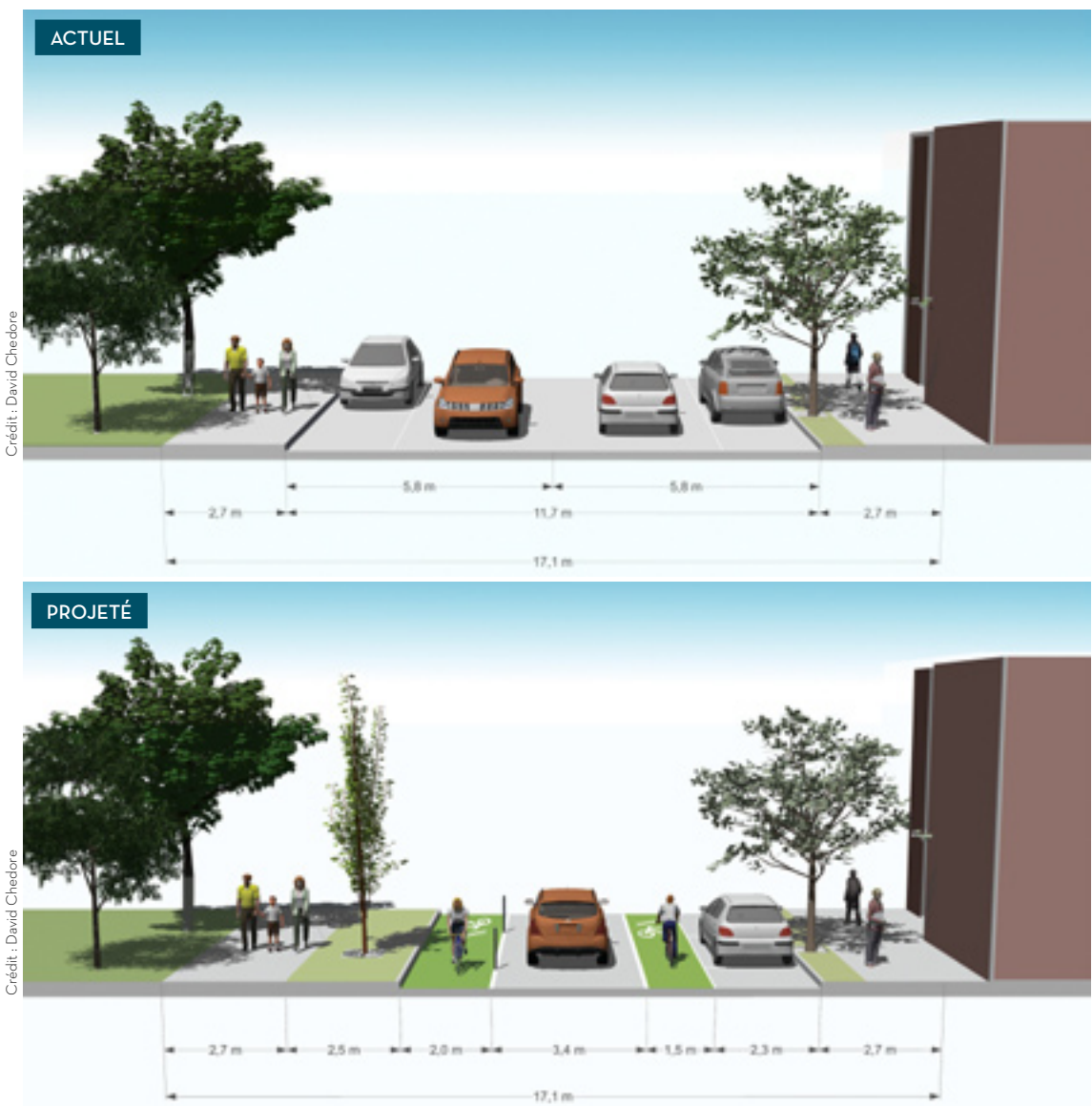
par des mesures de verdissement, des aménagements écologiques et des interventions artistiques.

*Mesures : fosse de plantation agrandie, éclairage bonifié, avancée de trottoir végétalisée, retrait du stationnement du côté nord et trottoir élargi avec une bande plantée devant le parc De Lorimier.*



Bande plantée continue avec arbustes et arbres adjacente à un corridor de marche d'une largeur confortable. Square Victoria, Montréal.

COUPE ACTUELLE ET PROJÉTÉE DE L'AVENUE LAURIER DEVANT LE PARC



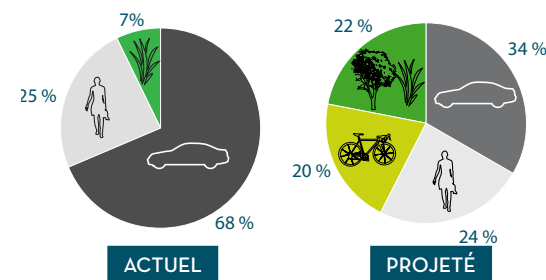
Crédit : David Chedore

Crédit : David Chedore



La mise à sens unique de la rue Laurier en direction est et le retrait du stationnement du côté nord de la rue le long du parc De Lorimier permet l'élargissement du trottoir et l'implantation d'une bande plantée. Pour permettre les déplacements sécuritaires en vélo, une piste cyclable protégée par des bollards en contresens de la circulation est créée en direction ouest et une bande cyclable en direction est.

Espace alloué aux différents usages



## BOULEVARD SAINT-JOSEPH

Le boulevard Saint-Joseph est une artère qui représente une frontière pour les piétons et les cyclistes voulant se déplacer entre le nord et le sud du quartier. Le débit et la vitesse des véhicules ainsi que le manque d'aménagements sécuritaires aux intersections rendent dangereuse la traversée de l'artère, et ce même si de nombreuses institutions y ont pignon sur rue.

### ACTIONS ET MESURES POUR FAVORISER LES TRANSPORTS ACTIFS

Les actions et mesures spécifiques au boulevard Saint-Joseph découlent des interventions générales présentées dans la section 3.6.

#### 45. SÉCURISER LES ABORDS DES LIEUX DE FRÉQUENTATION

par du marquage au sol et des aménagement sur la chaussée et les terrains publics.

*Mesures pour l'école Saint-Pierre-Claver : pictogrammes scolaires sur la chaussée.*

*Mesures pour le Centre du Plateau : interdiction pour les véhicules d'accéder à l'esplanade et retrait des entrées charretières.*

L'IMPLANTATION DE MESURES DE SÉCURISATION DES DÉPLACEMENTS PIÉTONNIERS ET CYCLABLES SUR UNE ARTÈRE COMPORTANT UN AXE DE TRANSPORT COLLECTIF ÉTANT COMPLEXE, LES SOLUTIONS D'AMÉNAGEMENT FERONT L'OBJET D'ÉTUDES SUPPLÉMENTAIRES. CES MESURES NÉCESSITENT GÉNÉRALEMENT DE RÉDUIRE LE DÉBIT DE CIRCULATION DANS LE QUARTIER, VOIRE À L'ÉCHELLE DE L'ÎLE DE MONTRÉAL.

#### 46. SÉCURISER LES INTERSECTIONS

par de la signalisation et des aménagements physiques.

*Mesures : temps de traverse prolongé, feu pour piéton à décompte numérique aux quatre passages pour piétons des intersections avec feux, gestion dynamique des feux de circulation, marquage durable des passages pour piétons (matériaux rugueux), ajout de feu de circulation à l'intersection de la rue des Érables, porte d'entrée de quartier principale sur les rues perpendiculaires.*

#### 47. EMBELLIR ET ANIMER LES CORRIDORS DE MARCHÉ

par des mesures de verdissement, des aménagements écologiques et des interventions artistiques.

*Mesures : espace de détente ombragé sur les esplanades des institutions et des lieux publics, revêtement perméable sur les esplanades, œuvre d'art urbaine, mobilier urbain, plantation en bacs (à court terme) ou en terre (à long terme) sur le terre-plein central.*

LES MESURES PROPOSÉES SONT EN LIEN AVEC CELLES QUI SERONT MISES EN PLACE AU PRINTEMPS 2011 DANS LE CADRE DU PROJET DE VOIE RÉSERVÉE AUX AUTOBUS AUX HEURES DE POINTE ET DE SÉCURISATION DE LA ZONE SCOLAIRE PROPOSÉS PAR LA STM ET LA VILLE DE MONTRÉAL. CE PROJET INTERDIRA LE STATIONNEMENT SUR LE BOULEVARD SAINT-JOSEPH PENDANT LES HEURES DE POINTE DANS LE SENS DE LA POINTE ET ASSURERA LA SÉCURISATION DES INTERSECTIONS DU BOULEVARD, NOTAMMENT À PROXIMITÉ DE L'ÉCOLE SAINT-PIERRE-CLAVER.



Feu pour piétons à décompte numérique, marquage distinctif des passages pour piétons et terre-plein central avec refuge pour piétons. Boulevard René-Lévesque, Québec.



Voie réservée pour autobus combinée à une voie cyclable. Paris, France.

**PLAN DU BOULEVARD SAINT-JOSEPH ENTRE LES RUES DE LORIMIER ET PARTHENAIS**

En plus des aménagements prévus par la STM et la Ville de Montréal dans le cadre du projet de voie réservée aux autobus, le Plan du QVAS (qui inclut les recommandations du Plan de déplacement de l'école Saint-Pierre-Claver réalisé par VéloQuébec) recommande une sécurisation plus importante des intersections des artères. De plus, les rues résidentielles perpendiculaires au boulevard devront être sécurisées par des portes d'entrées principales et le changement de sens de quelques rues.



PLANTATION SUR UN TERRE-PLEIN CENTRAL.



FEU POUR PIÉTONS À DÉCOMPTE NUMÉRIQUE.



MARQUAGE AU SOL ANNONÇANT UNE ZONE SCOLAIRE.



MARQUAGE DURABLE INTÉGRÉ AU PAVAGE.



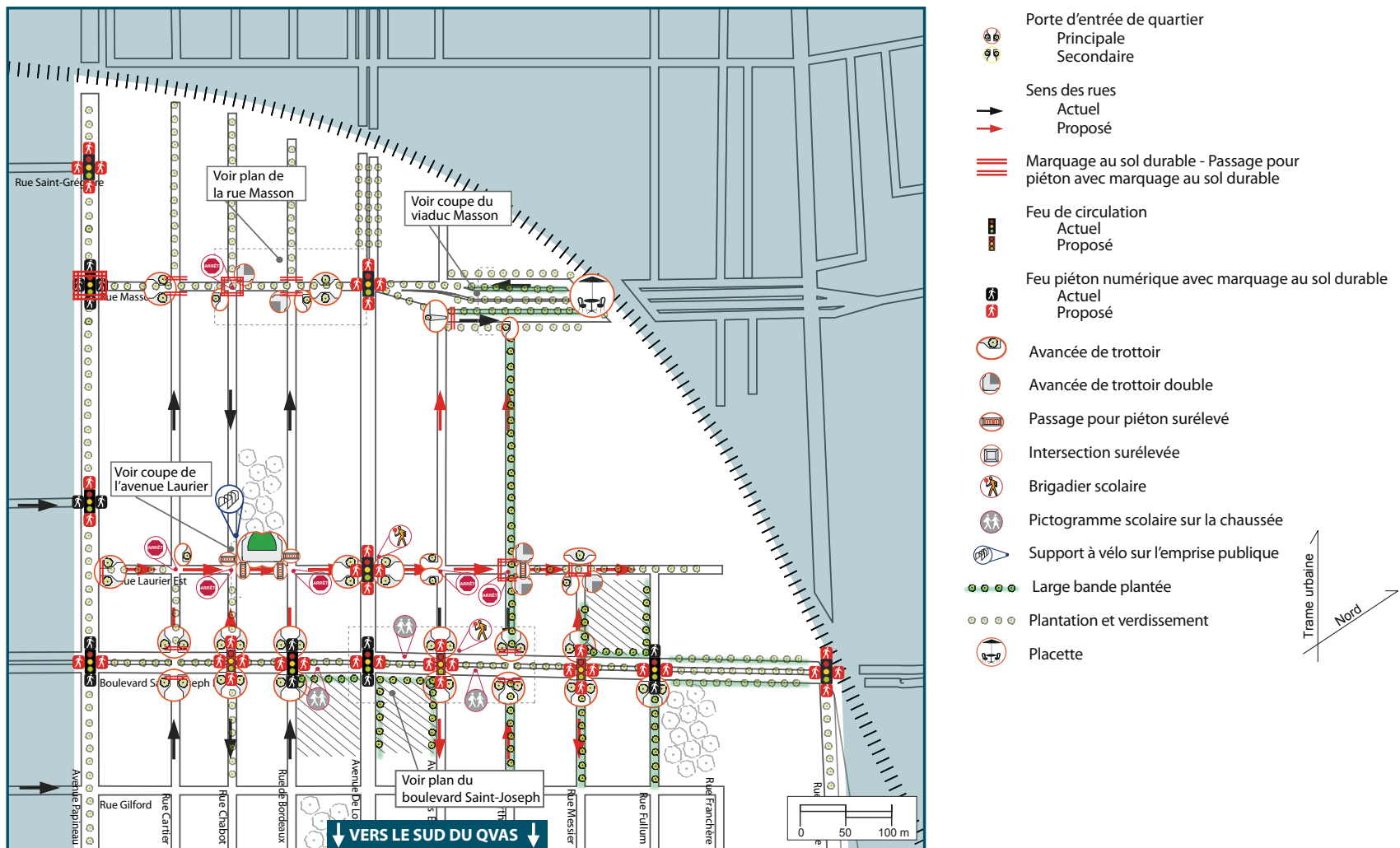
PASSAGE POUR PIÉTONS SURÉLEVÉ.



VOIE RÉSERVÉE POUR AUTOBUS ET TAXIS.

Crédit : David Chedore

Plan des interventions spécifiques pour le secteur nord du quartier



## 3.8 INTERVENTIONS DANS LE SECTEUR SUD DU QUARTIER

### RUE GILFORD

À l'exception des quelques commerces et services, la rue Gilford est un axe essentiellement résidentiel. Deux espaces verts y sont adjacents: le jardin communautaire De Lorimier et le parc Saint-Pierre-Claver. Cette rue agréable et verdoyante nécessite des interventions pour sécuriser les cheminements des piétons et des cyclistes et réduire les effets néfastes de la circulation induite par les artères à proximité ainsi que le risque de conflits aux intersections.

### ACTIONS ET MESURES POUR FAVORISER LES TRANSPORTS ACTIFS

Les actions et mesures spécifiques à la rue Gilford découlent des interventions générales présentées dans la section 3.6.

#### 48. SÉCURISER LES INTERSECTIONS

par de la signalisation et des aménagements physiques.

*Mesures : feu pour piéton à décompte numérique aux intersections avec feux, marquage durable des passages pour piétons, porte d'entrée de quartier principale sur la rue Gilford, avancée de trottoir sur la rue Gilford ou sur les rues perpendiculaires, intersection avec bande cyclable sécurisée, panneau d'arrêt sur la rue Gilford à toutes les intersections.*

#### 49. EMBELLIR ET ANIMER LES CORRIDORS DE MARCHÉ

par des mesures de verdissement, des aménagements écologiques et des interventions artistiques.

*Mesures : fosse de plantation agrandie, plantation ornementale, support à vélos à proximité des entrées de quartier et aux abords du jardin communautaire De Lorimier.*



Avancée de trottoir réduisant la distance à traverser et permettant l'implantation de bacs à fleurs. Rue Davaar, Montréal.



Plantation d'arbustes et de plantes en façade d'un commerce qui accroît son attractivité. Avenue des Pins, Montréal.



Photomaton sur l'avenue du Mont-Royal  
«Un quartier vert idéal devrait avoir...», juin 2010.



À court terme, le réaménagement du nord du parc des Compagnons de Saint-Laurent vise l'intersection de la rue Chabot et de l'avenue du Mont-Royal. Une plate-forme surélevée au niveau du trottoir crée un sentiment d'apaisement de la circulation et de partage de l'espace entre les différents usagers de la rue. Plusieurs avancées de trottoirs réduisent la largeur des passages pour piétons et améliorent la visibilité sur la rue. Des plantations dans les avancées de trottoir et sur les façades des bâtiments embellissent l'avenue tout en réduisant l'effet d'îlot de chaleur urbain.

À long terme, l'ensemble du tronçon entre les rues Cartier et de Bordeaux pourra être aménagé en zone de rencontre pour les piétons, les cyclistes, le transport en collectif et les automobilistes.

## AVENUE DU MONT-ROYAL

L'avenue du Mont-Royal est le pôle commercial du quartier et regroupe une diversité de commerces de proximité et de destination attirant à la fois une clientèle locale et régionale. La rue est très appréciée des marcheurs et cyclistes et les infrastructures actuellement à leur disposition sont souvent engorgées. Les enjeux majeurs de ce site sont l'amélioration des corridors de marche, l'accessibilité des cyclistes, le réaménagement de la section de la rue devant le parc des Compagnons de Saint-Laurent afin d'assurer un accès sécuritaire au parc et la revitalisation de la partie est du tronçon.

L'AVENUE COMMERCIALE DU MONT-ROYAL BÉNÉFICIE D'UN VASTE RAYONNEMENT QUI DÉBORDE DES FRONTIÈRES DE L'ARRONDISSEMENT. LA ZONE D'ACTIVITÉ S'ÉTEND DE LA RUE D'IBERVILLE À L'AVENUE DU PARC PUIS, À LA JONCTION DE CETTE DERNIÈRE, L'AVENUE CHANGE DE NOM POUR LE CHEMIN CAMILLIEN-HOUDE ET TRAVERSE LE MONT ROYAL D'EST EN OUEST. SON RÉAMÉNAGEMENT NÉCESSITE DONC D'ÊTRE RÉFLÉCHI À UNE ÉCHELLE PLUS LARGE QUE CELLE DU QVAS ENGLOBALANT L'ENSEMBLE DE LA RUE ET SES ACTEURS. À COURT TERME, UNE CONSULTATION PUBLIQUE SUR SON DEVENIR EST DONC À PRIVILÉGIER.

### ACTIONS ET MESURES POUR FAVORISER LES TRANSPORTS ACTIFS

Les actions et mesures spécifiques à l'avenue du Mont-Royal découlent des interventions générales présentées dans la section 3.6.

#### 50. ÉVITER LA CONGESTION AUTOMOBILE

par des mesures facilitant l'écoulement de la circulation vers les artères et hors des rues résidentielles.

Mesures : virage à gauche permis en tout temps aux intersections des avenues Papineau et De Lorimier.

#### 51. SÉCURISER LES INTERSECTIONS

par de la signalisation et des aménagements physiques.

Mesures : temps de traverser prolongé, feux pour piétons à décompte numérique aux intersections avec feux, marquage durable des passages pour piétons, porte d'entrée de quartier principale, avancée de trottoir physique ou peinte sur l'avenue du Mont-Royal et sur les rues perpendiculaires, aire d'attente sécuritaire et bien entretenue pour les autobus, support à vélos sur la chaussée, arrêt d'autobus déplacé, plateforme surélevée à l'intersection de la rue Chabot.

Mesures à long terme : zone de rencontre entre les rues Cartier et de Bordeaux.

#### 52. EMBELLIR ET ANIMER LES CORRIDORS DE MARCHÉ

par des mesures de verdissement, des aménagements écologiques et des interventions artistiques.

Mesures : fosse de plantation agrandie, plantation diversifiée, programme de verdissement pour les commerces de l'avenue, terrasse de restaurants, mobilier urbain en-dehors du corridor de marche, avancée de trottoir végétalisée.



Aménagement de la rue (espace de circulation pour les piétons et aires d'attente) conçu en fonction de la présence d'un système de transport en commun rapide en site propre. Strasbourg, France.



Aménagement temporaire sur la chaussée afin de créer un espace de rencontre. New York, États-Unis.

Crédit: Département of Transportation NYC

POUR QU'UNE RUE COMMERCIALE MAINTIENNE SA VITALITÉ, L'ACCESSIBILITÉ EST UN INGRÉDIENT MAJEUR. LA VITALITÉ D'UNE RUE SE MESURE ENTRE AUTRE PAR LA QUANTITÉ DE GENS QUI Y MARCHENT : TOUTE CLIENTÈLE, QU'ELLE VIENNE EN AUTOMOBILE OU AUTREMENT SUR L'AVENUE, FINIT PAR DEVENIR PIÉTONNE. LE TRANSFERT MODAL DE LA CLIENTÈLE QUI FRÉQUENTE ACTUELLEMENT L'AVENUE DU MONT-ROYAL EN AUTOMOBILE VERS LES TRANSPORTS ACTIFS ET COLLECTIFS EST SOUHAITÉ ET NÉCESSAIRE À LA BONIFICATION DE LA QUALITÉ DE VIE. IL NE POURRA SE RÉALISER QU'EN PROPOSANT UNE OFFRE DE TRANSPORT ALTERNATIVE À L'AUTOMOBILE EFFICACE ET ADAPTÉE À SES BESOINS (PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE, FAMILLES, LIVREURS, CLIENTÈLE TRÈS ÉLOIGNÉE, CONSOMMATEURS DE BIENS LOURDS OU VOLUMINEUX).

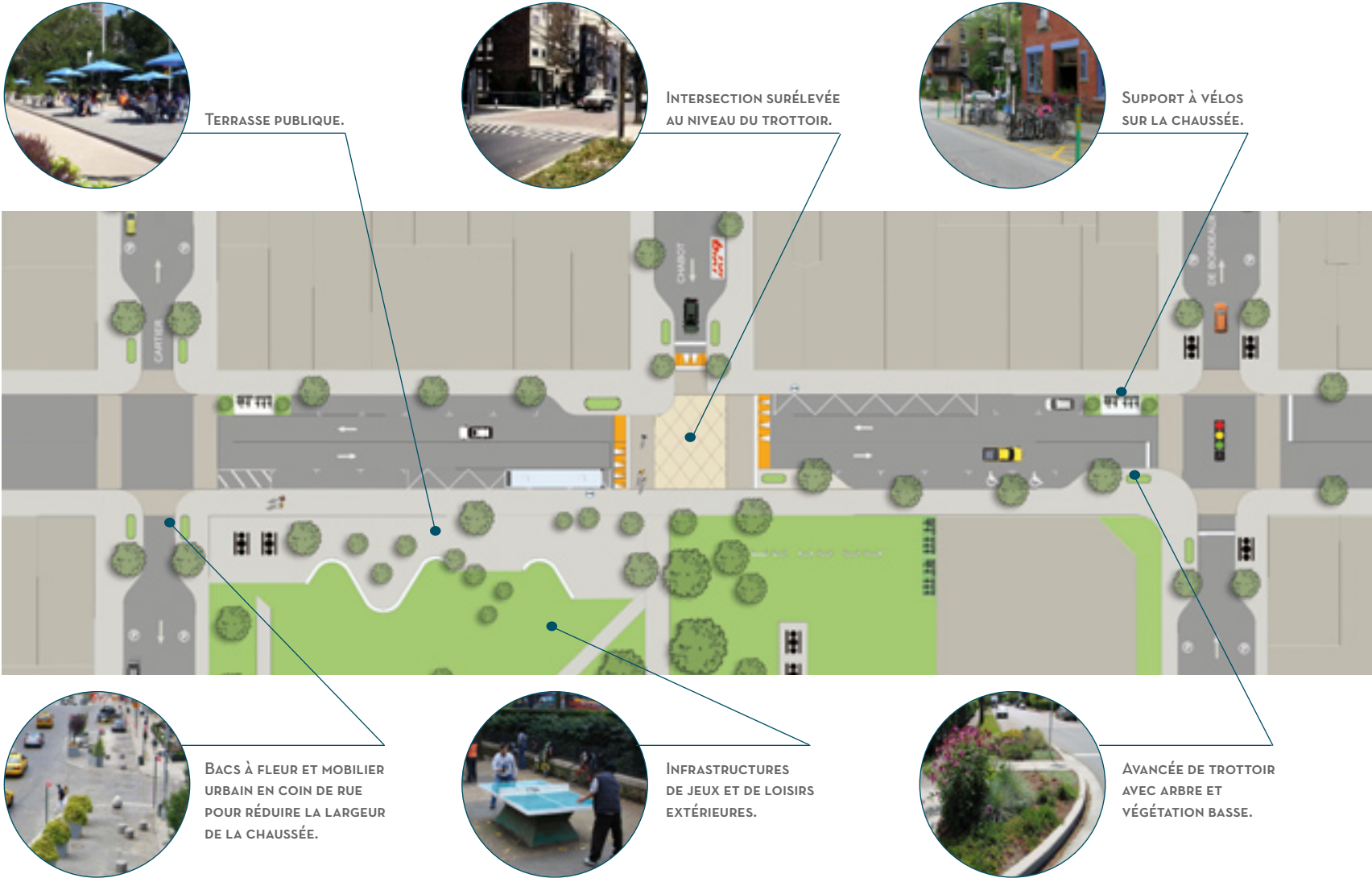
POUR LA PART DES DÉPLACEMENTS QUI NÉCESSITENT D'ÊTRE MOTORISÉS, IL IMPORTE QUE SOIT DÉVELOPPÉE À L'ÉCHELLE DE L'ARRONDISSEMENT, VOIRE DE LA VILLE DE MONTRÉAL, UNE POLITIQUE DE STATIONNEMENT ET DE LIVRAISON POUR CONJUGER QUALITÉ DE VIE ET VITALITÉ COMMERCIALE.

DE PLUS, LES COMMERÇANTS DE L'AVENUE DU MONT-ROYAL DEMANDENT À ÊTRE CONSULTÉS LORS DU DÉVELOPPEMENT DE TELLES POLITIQUES.



PLAN DE L'AVENUE DU MONT-ROYAL ENTRE LES RUES CARTIER ET DE BORDEAUX

L'avenue du Mont-Royal est aménagée pour rendre les déplacements à pied plus conviviaux grâce à l'aménagement sécuritaire des intersections, l'intégration de mobilier urbain et le verdissement.



## 3.9 INTERVENTIONS POUR LES RUES NORD-SUD DU QUARTIER

### VOIES ARTÉRIELLES

Les voies artérielles qui traversent le QVAS du Plateau-Est possèdent des caractéristiques similaires tant en ce qui a trait à la nature des activités qui s’y déroulent (résidences, commerces et industries légères y cohabitent) qu’à la densité de circulation automobile.

Durant les périodes de pointe, l’avenue Papineau est congestionnée entre la rue Saint-Grégoire et l’avenue du Mont-Royal ce qui accroît le risque de conflit aux intersections. L’avenue De Lorimier n’a pas le gabarit classique d’une artère et a une fonction presque exclusivement résidentielle. La rue D’Iberville est bordée d’une zone industrielle qui induit une circulation lourde. Les infrastructures piétonnes inadéquates, le cadre bâti dégradé et l’ambiance générale du tronçon en font une zone frontière peu fréquentée.

### ACTIONS ET MESURES POUR FAVORISER LES TRANSPORTS ACTIFS

Les actions et mesures spécifiques aux avenues artérielles découlent des interventions générales présentées dans la section 3.6 ainsi que des interventions spécifiques du nord et du sud du quartier présentées dans les sections 3.7 et 3.8.

#### 53. ÉVITER LA CONGESTION AUTOMOBILE

par des mesures facilitant l’écoulement de la circulation vers les artères et hors des rues résidentielles.

*Mesures : virage à gauche permis en tout temps sur les avenues Papineau et De Lorimier en prévoyant l’espace nécessaire au contournement des véhicules en attente, gestion dynamique des feux, cohérence de l’aménagement de l’artère entre les usages présents et les besoins en déplacement des véhicules.*

#### 54. SÉCURISER LES INTERSECTIONS

par de la signalisation et des aménagements physiques.

*Mesures : voir les sections 3.7 et 3.8 des rues est-ouest.*

#### 55. EMBELLIR ET ANIMER LES CORRIDORS DE MARCHÉ

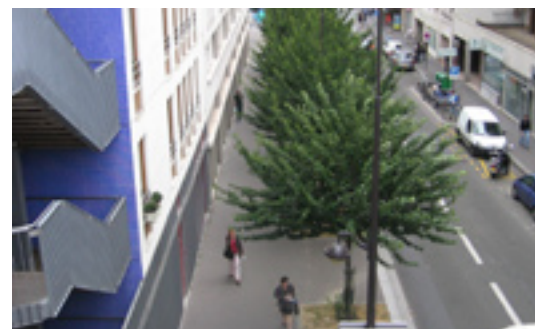
par des mesures de verdissement, des aménagements écologiques et des interventions artistiques.

*Mesures : fosse de plantation agrandie, plantation diversifiée, ornementation végétale autour du jardin communautaire De Lorimier, programme de verdissement pour les commerces de l’avenue.*



Crédit : Stephanie Fysh

Circulation libre des piétons dans toutes les directions durant une phase dédiée. Toronto, Canada.



Bande plantée en bordure de rue créant de l’ombre sur le corridor piétonnier. Paris, France.



Crédit : Toronto City Planning

Intégration de végétaux et d’éclairage dans les terrains de stationnement afin de réduire l’effet d’îlots de chaleur urbains et d’améliorer la convivialité. Toronto, Canada.

## RUES LOCALES

La majorité des axes nord-sud sont des rues résidentielles et constituent des lieux paisibles, verdoyants, investis par les résidents. Toutefois, on observe sur certains tronçons des problèmes spécifiques de circulation de transit, une vitesse de circulation excessive, des manœuvres illégales ou encore des conflits aux intersections avec les artères.

### ACTIONS ET MESURES POUR FAVORISER LES TRANSPORTS ACTIFS

Les actions et mesures spécifiques aux rues résidentielles découlent des interventions générales présentées dans la section 3.6 ainsi que des interventions spécifiques du nord et du sud du quartier présentées dans les sections 3.7 et 3.8.

#### 56. ÉVITER LA CONGESTION AUTOMOBILE

par des mesures facilitant l'écoulement de la circulation vers les artères et hors des rues résidentielles.

*Mesures : sens de la circulation sur l'ensemble de l'avenue Laurier modifié et sur une partie d'autres rues résidentielles du QVAS.*

#### 57. AMÉNAGER DES RUES CONVIVIALES PAR LA RÉDUCTION DE LA LARGEUR LA CHAUSSÉE

par du marquage au sol et des aménagements physiques.

*Mesures : voie cyclable, trottoir élargi, Promenade urbaine, ligne peinte au sol, bac à fleurs rétrécissant la chaussée.*

**La Promenade urbaine est un axe vert reliant les lieux de fréquentation qui emprunte les chaussées en surlargeur. Elle permet la création de larges bandes plantées ou d'espaces d'agriculture urbaine que les citoyens peuvent s'approprier.**



Réduction des voies de circulation par du marquage, première étape vers des modifications permanentes. 1<sup>re</sup> Avenue, Montréal.



Woonerf, rue conviviale où les véhicules circulent dans un parcours non-linéaire. Pays-Bas.

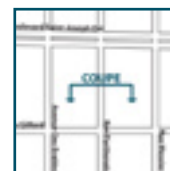


Photomatron sur l'avenue du Mont-Royal « Un quartier vert idéal devrait avoir... », juin 2010.



La rue Prince-Arthur à Montréal, une des premières rues piétonnes au Québec. Montréal.

COUPE ACTUELLE ET PROJETÉE DE LA RUE PARTHENAIS ENTRE LA RUE GILFORD ET LE BOULEVARD SAINT-JOSEPH

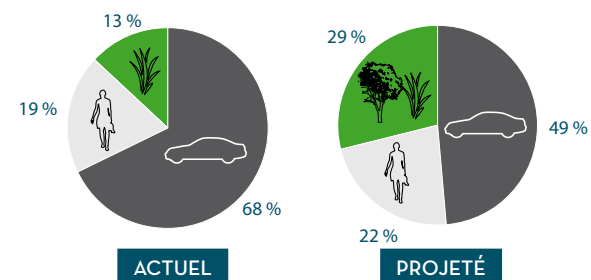


La rue Parthenais présente une largeur de chaussée excessive, plus de trois mètres peuvent être récupérés à d'autres fins que la circulation automobile :

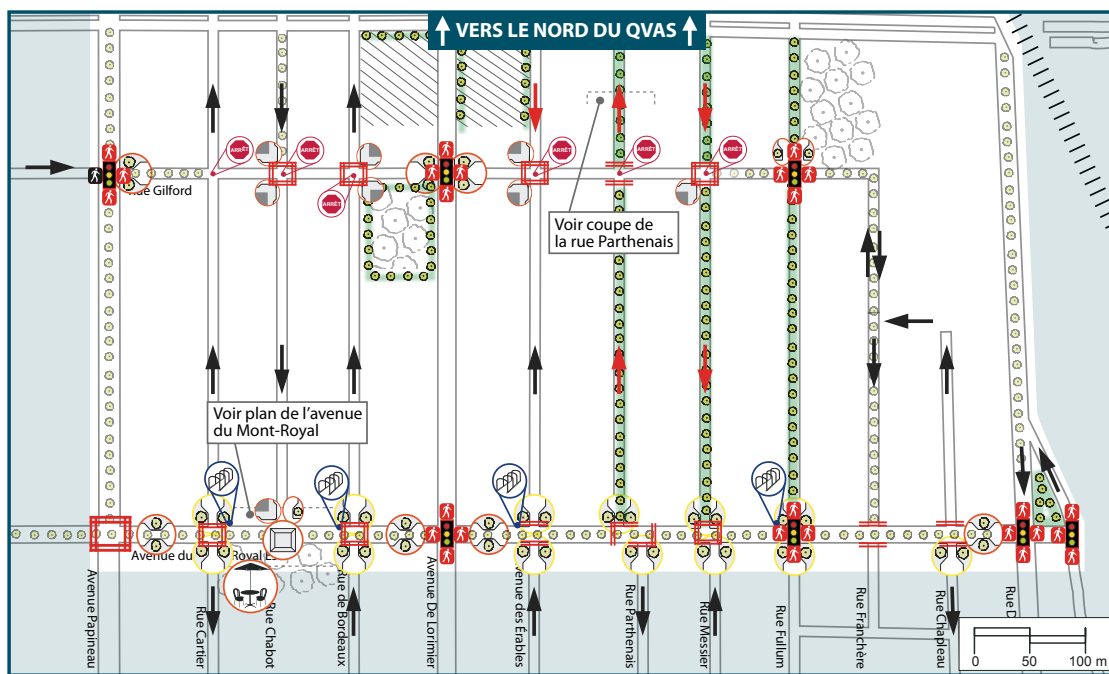
- chaussée rétrécie de trois mètres,
- promenade urbaine implantée du côté est de la chaussée, le côté le plus ensoleillé,
- espace de verdure que les résidents peuvent s'approprier à des fins d'agriculture urbaine ou de plantations diverses.

Cette solution peut s'appliquer à toutes les portions des rues résidentielles dont la largeur de chaussée actuelle excède 12 mètres.

Espace alloué aux différents usages



Plan des interventions spécifiques pour le secteur sud du quartier



- Porte d'entrée de quartier  
Principale  
Secondaire
  - Sens des rues  
Actuel  
 Proposé
  - Marquage au sol durable - Passage pour piéton avec marquage au sol durable
  - Feu de circulation  
Actuel  
Proposé
  - Feu piéton numérique avec marquage au sol durable  
Actuel  
Proposé
  - Avancée de trottoir
  - Avancée de trottoir double
  - Passage pour piéton surélevé
  - Intersection surélevée
  - Brigadier scolaire
  - Pictogramme scolaire sur la chaussée
  - Support à vélo sur l'emprise publique
  - Large bande plantée
  - Plantation et verdissement
  - Placette
- Trame urbaine  
 Nord



Quartier vert  
*actif et en santé*  
**DU PLATEAU-EST**

# ANNEXE 1 MÉTHODOLOGIE

Ensemble pour un quartier vert, actif et en santé







## MÉTHODOLOGIE ET DÉTAILS DES ACTIVITÉS DU PROCESSUS DE PLANIFICATION PARTICIPATIF

### Recherche documentaire

De mai à septembre 2010

**Objectif** : compiler l'information disponible pour réaliser le portrait.

Un recensement et une analyse de l'information existante (quantitative et qualitative) ont été faits afin de comprendre le milieu, d'analyser les besoins sur le plan de l'aménagement et d'analyser l'information dans le contexte montréalais. Cette recherche a permis de faire la synthèse des renseignements démographiques (profil socioéconomique et de santé), des comportements de mobilité, des revendications de la communauté, des plans et analyses déjà réalisés, des réseaux de transport, etc., et de déterminer l'information manquante à recueillir. Voici, à titre d'exemples, le type de documents consultés : Plan de déplacement urbain (PDU) du Plateau-Mont-Royal, mémoires des consultations publiques du PDU du Plateau-Mont-Royal, PDU citoyen, documents de la démarche du Plateau-Est réalisés par Action Solidarité Grand Plateau, rapports de la Direction de la santé publique et de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal.

### Promenade de Jane :

#### La rue est-elle adaptée aux familles dans le secteur De Lorimier ?

2 mai 2010 40 participants

**Objectif** : permettre aux résidents de se rencontrer et d'échanger sur leur quartier.

Les Promenades de Jane sont organisées à la mémoire de la célèbre militante Jane Jacobs, selon qui la marche constituait un moyen privilégié pour découvrir son milieu de vie. La promenade découverte a été organisée par un groupe de parents se préoccupant déjà des enjeux de circulation dans le secteur de la rue Masson.

### Annnonce publique et kiosque d'information au conseil d'arrondissement

7 juin 2010 140 citoyens

**Objectifs** : lancer publiquement le projet ; informer de la démarche et des activités.

La Maison d'Aurore, des partenaires du groupe de travail et l'équipe du Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM) ont tenu un kiosque d'information avant la séance du conseil d'arrondissement afin de parler du projet, des limites du territoire du Quartier vert, actif et en santé du Plateau-Est et des activités à venir. La séance du conseil d'arrondissement du Plateau-Mont-Royal, tenue au chalet du parc La Fontaine, a débuté par une présentation du projet accompagnée de quelques diapositives. Le conseiller du district de De Lorimier, Carl Boileau, l'organisatrice communautaire de La Maison d'Aurore, Annie Pelletier, et la conseillère en aménagement du CEUM, Marie-Hélène Armand, ont pris la parole.

### Kiosque consultatif à la foire commerciale de l'avenue du Mont-Royal

Du 10 au 13 juin 2010 125 participants

**Objectifs** : informer sur la démarche ; constituer une liste de relations ; cibler les parcours, les lieux d'intérêt et les lieux problématiques.

En plus de recevoir de l'information sur le projet, les passants de l'avenue du Mont-Royal étaient invités à désigner, sur une carte du territoire du QVAS Plateau-Est, les lieux ou espaces qu'ils apprécient (pastilles vertes) et qu'ils n'apprécient pas (pastilles rouges). Les personnes qui le souhaitaient se sont fait photographier dans le photomaton après avoir inscrit sur un tableau en forme de bulle leur réponse à la question ou à l'affirmation suivantes : Dans vos déplacements à pied ou à vélo, quel lieu du quartier évitez-vous et pourquoi ? Nommez un élément de votre Quartier vert idéal ou rêvé. Les participants étaient aussi invités à remplir un coupon pour laisser leurs coordonnées afin d'être informés des activités à venir. Six bénévoles provenant du milieu ou des groupes partenaires ont soutenu l'équipe du CEUM dans la tenue du kiosque.

### Formation des bénévoles pour l'enquête Public Life

22 juin et 6 juillet 25 participants

**Objectif** : former les bénévoles à la méthodologie de l'enquête de terrain *Public Life* selon Gehl Architects.

### Enquête de terrain Public Life

Juillet et août 2010

Cette enquête a été largement inspirée de la méthodologie de Gehl Architects.

#### Volet 1 : comptage des piétons et des cyclistes

**Objectif** : documenter les déplacements à pied et à vélo.

Vingt-cinq bénévoles ont accompagné l'équipe du CEUM dans la réalisation du comptage à sept endroits sur le territoire.

#### Volet 2 : analyse des utilisateurs des espaces publics

**Objectif** : connaître le profil des utilisateurs des espaces publics.

#### Volet 3 : analyse du type d'utilisation des espaces publics

**Objectif** : comprendre l'utilisation réelle des espaces publics.

Pour le premier volet, le comptage des piétons et des cyclistes a été réalisé dans sept endroits ciblés en semaine et en fin de semaine de 8 h à 23 h. Les bénévoles comptaient, à raison de 10 minutes par heure, les piétons et les cyclistes passant dans leur champ de vision d'un côté ou de l'autre de la rue. Ces données ont permis de faire une estimation du nombre de passages par heure.

Pour les second et troisième volets de l'enquête, trois espaces publics ont été choisis. Dans chacun de ces lieux, le type d'utilisateurs (âge et genre) et leurs façons d'utiliser l'espace ont été observés et analysés. Une grille de collecte de données a permis de faire le portrait du lieu à six moments de la journée. Toutes ces collectes de données ont été réalisées lors de journées sans pluie du mois de juillet.

### Analyse du potentiel piétonnier

Juillet et août 2010

**Objectifs** : qualifier l'ambiance ou le potentiel piétonnier des rues autres que résidentielles et des espaces publics; cibler les éléments de l'environnement bâti à bonifier afin d'améliorer le potentiel piétonnier.

Cette enquête de terrain allie la prise de photos à la compilation d'information dans une grille de collecte de données afin d'attribuer à chaque tronçon un pointage correspondant au potentiel piétonnier qu'il représente. Les variables observées sont liées à trois thématiques : l'aménagement physique des lieux, le sentiment de sécurité et l'ambiance générale. La grille d'observation comprend certes des mesures quantitatives objectives, mais elle inclut aussi une gamme de considérations perceptuelles. Chaque thème est décrit, et une courte justification est apportée afin de nuancer la façon dont les points sont attribués au tronçon.

### Analyse des temps de déplacements réels

20 juillet 2010

**Objectifs** : connaître les temps réels de marche; déterminer les obstacles ou ce qui limite les déplacements à pied.

Cette enquête de terrain est inspirée de la méthodologie de Gehl Architects. Deux lieux centraux dans le QVAS ont été choisis comme points de départ à partir desquels est compté le temps nécessaire pour se rendre à différentes destinations importantes. Les parcours sont notés sur une carte ainsi que les distances parcourues après 5, 10 et 15 minutes de marche. Six bénévoles ont participé à la réalisation de cette enquête.

### Consultation en ligne

Du 5 juillet au 18 août 2010 300 participants

**Objectifs** : mesurer les connaissances des résidents à propos du concept de quartier vert et leur adhésion à celui-ci ainsi qu'à la démarche ; connaître les habitudes de déplacement ainsi que la propension à l'activité physique des résidents ; connaître le niveau de satisfaction des résidents quant aux infrastructures de transport actif et collectif ainsi que leur intérêt pour de nouveaux équipements (pistes cyclables, BIXI) ou l'instauration de politiques favorables aux transports actifs et collectifs ; raffiner nos connaissances des sites prioritaires ou axes d'interventions ciblés par le comité local ; connaître les besoins des résidents du quartier en ce qui a trait à l'aménagement de sites à potentiel de revitalisation ou de développement ; faire la promotion du projet Quartier vert, actif et en santé.

Inspirée par la démarche du comité Mile End sans voiture, l'équipe du CEUM a conçu une consultation en ligne de type sondage. Cet outil Internet a permis de joindre rapidement durant la période estivale bon nombre de citoyens et d'intervenants du milieu.

### Activité jeunesse à la Maison des jeunes du Plateau

6 et 9 août 2010 9 jeunes

**Objectifs** : établir avec les jeunes quels sont les sites problématiques et de fréquentation dans le quartier ; encourager les jeunes à prendre position quant à l'aménagement du quartier par l'écriture d'un article de journal ; faire connaître la démarche et les sensibiliser aux problèmes liés aux transports actifs.

Les jeunes ont été invités à se promener sur le territoire du Plateau-Est et à prendre des photos des lieux qu'ils évitent, des lieux qu'ils aiment, qu'ils trouvent dangereux ou qui pourraient être améliorés pour faciliter la marche, le vélo et les rencontres. À leur retour à la Maison des jeunes, ils ont inscrit sur une carte leur parcours et ont présenté leurs photos en expliquant les points positifs et négatifs. À la suite de cette activité, un article a été rédigé et est paru dans le journal *Le Plateau*.

### Observation directe des déplacements des groupes de jeunes des camps de jour

12 août 2010 30 enfants, 6 animateurs

**Objectif** : cibler les parcours, les lieux d'intérêt et les lieux problématiques sur le parcours des jeunes.

L'équipe du CEUM a observé les déplacements de quelques groupes des camps de jour du Centre du Plateau d'une activité à une autre afin de comprendre ce qui limite les déplacements des groupes. L'observation a été suivie d'une discussion avec les animateurs sur ce qui détermine leurs destinations et les problèmes vécus durant leurs parcours.

### Kiosque à la fête du Centre du Plateau au parc Baldwin

21 août 2010

**Objectifs** : informer sur la démarche ; constituer une liste de contacts ; cibler les parcours, les lieux d'intérêts et les lieux problématiques.

La participation à cette activité a été minime, car elle a été annulée en cours d'avant-midi en raison de la pluie.

### Marche exploratoire en soirée

31 août 2010 20 participants

**Objectifs** : Recueillir des données qualitatives (perception) et quantitatives sur la convivialité de la rue, la sécurité urbaine et routière ; identifier les obstacles à la marche (frontières et ralentisseurs).

La marche exploratoire est un outil pour analyser la sécurité de la ville. Trois parcours ont été identifiés préalablement. Chaque groupe était accompagné d'animatrices et de secrétaires. Chaque groupe a observé l'environnement en vertu des grands principes d'aménagement sécuritaire : la signalisation, la visibilité, la capacité d'être entendu en cas de besoin, de s'enfuir ou de demander de l'aide ainsi que l'entretien et l'aménagement général des lieux. Toutes les observations rapportées en grand groupe ont été notées lors d'une discussion après les marches.

### **1<sup>er</sup> Rendez-vous citoyen : Pour un quartier qui vous ressemble**

**18 septembre 2010 39 participants**

**Objectifs** : présenter les faits saillants du portrait et des problèmes relevés; permettre aux citoyens de s'approprier, de valider et de bonifier le portrait; établir une vision de Quartier vert pour le Plateau-Est; déterminer les priorités du quartier (objectifs spécifiques d'aménagement).

Les résidents du secteur et les partenaires du milieu ont été conviés à une activité d'une journée. Une présentation audiovisuelle leur a permis de prendre connaissance des activités réalisées au cours de l'été et de se familiariser avec les données préliminaires du portrait ainsi qu'avec les méthodes des collectes de données. Une activité participative sur leurs rêves et leur attachement (les racines) au Plateau-Est leur était proposée pour établir la vision du QVAS du Plateau-Est. Enfin, après discussion en sous-groupe sur les enjeux de deux sites d'intervention (sur quatre), les participants ont voté grâce à des « télévotants » les objectifs spécifiques d'aménagements qu'ils jugeaient prioritaires pour chacun des sites. Un échange en plénière a permis de s'approprier et de valider les objectifs et de bonifier le portrait.

### **Atelier de réflexion sur les conditions de mise en œuvre des QVAS**

**23 septembre 2010 26 partenaires**

**Objectifs** : établir quels sont les outils, les structures, les méthodes et les acteurs qui peuvent contribuer à la mise en œuvre de manière tangible les plans des QVAS: identifier des moyens à mettre de l'avant pour contrer la *gentrification* dans les quartiers où est élaboré un QVAS.

Dans le cadre de la Semaine Quartiers sans voitures, les partenaires et élus des quatre Quartiers verts, actifs et en santé ont été réunis afin de mettre en commun les connaissances de chacun permettant d'alimenter la réflexion sur des enjeux auxquels on fait face dans la mise en œuvre des QVAS. La présence de deux personnes-ressources d'Allemagne a alimenté la discussion de deux ateliers : 1) Les moyens pour passer de la planification à l'action; 2) Quartier vert : un concept pour les riches ?

### **Projection du documentaire *Le jour du vélo***

**20 octobre 2010 25 participants**

**Objectif** : susciter l'échange sur des enjeux relatifs à la pratique du vélo en ville et dans un contexte hivernal.

Le documentaire de Stephan Joncas et Sara Raby a été présenté à La Maison d'Aurore en présence de M. Joncas, avec qui il a été possible d'échanger à la suite de la projection.

### **Atelier de travail professionnel : La sécurité des piétons et des cyclistes sur les artères**

**29 octobre 2010 18 participants**

### **Atelier de travail professionnel : L'aménagement des zones frontalière**

**10 novembre 2010 16 participants**

**Objectifs** : faire le point sur une situation problématique; échanger sur les mesures existantes à privilégier; trouver des solutions d'aménagement réalistes, bien adaptées au contexte et tenant compte des projets en cours et à venir.

Une trentaine d'experts de milieux professionnels variés (fonction publique, pouvoir politique, communautaire, STM, organismes porteurs du projet Quartiers verts, actifs et en santé) et de citoyens ont été conviés à deux ateliers de travail professionnels pour alimenter la réflexion sur des enjeux auxquels on fait face dans la mise en œuvre des QVAS. Ces ateliers, se déroulant au cours d'un après-midi, ont permis de discuter de solutions d'aménagement concrètes à mettre en place pour des lieux précis du Plateau-Est et de Notre-Dame-de-Grâce Sud-Est, pour apaiser la circulation sur les artères et sous les viaducs, tout en sécurisant les déplacements des piétons et des cyclistes. Les groupes de travail devaient présenter en plénière les scénarios imaginés. Quelques-uns d'entre eux ont été présentés aux citoyens lors du 2<sup>e</sup> Rendez-vous citoyen et ont inspiré l'élaboration des solutions présentées dans le Plan.

**2<sup>e</sup> Rendez-vous citoyen : Des solutions pour nos rues****25 novembre 2010 43 participants**

**Objectifs** : présenter les scénarios qui ont été élaborés dans les ateliers de travail professionnels; recueillir les réactions à ces scénarios; mesurer l'adhésion à certaines mesures; bonifier la vision de quartier.

Après une courte présentation de ce que sera le Plan QVAS et de quelques bons exemples d'aménagement, les citoyens et partenaires ont pu visiter librement différents kiosques consultatifs pour prendre connaissance de certaines propositions élaborées au cours des ateliers de travail professionnels et exprimer leur degré d'adhésion à ces solutions d'aménagement.

Entre deux et quatre scénarios par site étudié ont été présentés sous forme de plans ou de coupes de rue. Chaque scénario exposait entre deux et quatre énoncés présentant l'objectif de la mesure, le moyen de mise en œuvre et ses impacts positifs et négatifs. Les citoyens ont pu voter en collant des pastilles de couleur sur une échelle de « Tout à fait d'accord » à « Tout à fait en désaccord » et exprimer leur avis grâce à des Post-It collés sur les énoncés. Un animateur était présent pour répondre aux questions et éclaircir les choix faits dans les ateliers professionnels. Les nouveaux scénarios étaient également accompagnés d'une photo, d'une coupe, et d'un plan de la situation actuelle facilitant les comparaisons « avant-après ».

**Rencontre d'information sur le projet****20 janvier 2011 12 intervenants et 4 citoyens**

**Objectifs** : faire connaître aux partenaires le projet et les activités réalisées; favoriser l'engagement des acteurs du milieu dans le suivi du plan QVAS du Plateau-Est.

Une présentation audiovisuelle a permis aux partenaires de prendre connaissance des activités réalisées à ce jour et de se familiariser avec les données préliminaires du portrait ainsi qu'avec les méthodes de collecte de données.

**Rencontre de travail avec les citoyens du secteur Masson****10 février 2011 7 participants**

**Objectifs** : s'assurer qu'il y a un consensus sur le portrait (les problèmes); déterminer des « critères » de sélection des scénarios proposés; dégager des consensus sur certains scénarios et les bonifier s'il y a lieu.

Puisque plusieurs comités de citoyens sont actifs depuis longtemps dans le secteur Masson et qu'il était difficile de dégager des consensus sur les solutions à mettre en place, l'équipe du CEUM a invité des citoyens ayant déjà participé à des activités du QVAS à une rencontre de travail afin qu'ils puissent proposer des solutions qui correspondent à leurs besoins. Les participants ont pu bonifier la carte synthèse du portrait des problèmes vécus dans le secteur. Ils ont par la suite été appelés à déterminer des critères de sélection leur permettant de juger les scénarios qui allaient leur être proposés. Trois scénarios regroupant un ensemble d'idées proposées par des citoyens ou par l'équipe du CEUM leurs ont été présentés. Le groupe devait déterminer les forces, les limites et les bonifications à apporter à chacun des scénarios.

**Rencontre d'information des commerçants de l'avenue du Mont-Royal (secteur est)****2 mars 2011 7 commerçants**

**Objectifs** : présenter le projet QVAS du Plateau-Est; discuter des préoccupations et des besoins des commerçants.

Les commerçants présents ont pu prendre connaissance du but, des objectifs et des étapes du projet et exprimer leurs préoccupations ainsi que leurs besoins.

Activité organisée par la société de développement de l'Avenue Mont-Royal (SDAMR).



Quartier **vert**  
*actif et en santé*  
**DU PLATEAU-EST**

## ANNEXE 2 CARTES

Ensemble pour un quartier vert, actif et en santé





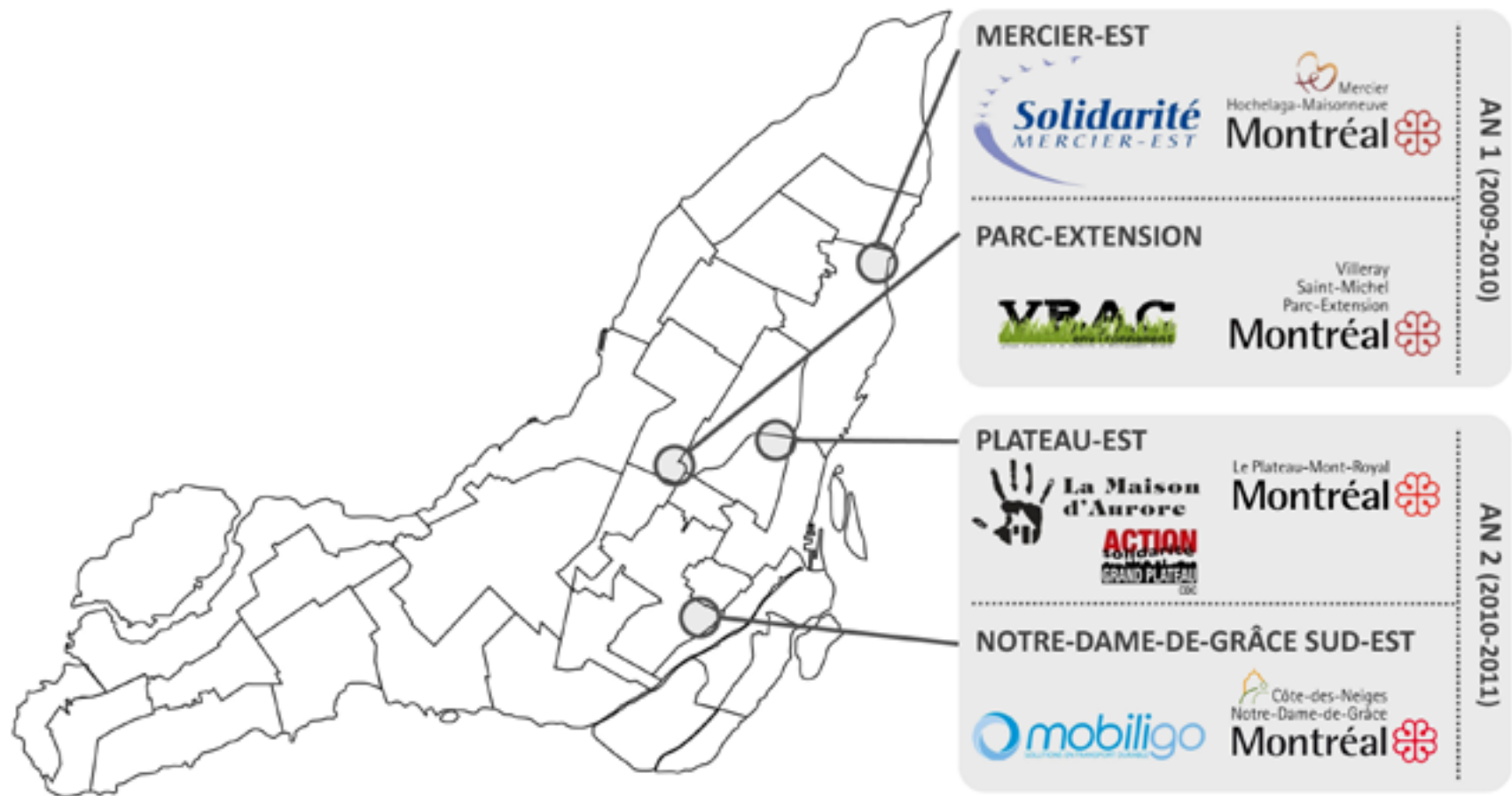


# CARTES THÉMATIQUES

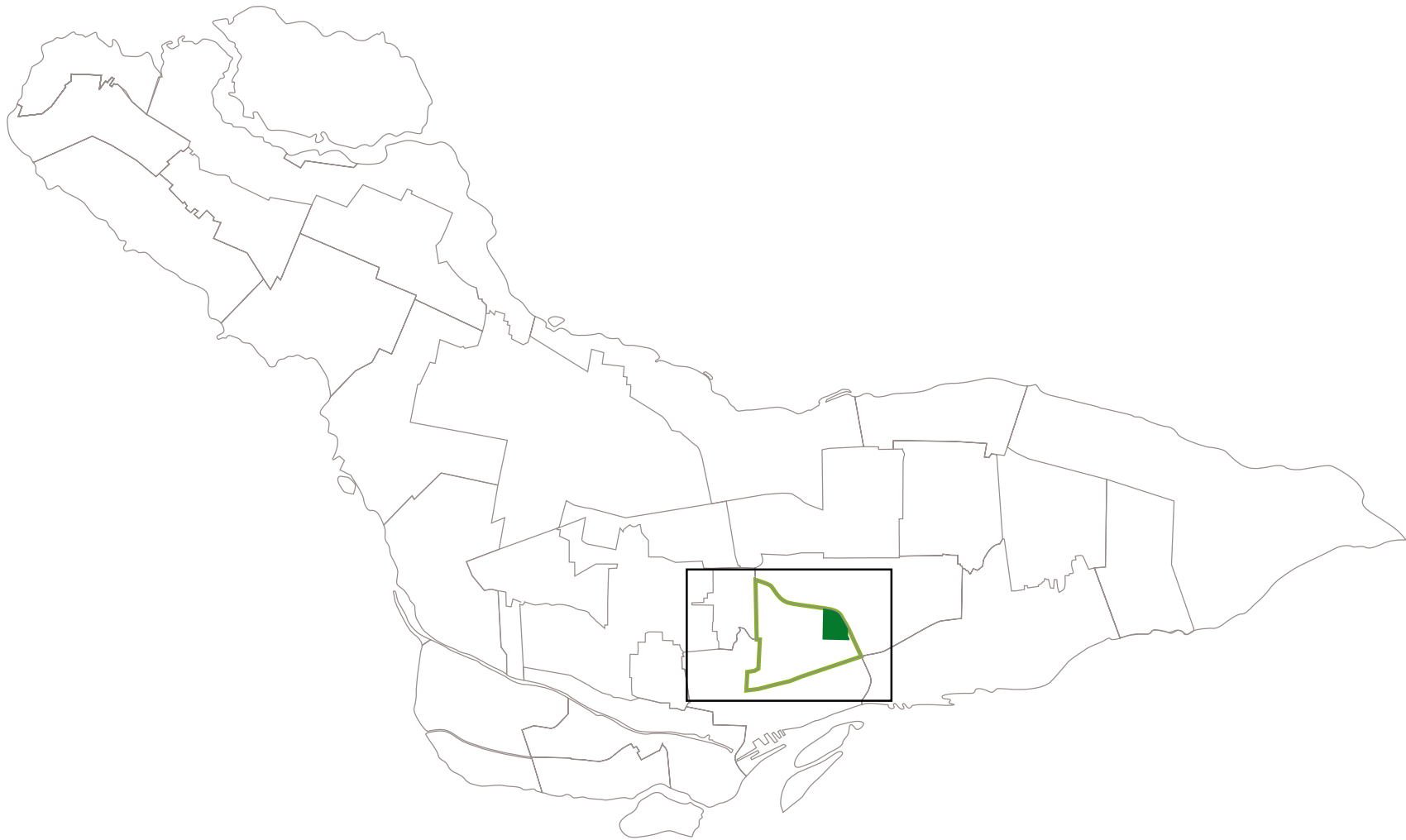
1.	Localisation des quatre projets pilotes de Quartiers verts, actifs et en santé .....	1
2-3	Le Quartier vert du Plateau-Est dans Montréal .....	2
4.	Un quartier d'appartenance, deux aires de voisinages .....	4
5.	Densité de population .....	5
6.	Concentration de couples avec enfants .....	6
7.	Concentration de ménages d'une seule personne.....	7
8.	Affectation du sol .....	8
9.	Parcs, espaces verts et équipements publics .....	9
10.	Un territoire propice à la création d'un quartier vert .....	10
11.	Îlots de chaleur et de fraîcheur .....	11
12.	Un quartier propice à la marche et au vélo .....	12
13.	Distances de marche à partir du Parc des Compagnons de Saint-Laurent .....	13
14.	Distances de marche à partir du Parc De Lorimier .....	14
15.	Réseau de transport actif .....	15
16.	Comptages des piétons .....	16
17.	Comptages des cyclistes .....	17
18.	Potentiel piétonnier sur les rues commerciales .....	18
19.	Occupation des usagers dans les espaces publics .....	19
20.	Réseau de transport collectif .....	20
21.	Comptages des usagers du transport collectif .....	21
22.	Réseau routier .....	22
23.	Comptages routiers .....	23
24.	Réseau de camionnage .....	24
25.	Piétons blessés aux intersections .....	25
28.	Cyclistes blessés aux intersections .....	26
27.	Estimation du bruit routier dans le Plateau-Mont-Royal .....	27

28.	L'avenue du Mont-Royal, une avenue attractive .....	28
29.	Le secteur de l'avenue Laurier et de la rue Masson, une vie de quartier dynamique .....	29
30.	Le boulevard Saint-Joseph, une artère de prestige .....	30
31.	La frange industrielle bordant la voie ferrée, un secteur en transition .....	31
32.	Diagnostic du portrait et des citoyens .....	32
33.	Lieux d'intervention prioritaires .....	33
34.	Plan des interventions générales pour le quartier vert du Plateau-Est .....	34
35.	Plan des interventions spécifiques pour le secteur nord du quartier .....	35
36.	Plan de la rue Masson entre les rues Chabot et De Bordeaux .....	36
37.	Plan du boulevard Saint-Joseph entre les rues De Lorimier et Parthenais .....	37
38.	Plan des interventions spécifiques pour le secteur sud du quartier .....	38

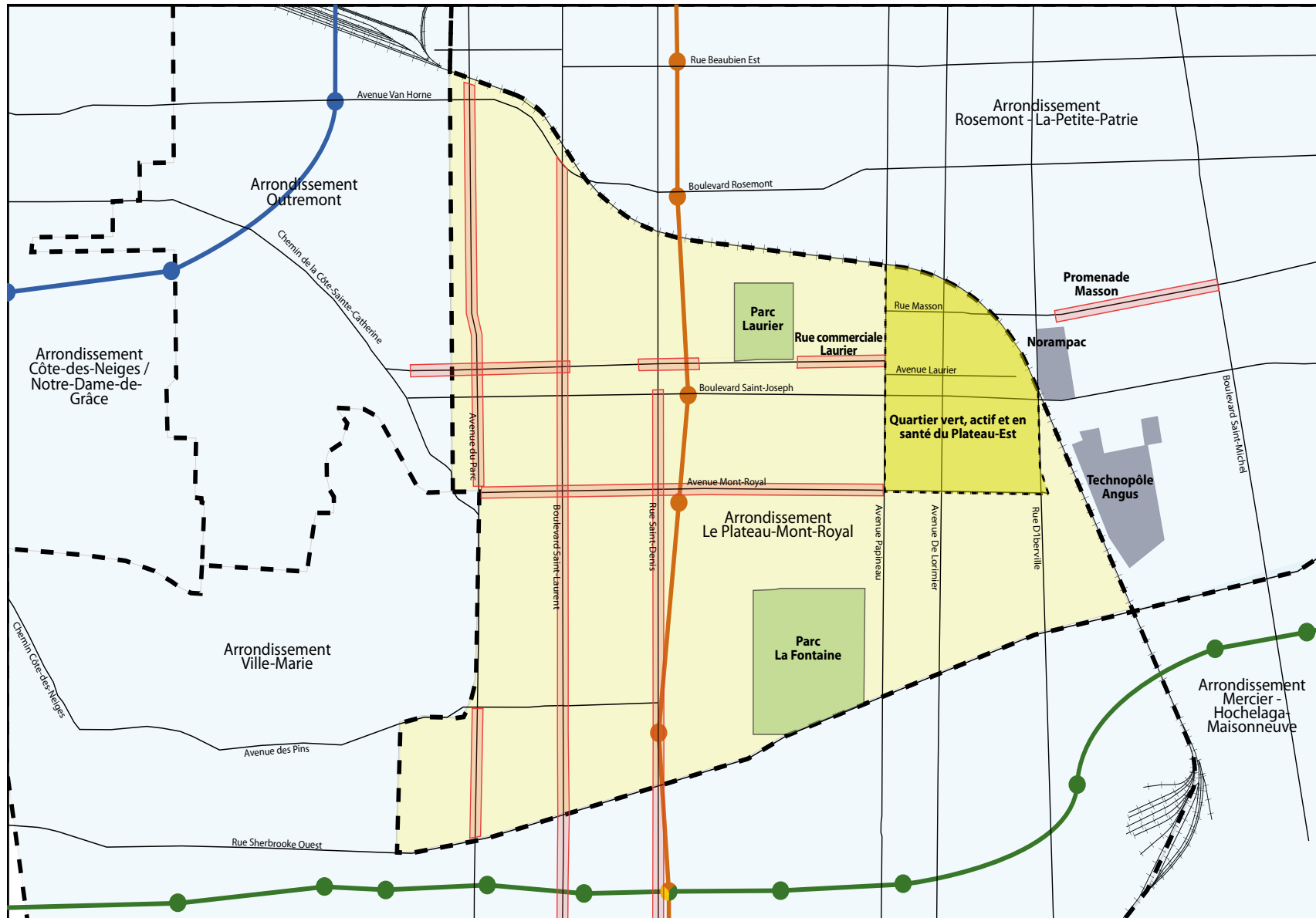
# 1. LOCALISATION DES QUATRE PROJETS PILOTES DE QUARTIERS VERTS, ACTIFS ET EN SANTÉ



## 2 LE QUARTIER VERT DU PLATEAU-EST DANS MONTRÉAL



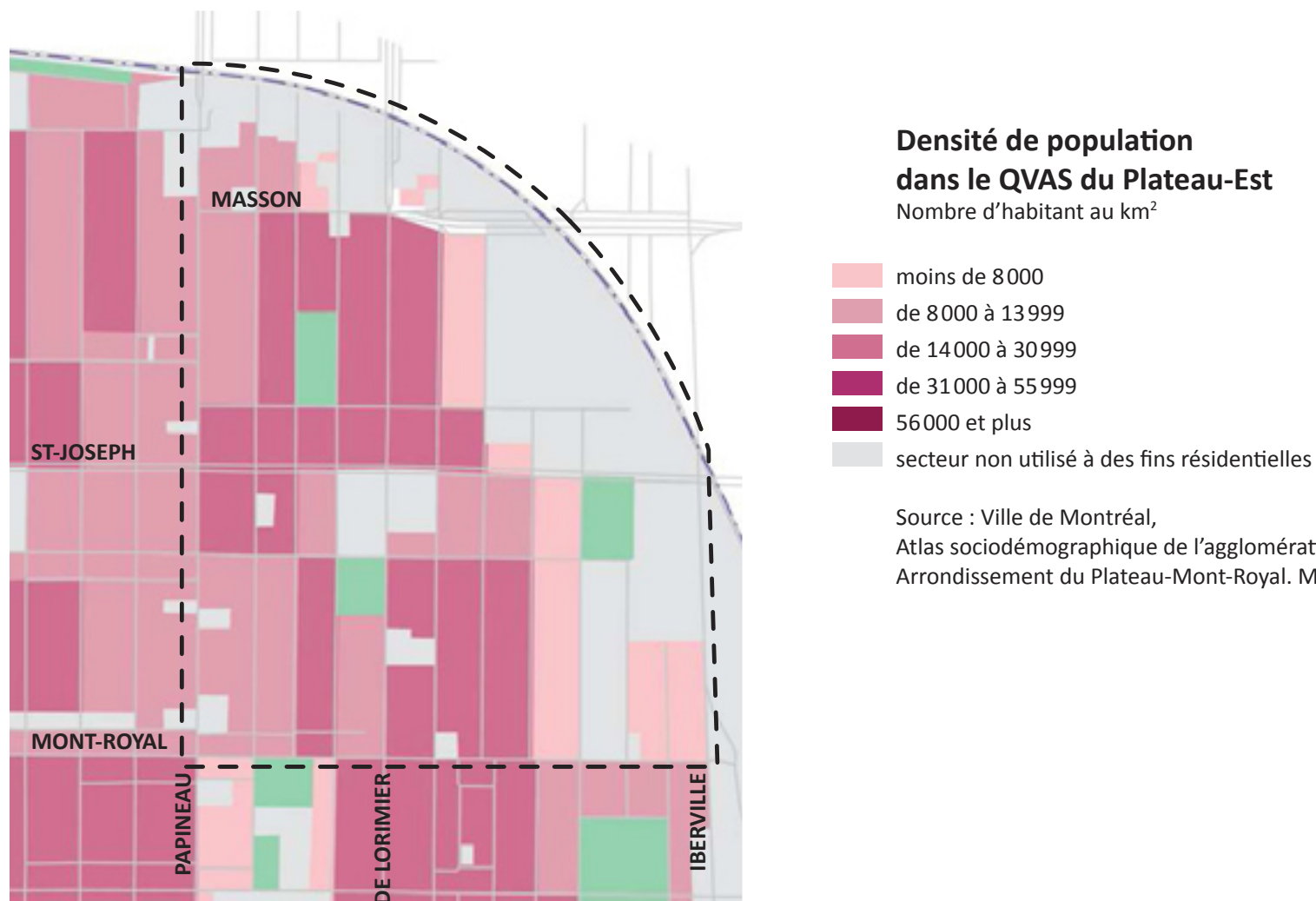
### 3. LE QUARTIER VERT DU PLATEAU-EST DANS MONTRÉAL



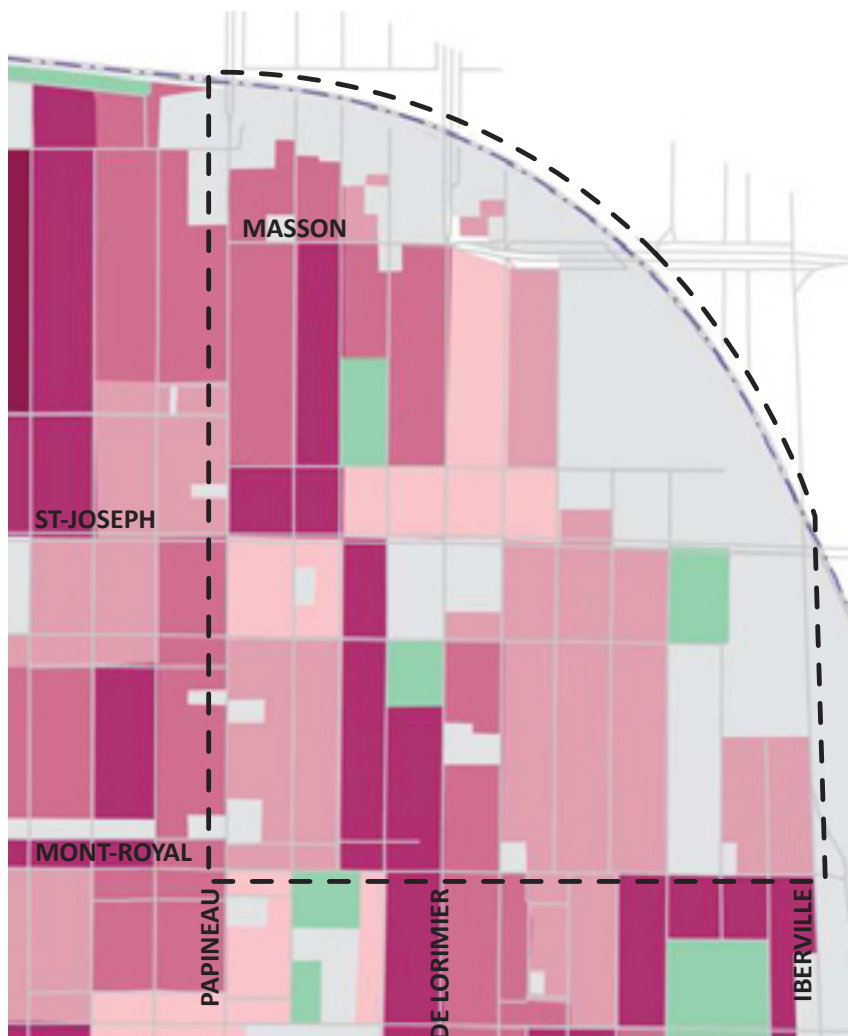
## 4. UN QUARTIER D'APPARTENANCE, DEUX AIRES DE VOISINAGE



## 5. DENSITÉ DE POPULATION



## 6. CONCENTRATION DES COUPLES AVEC ENFANTS



### Concentration de couples avec enfants dans le QVAS du Plateau-Est

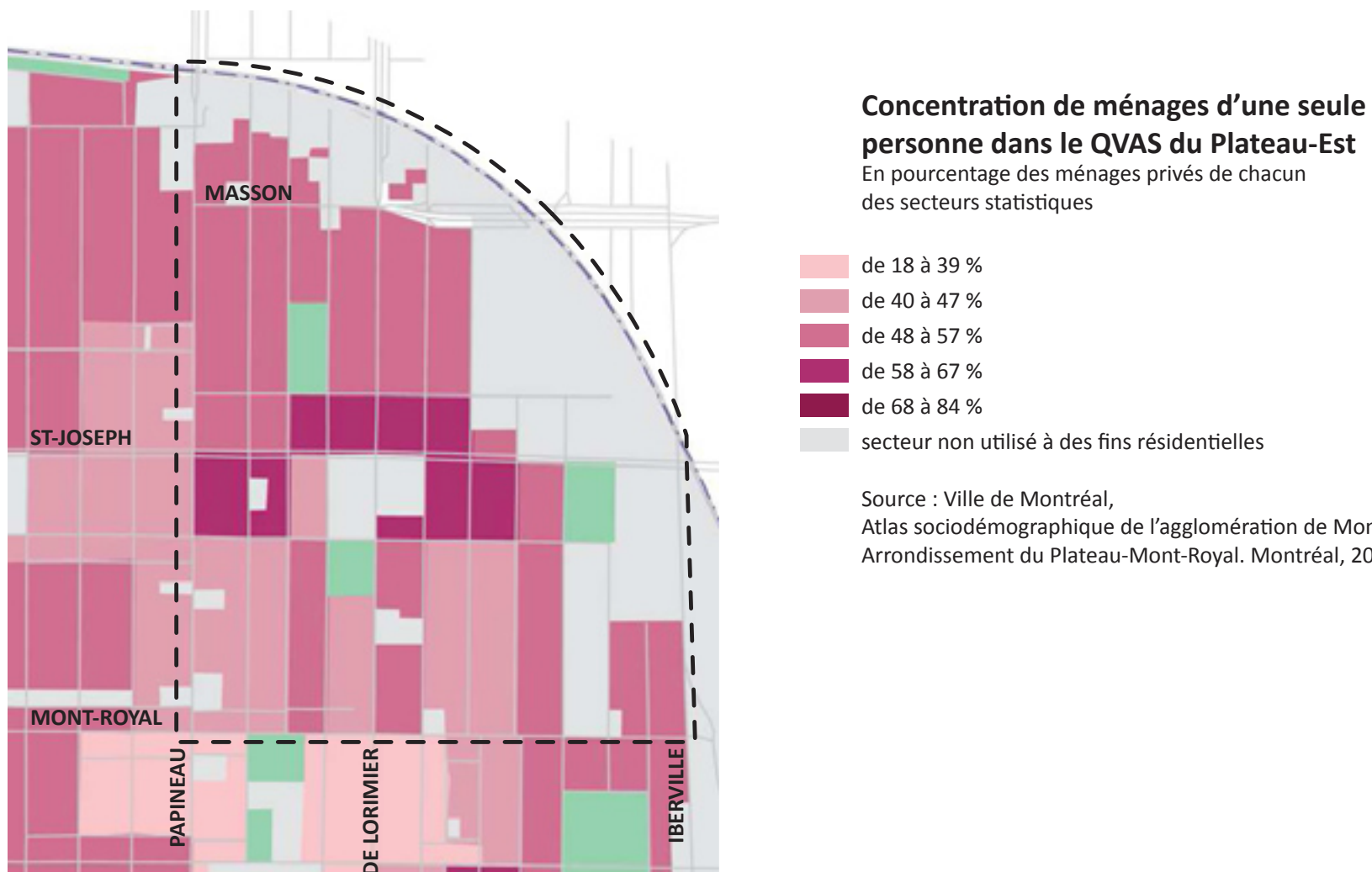
En pourcentage des familles de chacun des secteurs statistiques

- moins de 20 %
- de 20 à 32 %
- de 33 à 41 %
- de 42 à 54 %
- de 55 % et plus
- secteur non utilisé à des fins résidentielles

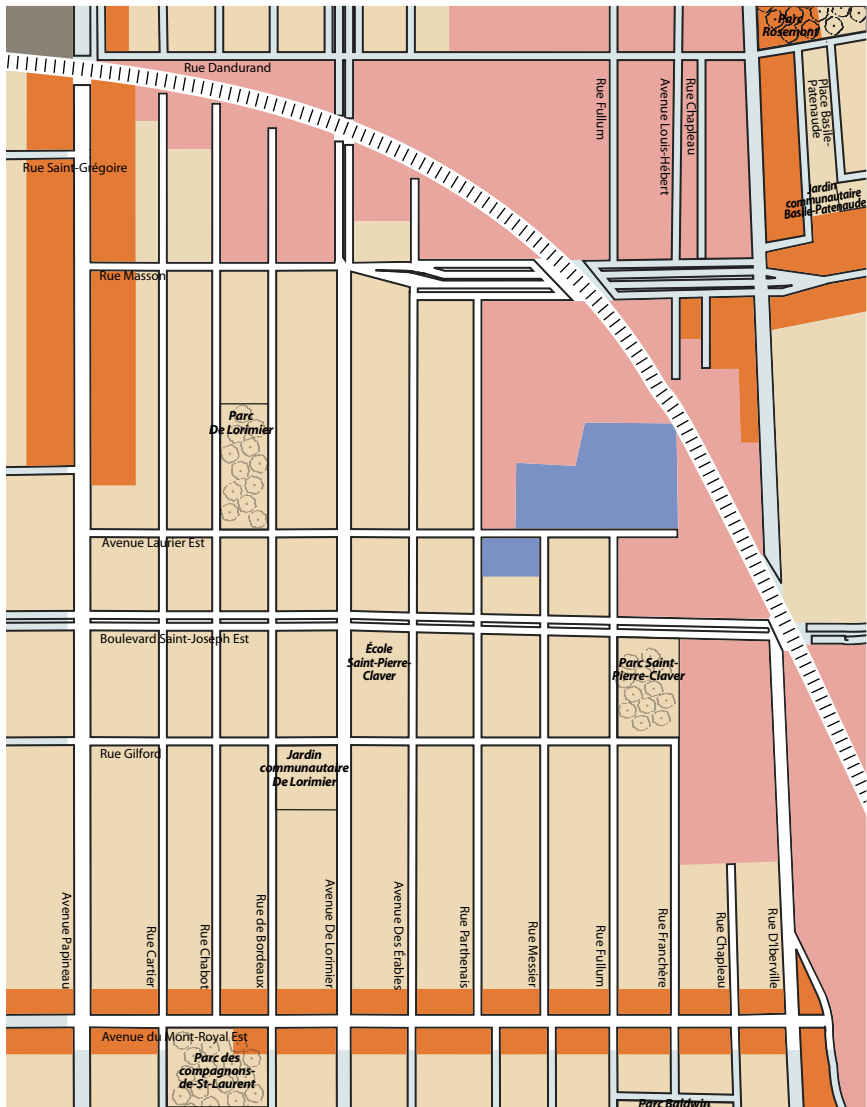
Source : Ville de Montréal, Atlas sociodémographique de l'agglomération de Montréal, Arrondissement du Plateau-Mont-Royal. Montréal, 2006



## 7. CONCENTRATION DE MÉNAGES D'UNE SEULE PERSONNE

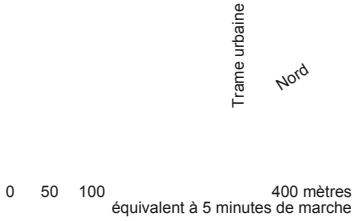


## 8. AFFECTATION DU SOL



- Affectation du sol
- Secteur résidentiel
  - Secteur mixte
  - Secteur d'emplois
  - Grand équipement insitutionnel

Source : Arrondissement Le Plateau - Mont-Royal, mai 2008.



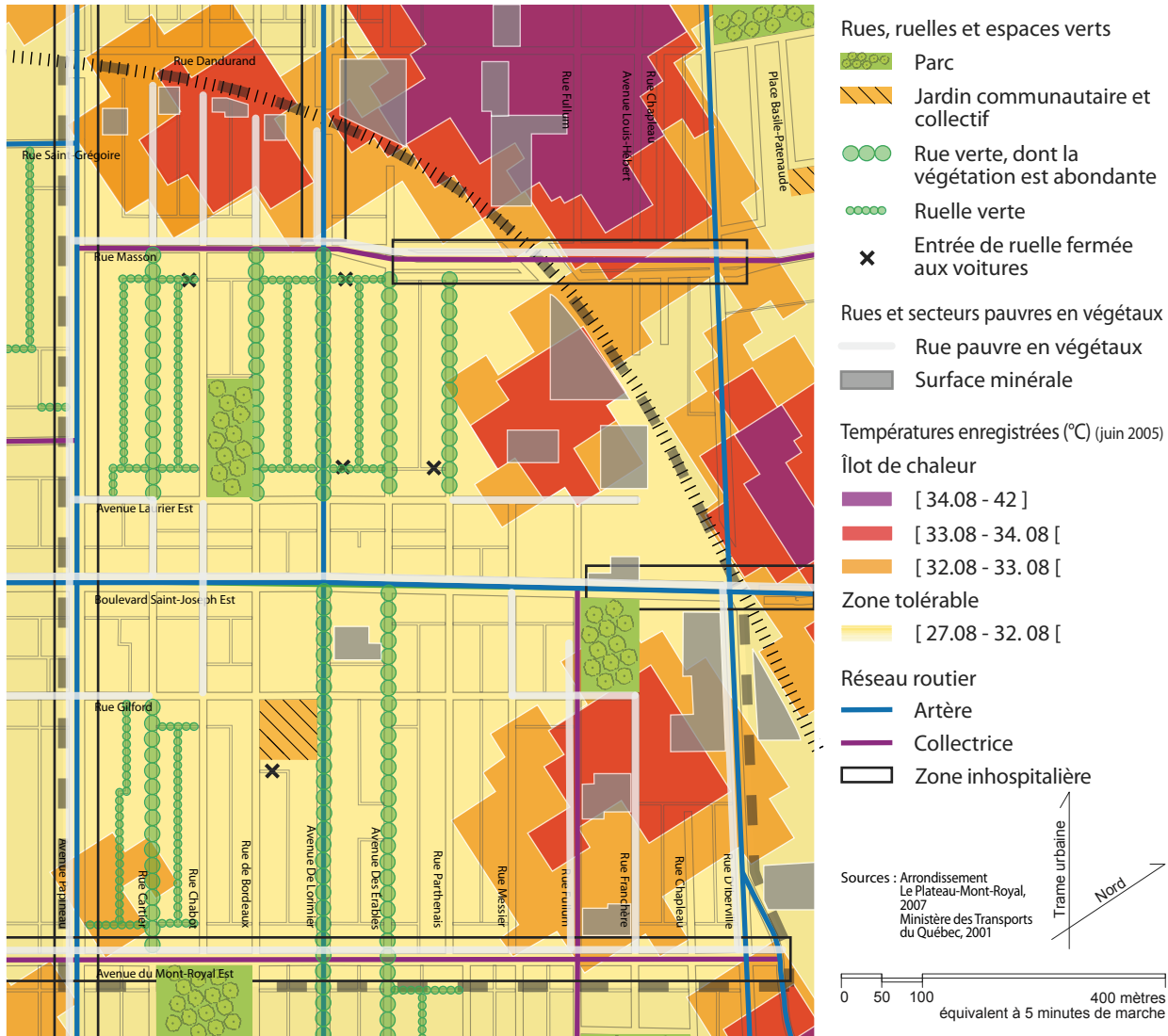
## 9. PARCS, ESPACES VERTS ET ÉQUIPEMENTS PUBLICS



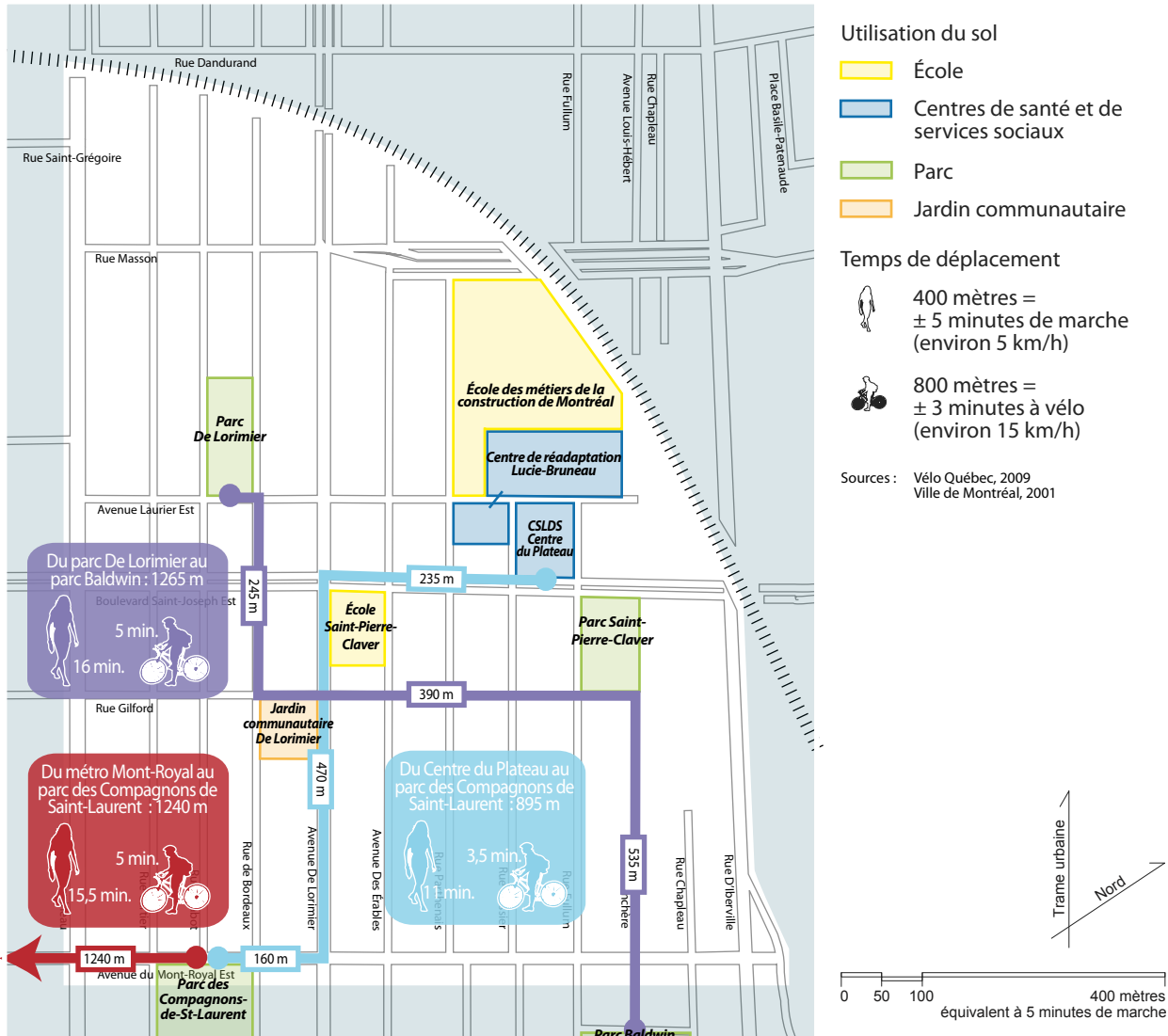
## 10. UN TERRITOIRE PROPICE À LA CRÉATION D'UN QUARTIER VERT



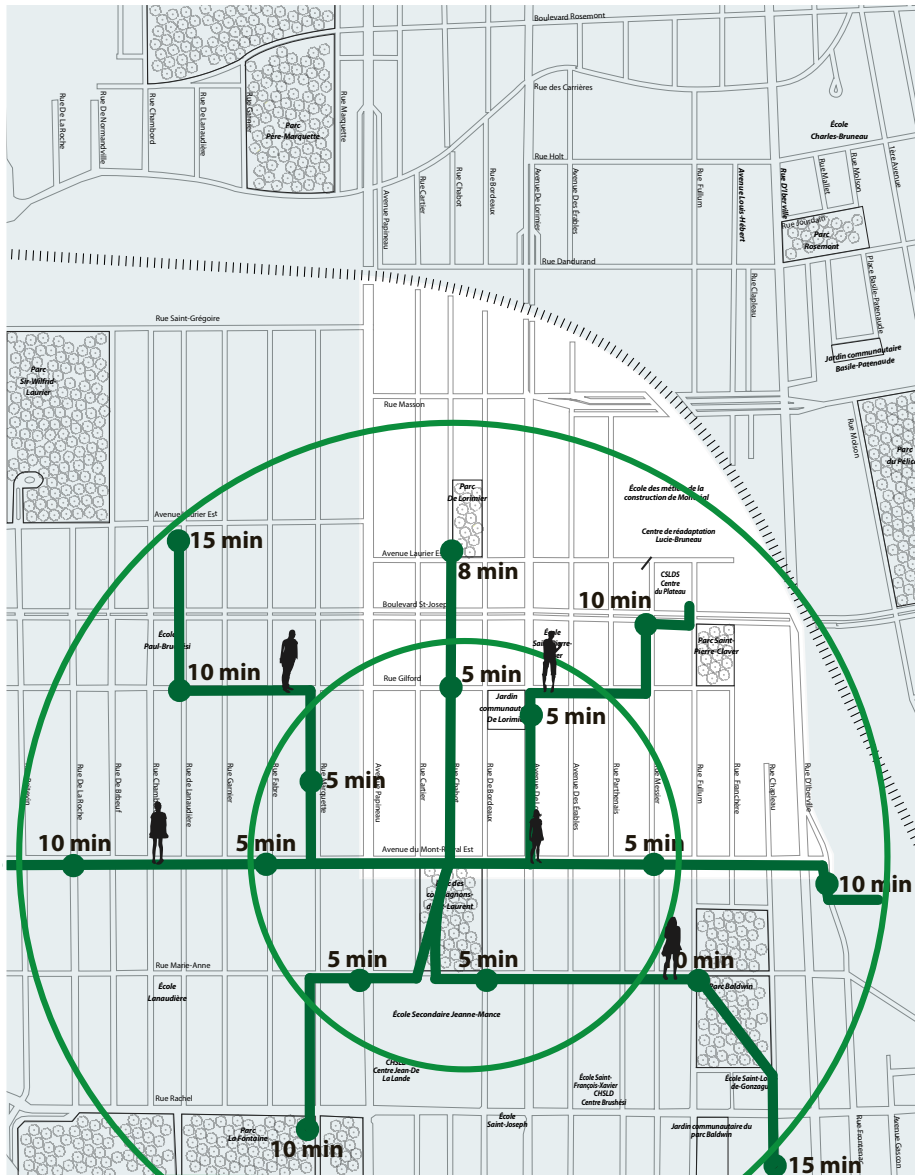
## 11. ÎLOTS DE CHALEUR ET DE FRAÎCHEUR








## 12. UN QUARTIER PROPICE À LA MARCHÉ ET AU VÉLO



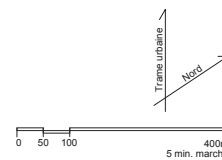
### 13. DISTANCES DE MARCHÉ À PARTIR DU PARC DES COMPAGNONS DE SAINT-LAURENT



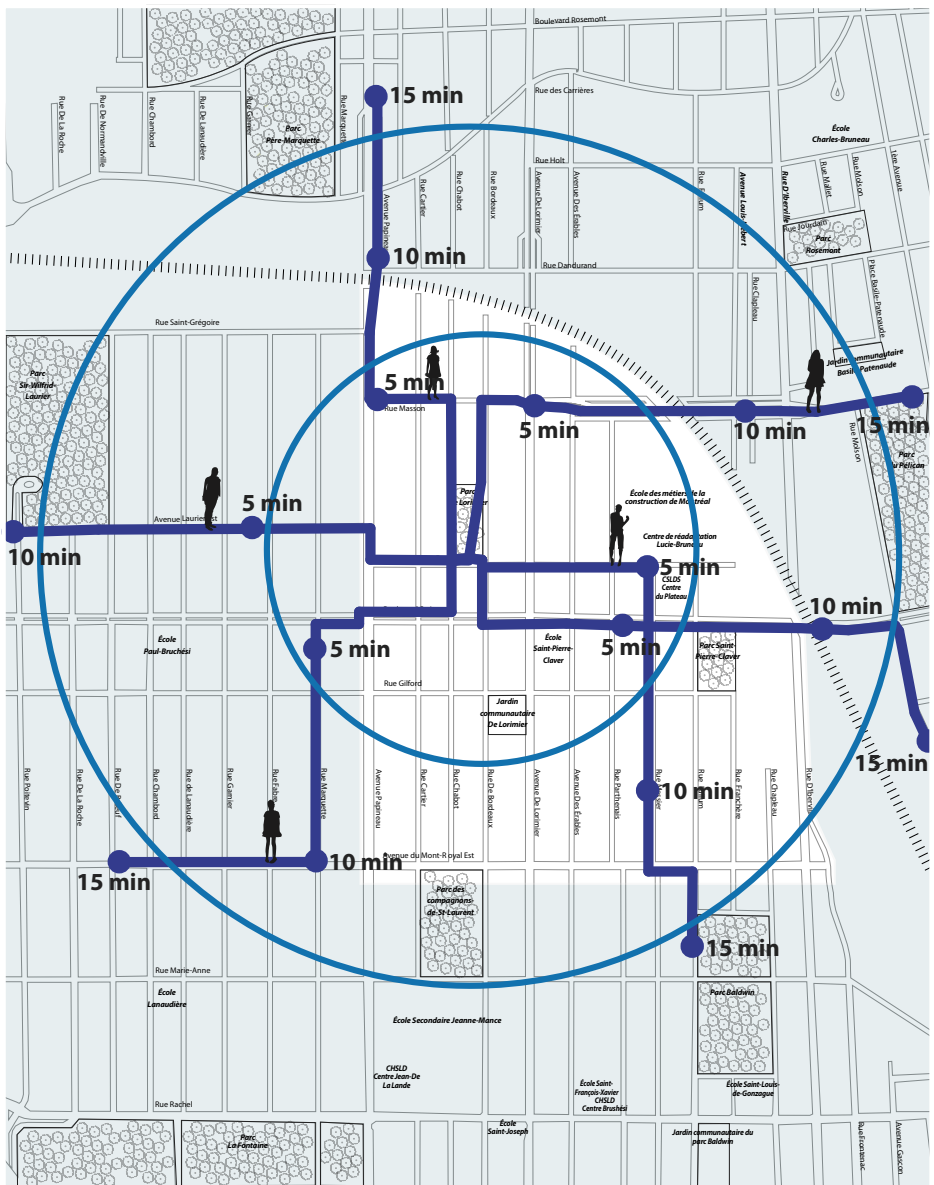
Utilisation du sol

-  Parcours réalisé
-  Distance théorique de marche parcourue en 5 minutes (400 mètres) et en 10 minutes (800 mètres)
-  10 Distance réelle parcourue selon le temps écoulé
-  Parc
-  Jardin communautaire

Source : Enquête des temps de déplacement réel des piétons, CEUM, 2011



## 14. DISTANCES DE MARCHÉ À PARTIR DU PARC DE LORIMIER



Utilisation du sol

Parcours réalisé

Distance théorique de marche parcourue en 5 minutes (400 mètres) et en 10 minutes (800 mètres)

10 Distance réelle parcourue selon le temps écoulé

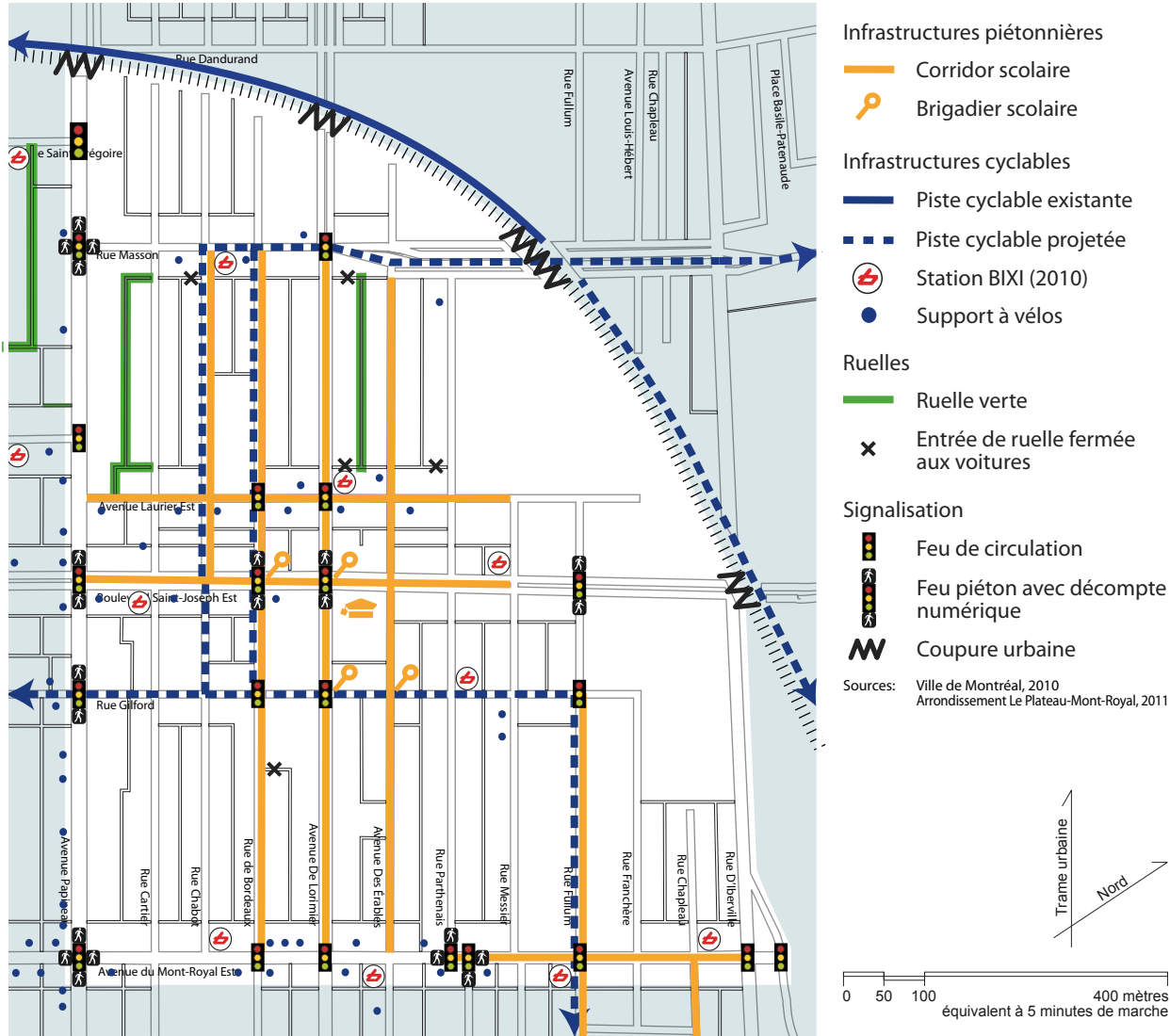
Parc

Jardin communautaire

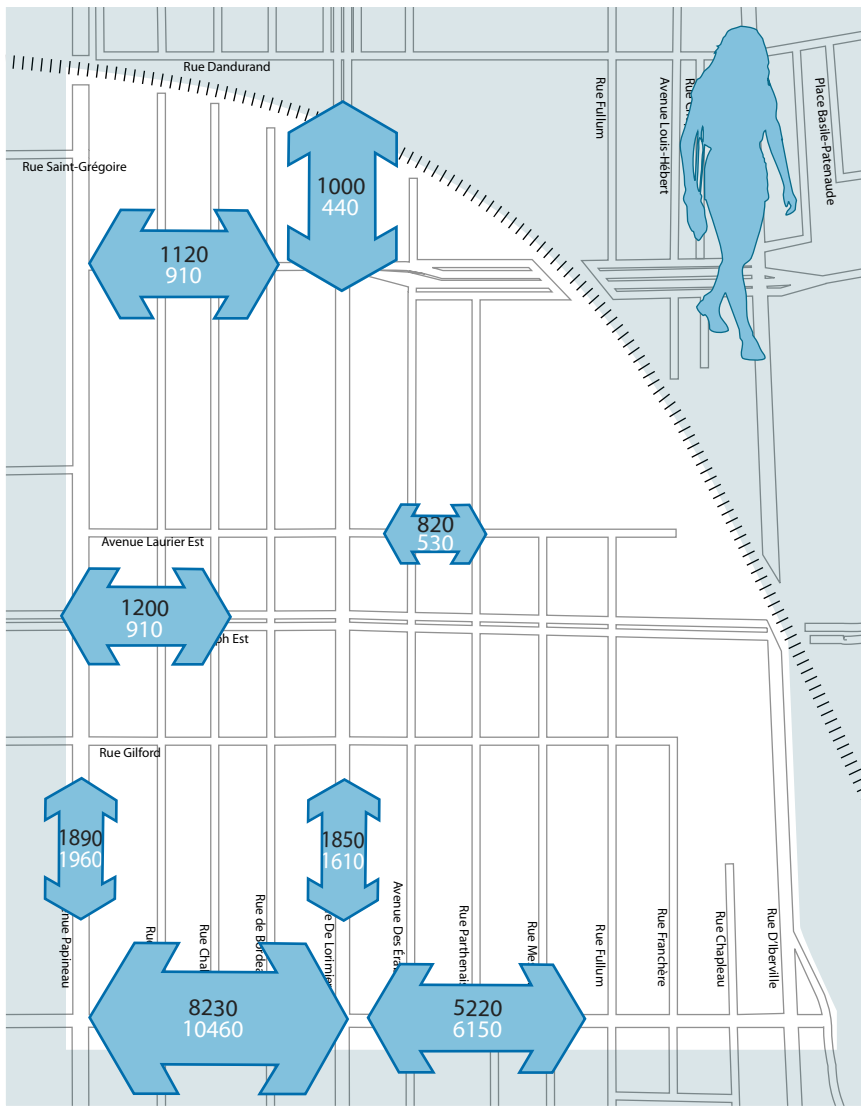
Source : Enquête des temps de déplacement réel des piétons, CEUM, 2011



# 15. RÉSEAU DE TRANSPORT ACTIF



## 16. COMPTAGES DES PIÉTONS

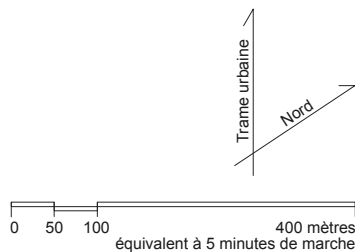


Résultats des comptages

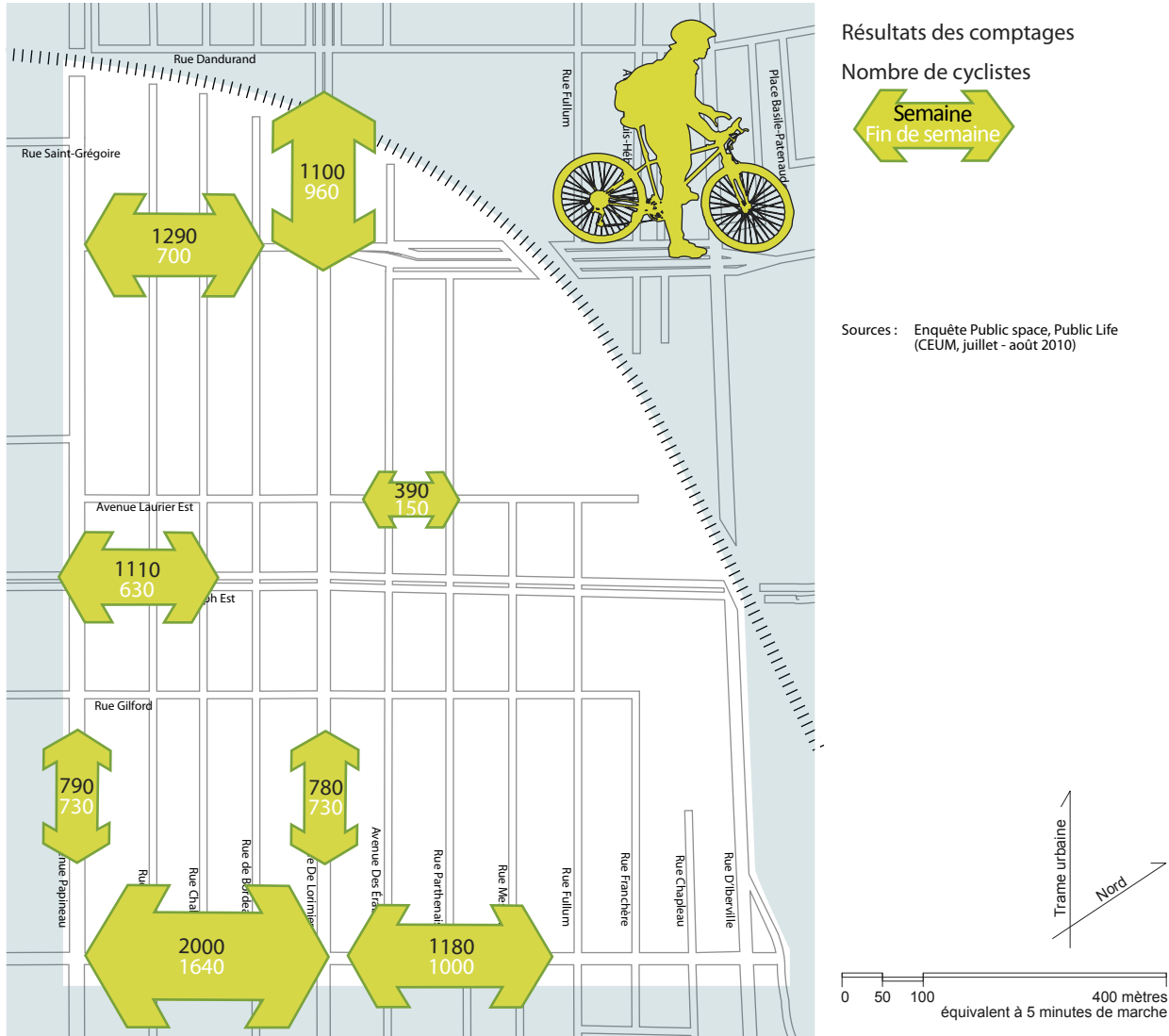
Nombre de piétons



Sources : Enquête Public space, Public Life (CEUM, juillet - août 2010)



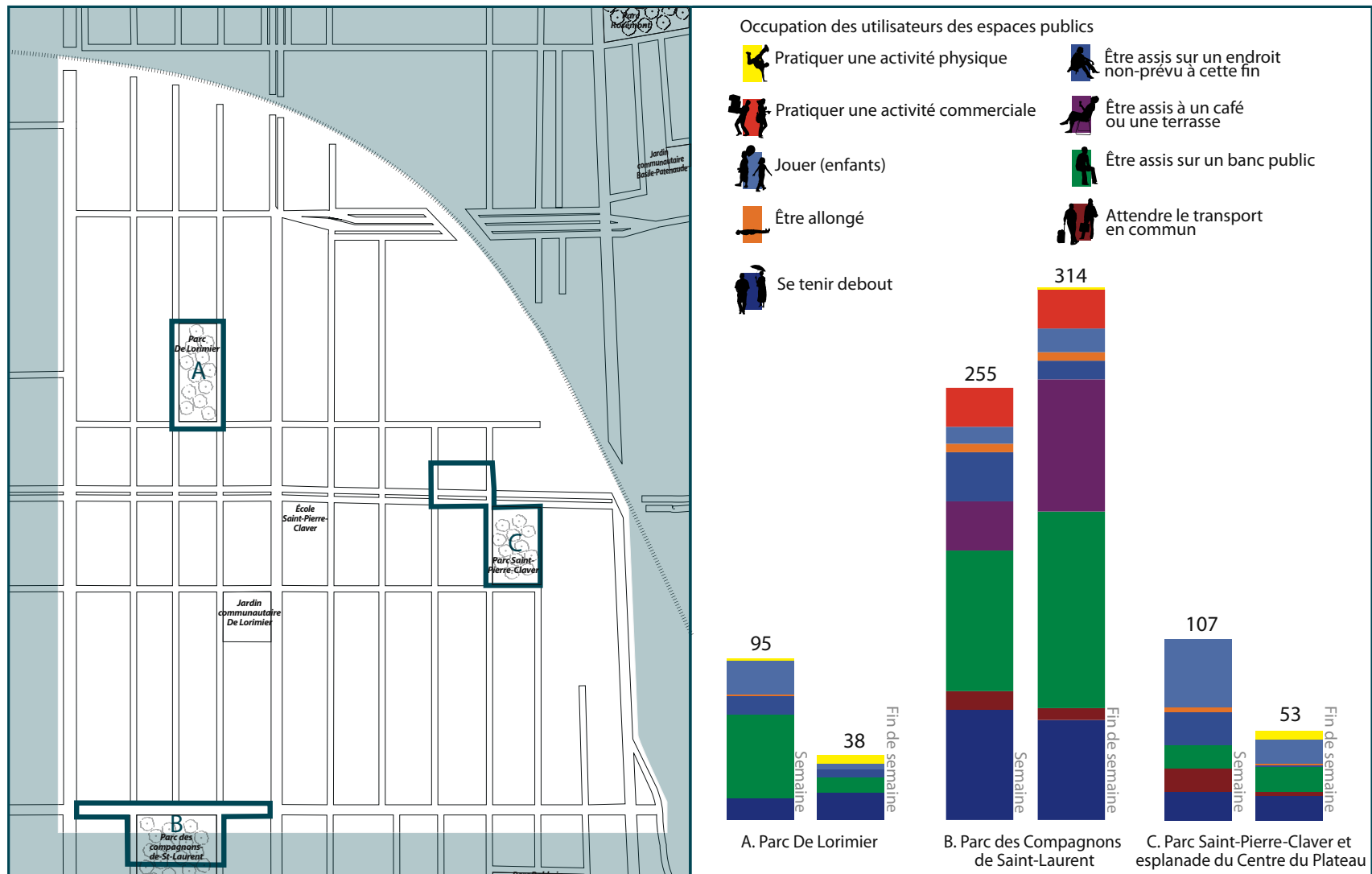
## 17. COMPTAGES DES CYCLISTES



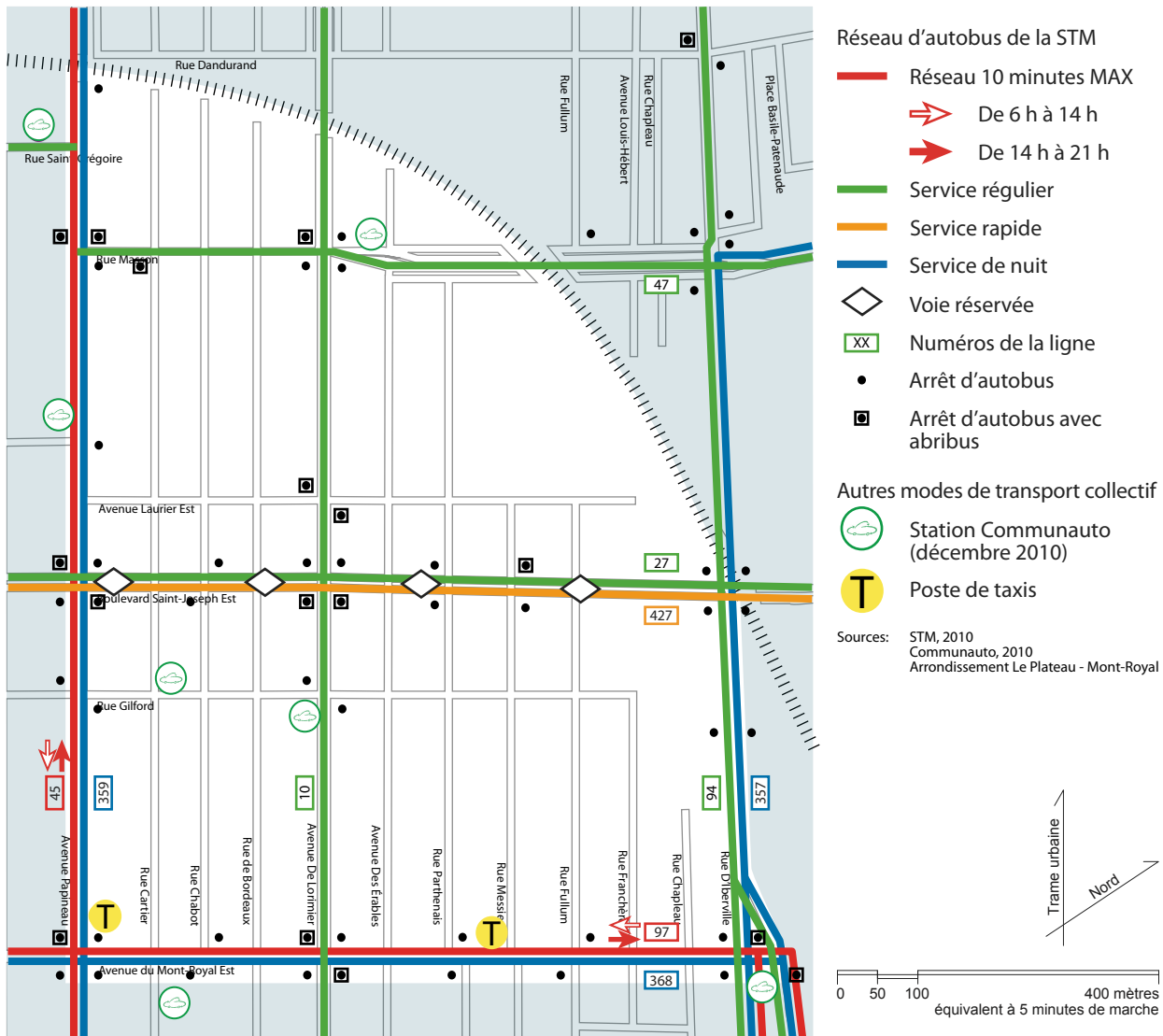
## 18. POTENTIEL PIÉTONNIER SUR LES RUES COMMERCIALES



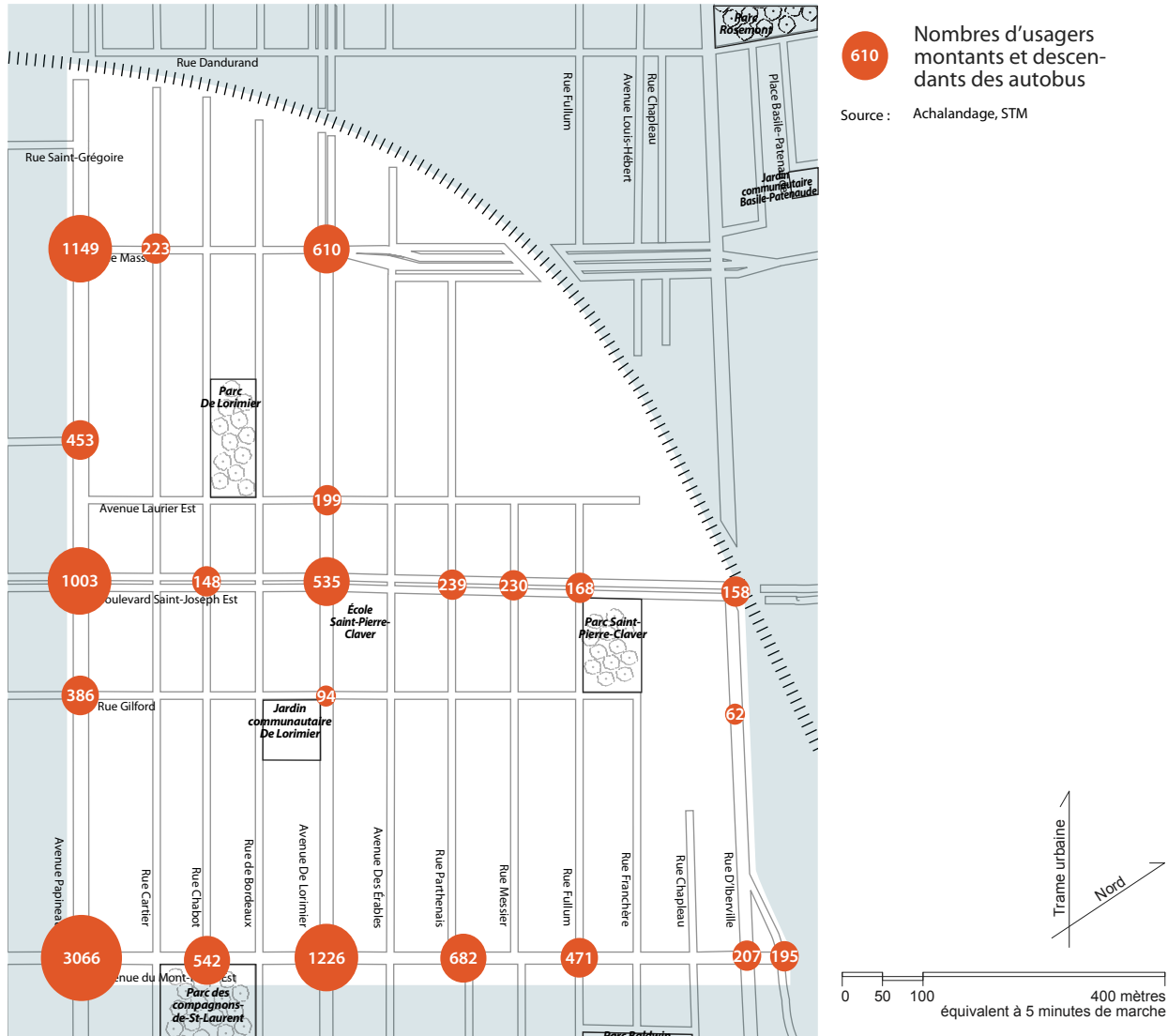
## 19. OCCUPATION DES USAGERS DANS LES ESPACES PUBLICS



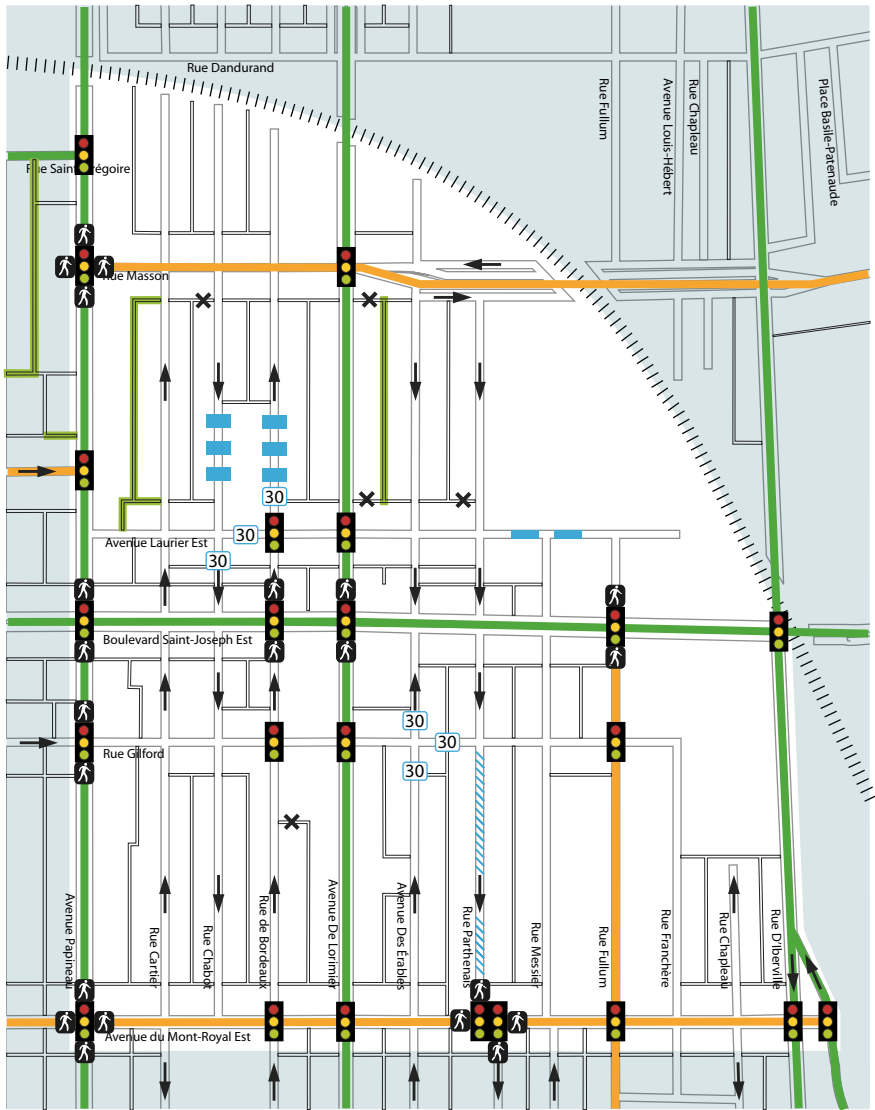
## 20. RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF



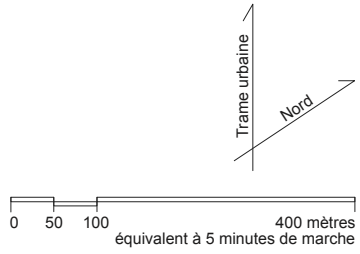
## 21. COMPTAGES DES USAGERS DU TRANSPORT COLLECTIF



## 22. RÉSEAU ROUTIER

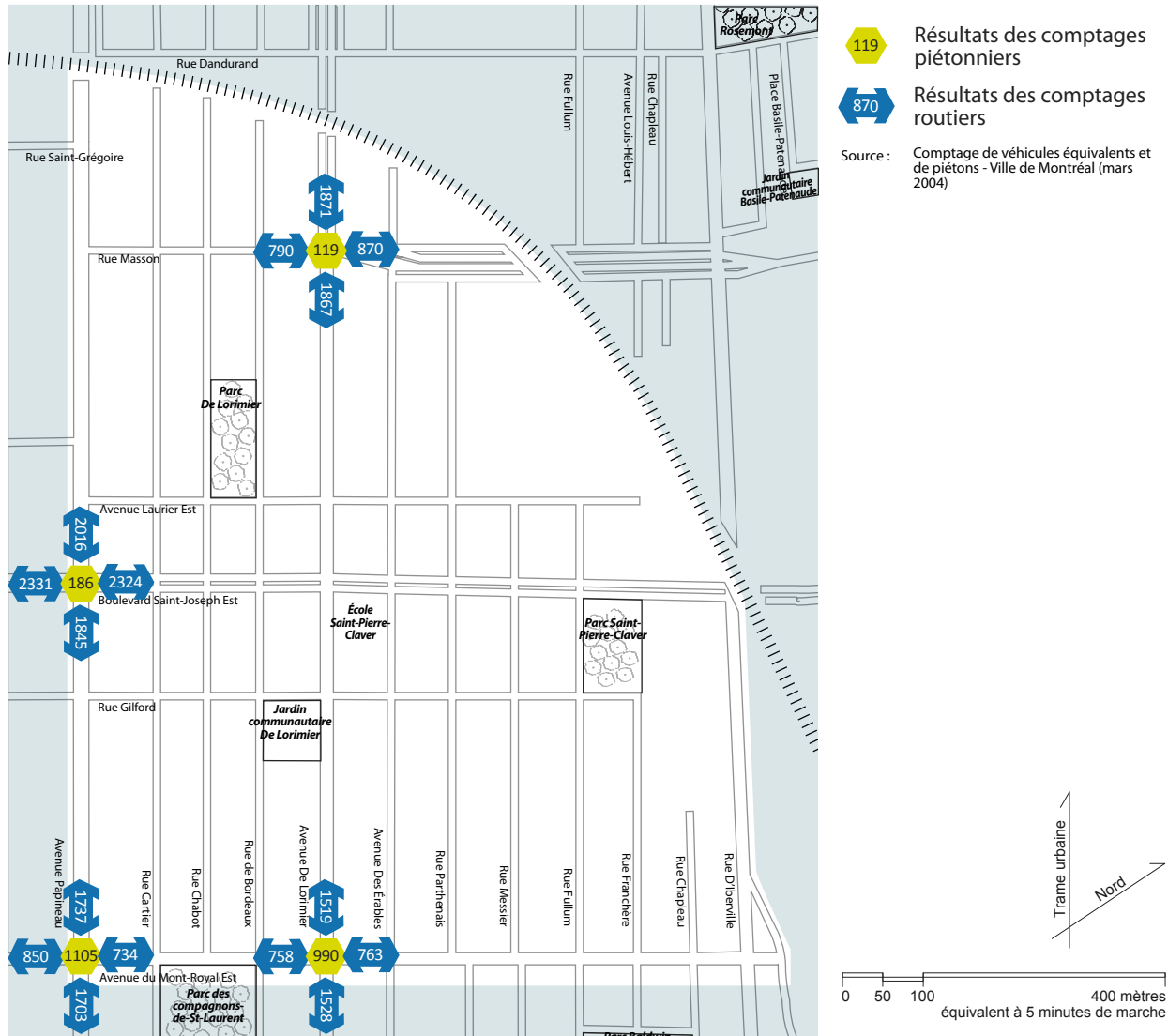


- Réseau routier**
- Artères
  - Collectrices
  - Sens des voies
- Ruelles**
- Ruelle verte
  - ✕ Entrée de ruelle fermée aux voitures
- Signalisation**
- Feu de circulation
  - Feu piéton avec décompte numérique
- Mesures d'apaisement de la circulation**
- Dos d'âne
  - Terre-plein
  - Zone maximum 30 km/h
  - Stationnement en épi
- Sources: Arrondissement Le Plateau-Mont-Royal, 2011  
Ministère des Transports du Québec, 2001





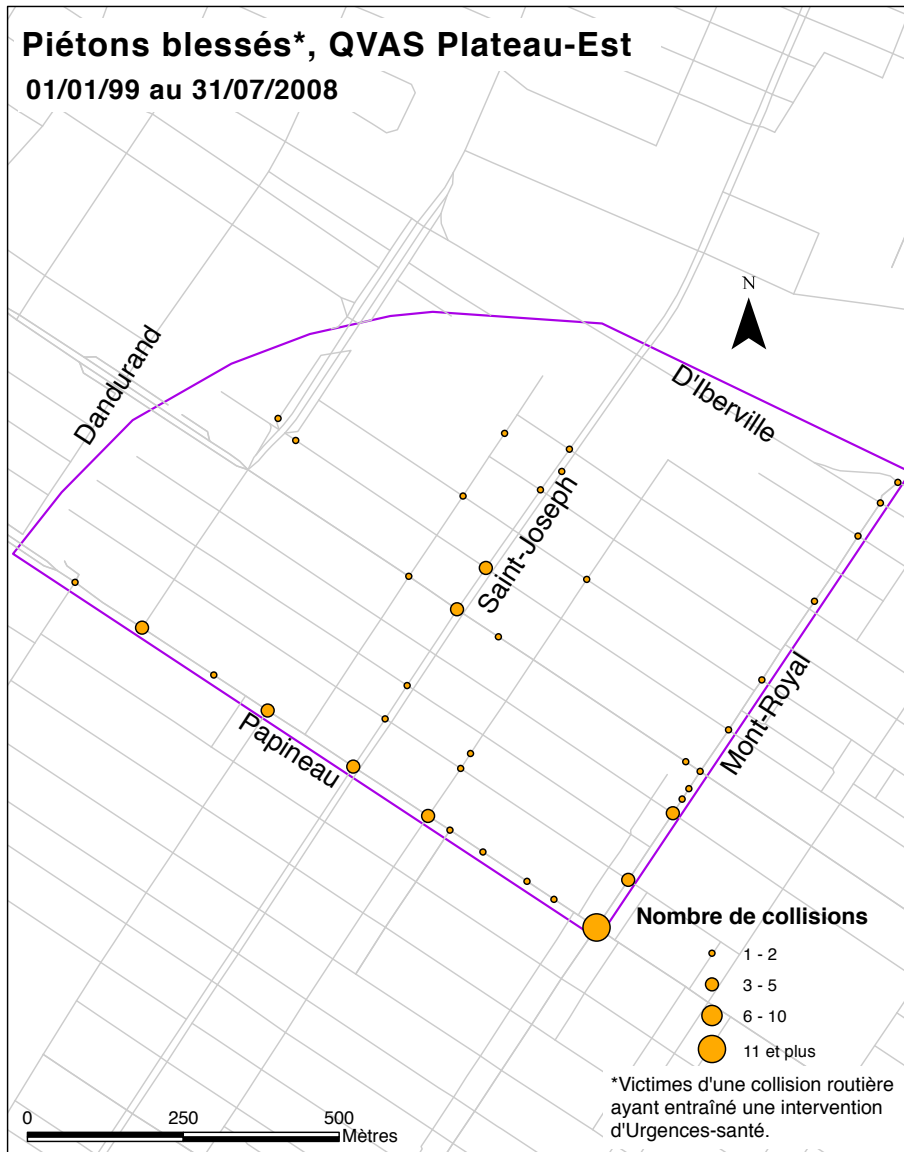
## 23. COMPTAGES ROUTIERS



## 24. RÉSEAU DE CAMIONNAGE



## 25. PIÉTONS BLESSÉS AUX INTERSECTIONS



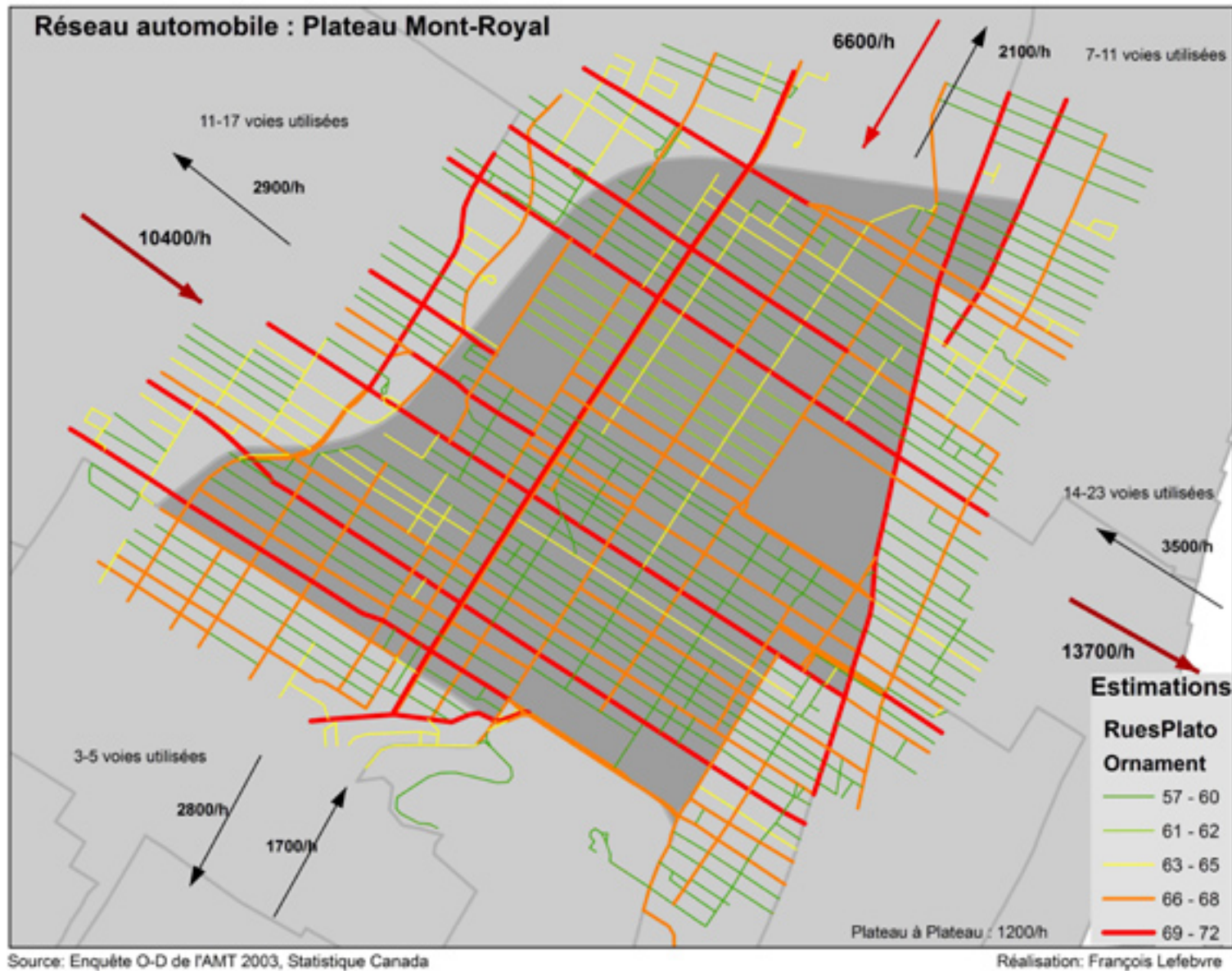
Production: Patrick Morency, François Tessier (Direction Santé Publique-Montréal, Octobre 2010).

## 26. CYCLISTES BLESSÉS AUX INTERSECTIONS

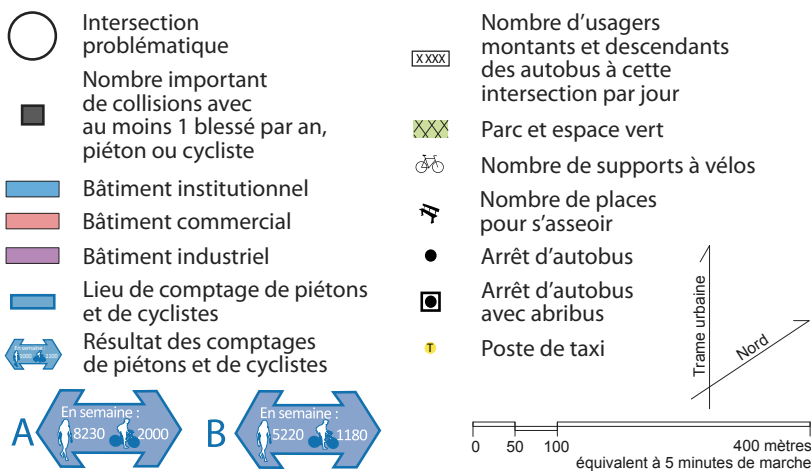
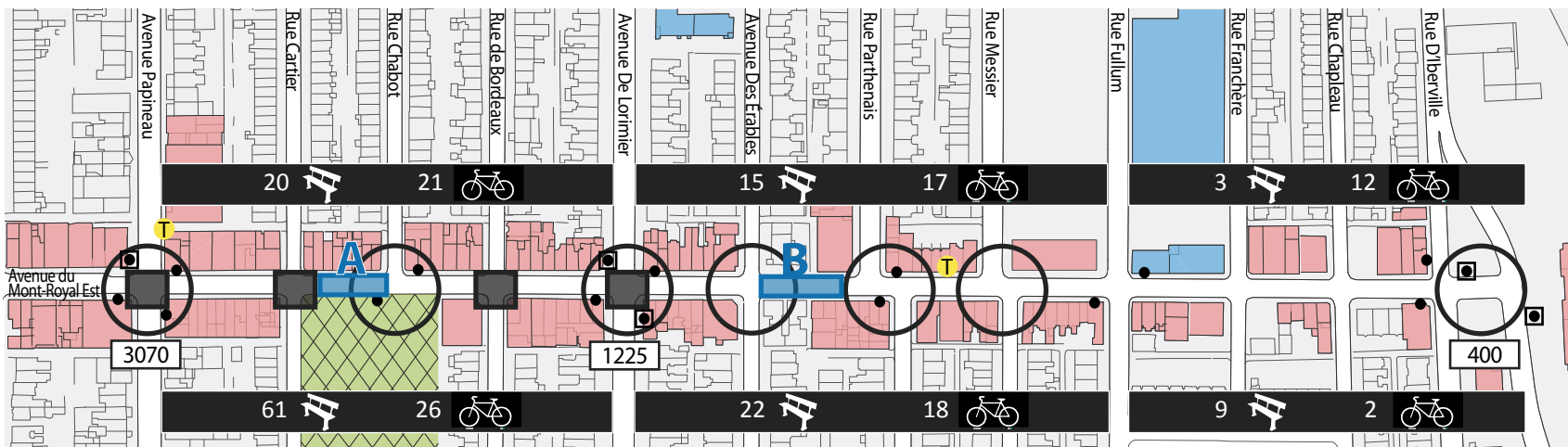


Production: Patrick Morency, François Tessier (Direction Santé Publique-Montréal, Octobre 2010).

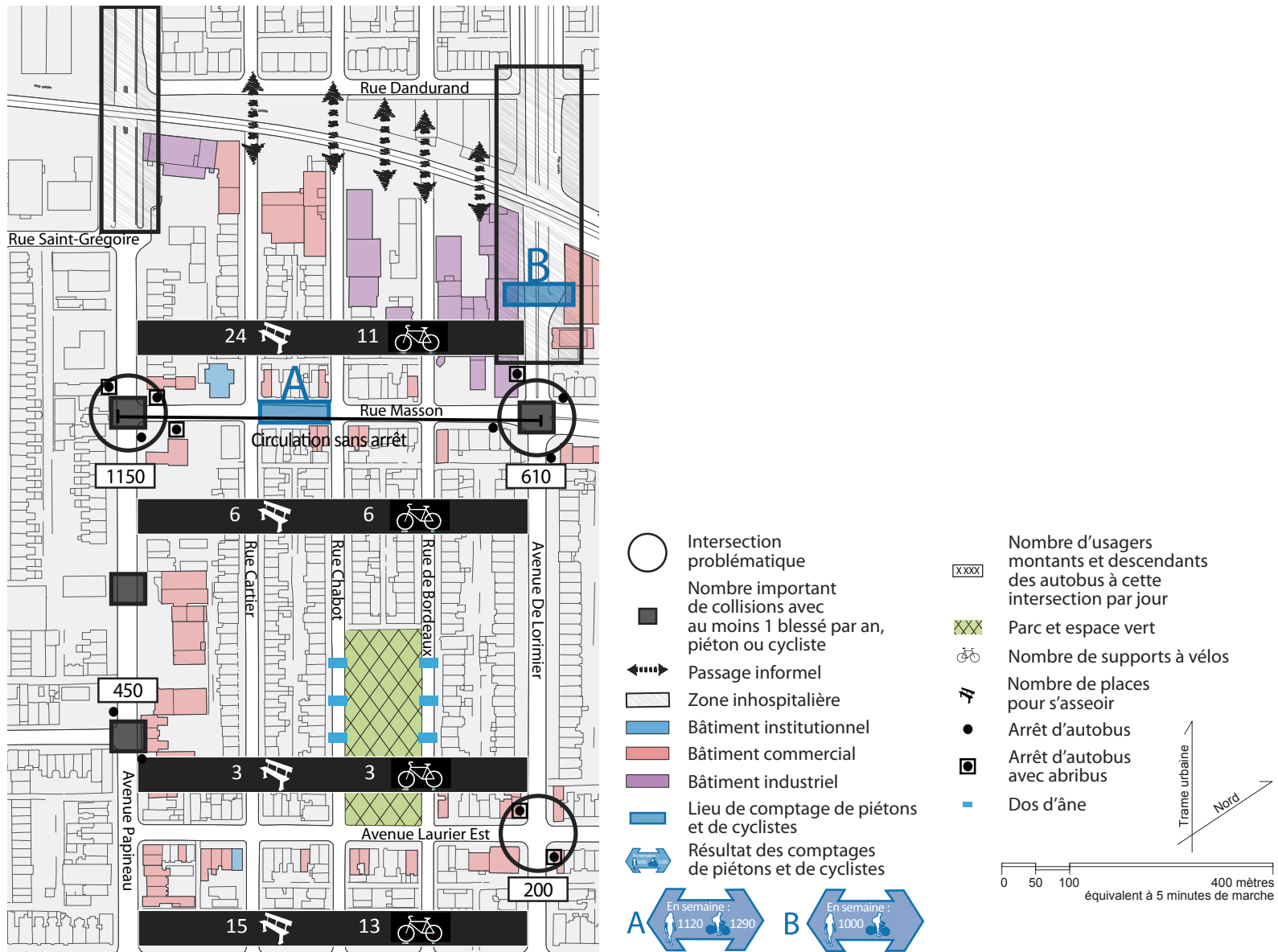
27. ESTIMATION DU BRUIT ROUTIER DANS LE PLATEAU-MONT-ROYAL



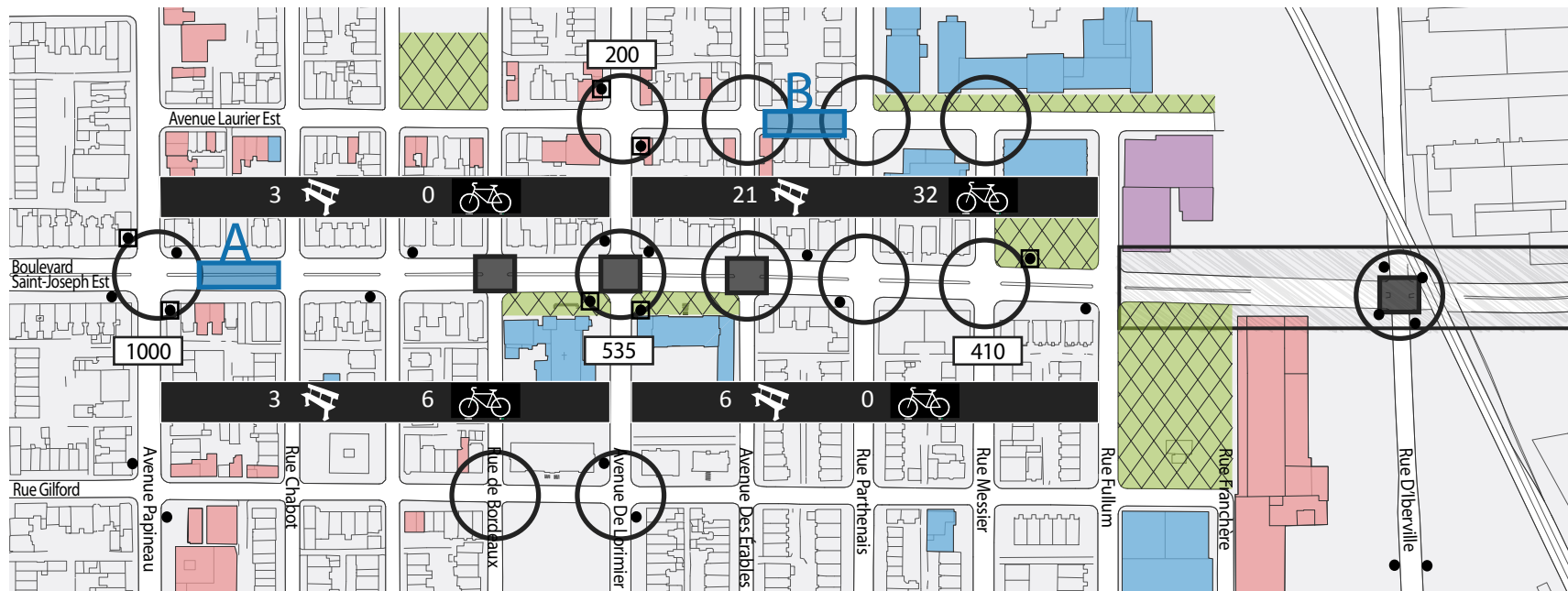
## 28. L'AVENUE DU MONT-ROYAL, UNE AVENUE ATTRACTIVE



## 29. LE SECTEUR DE L'AVENUE LAURIER ET DE LA RUE MASSON, UNE VIE DE QUARTIER DYNAMIQUE



### 30. LE BOULEVARD SAINT-JOSEPH, UNE ARTÈRE DE PRESTIGE



- Intersection problématique
- Nombre important de collisions avec au moins 1 blessé par an, piéton ou cycliste
- Zone inhospitalière
- Bâtiment institutionnel
- Bâtiment commercial
- Bâtiment industriel
- Lieu de comptage de piétons et de cyclistes
- Résultat des comptages de piétons et de cyclistes
- Nombre d'usagers montants et descendants des autobus à cette intersection par jour
- Parc et espace vert
- Nombre de supports à vélos
- Nombre de places pour s'asseoir
- Arrêt d'autobus
- Arrêt d'autobus avec aubris

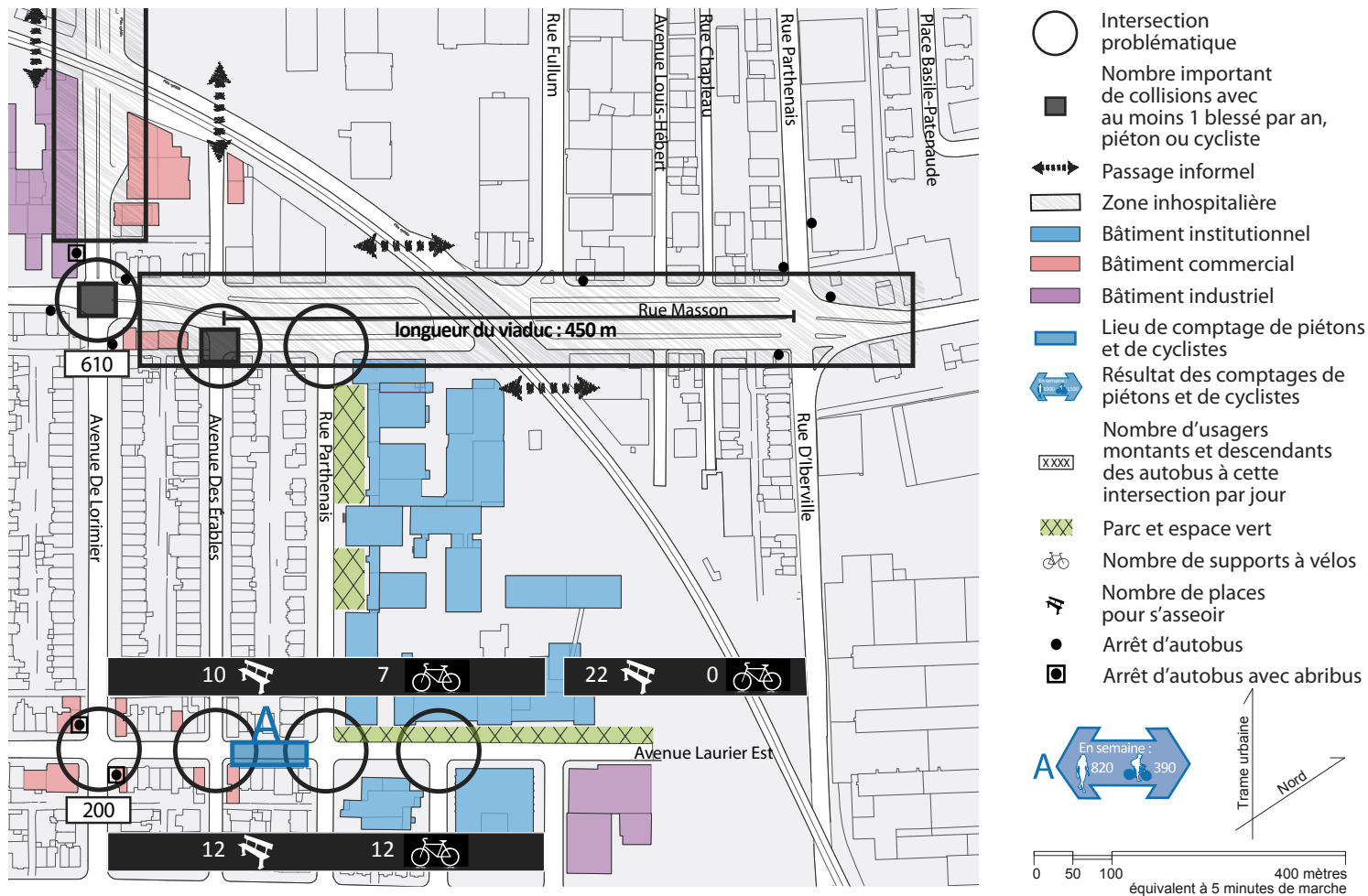
Trame urbaine  
Nord

0 50 100 400 mètres  
équivalent à 5 minutes de marche

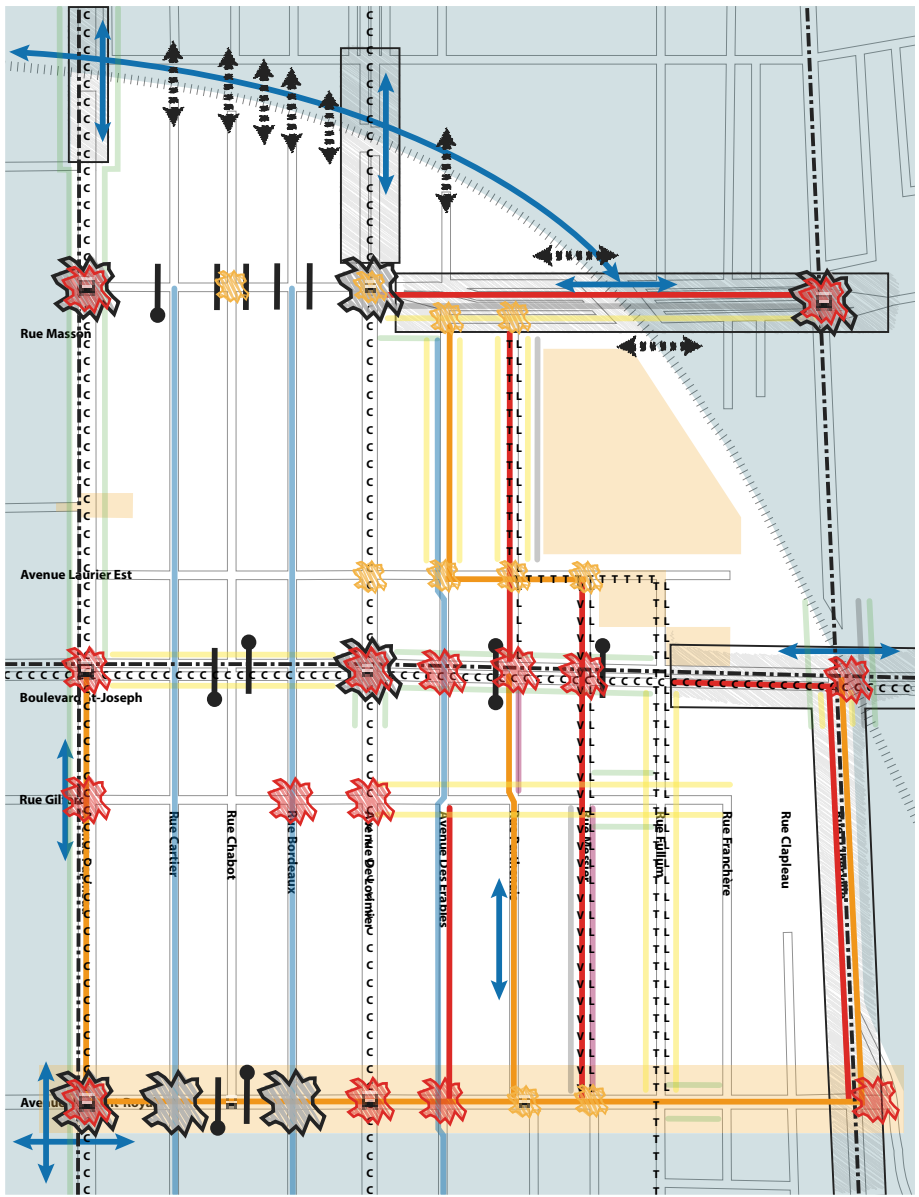
**A** En semaine : 1200 piétons, 1110 cyclistes  
**B** En semaine : 820 piétons, 390 cyclistes













### 31. LA FRANGE INDUSTRIELLE BORDANT LA VOIE FERRÉE, UN SECTEUR EN TRANSITION














## 32. DIAGNOSTIC DU PORTRAIT ET DES CITOYENS



### Diagnostic du portrait

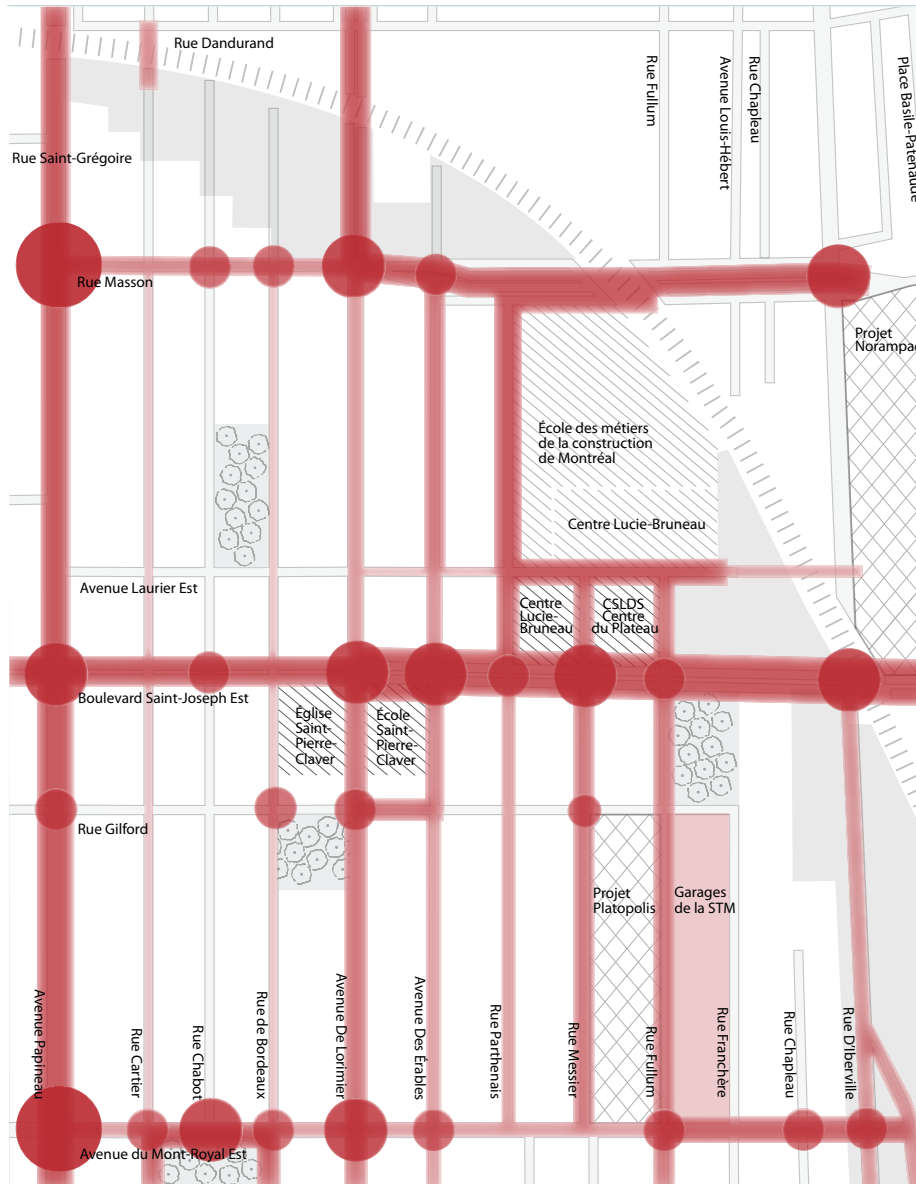
-  Nombre important de collisions avec piétons ou cyclistes (entre 6 et 10 blessés sur 10 ans) (DSP, 1999-2008)
-  Usagers montants et descendants des autobus Plus de 1000 par jour Entre 500 et 1000 par jour (STM, 2010)
-  Absence de traverse protégée à un arrêt d'autobus
-  Absence de traverse protégée à une voie cyclable
-  Rue avec une largeur excessive par rapport à sa fonction actuelle (Observation sur le terrain)
-  Congestion automobile (Arrondissement Le Plateau - Mont-Royal)
-  Vitesse excessive (plus de 60 km/h) (Arrondissement Le Plateau - Mont-Royal)
-  Transit automobile (Arrondissement Le Plateau - Mont-Royal)
-  Passage informel (Observation sur le terrain)
-  Effet de frontière (Observation sur le terrain)







### Diagnostic des citoyens

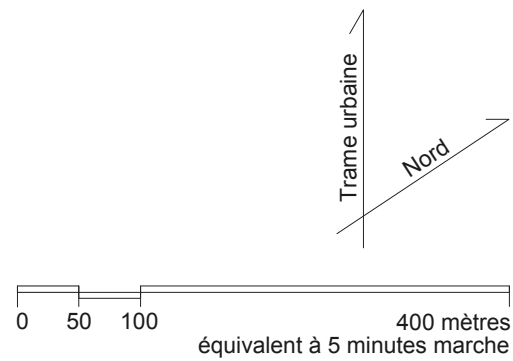
-  Intersection dangereuse
-  Intersection peu conviviale
-  Zone inhospitalière
-  Manque de sécurité pour les cyclistes
-  Trottoirs trop étroits
-  Important débit routier
-  Cohabitation des usages difficile
-  Manque d'éclairage
-  Vitesse importante
-  Rue avec une largeur excessive
-  Nuisances sonores
-  Transit automobile

Sources : Marche exploratoire, sondage en ligne, kiosques et rendez-vous citoyens, 2010

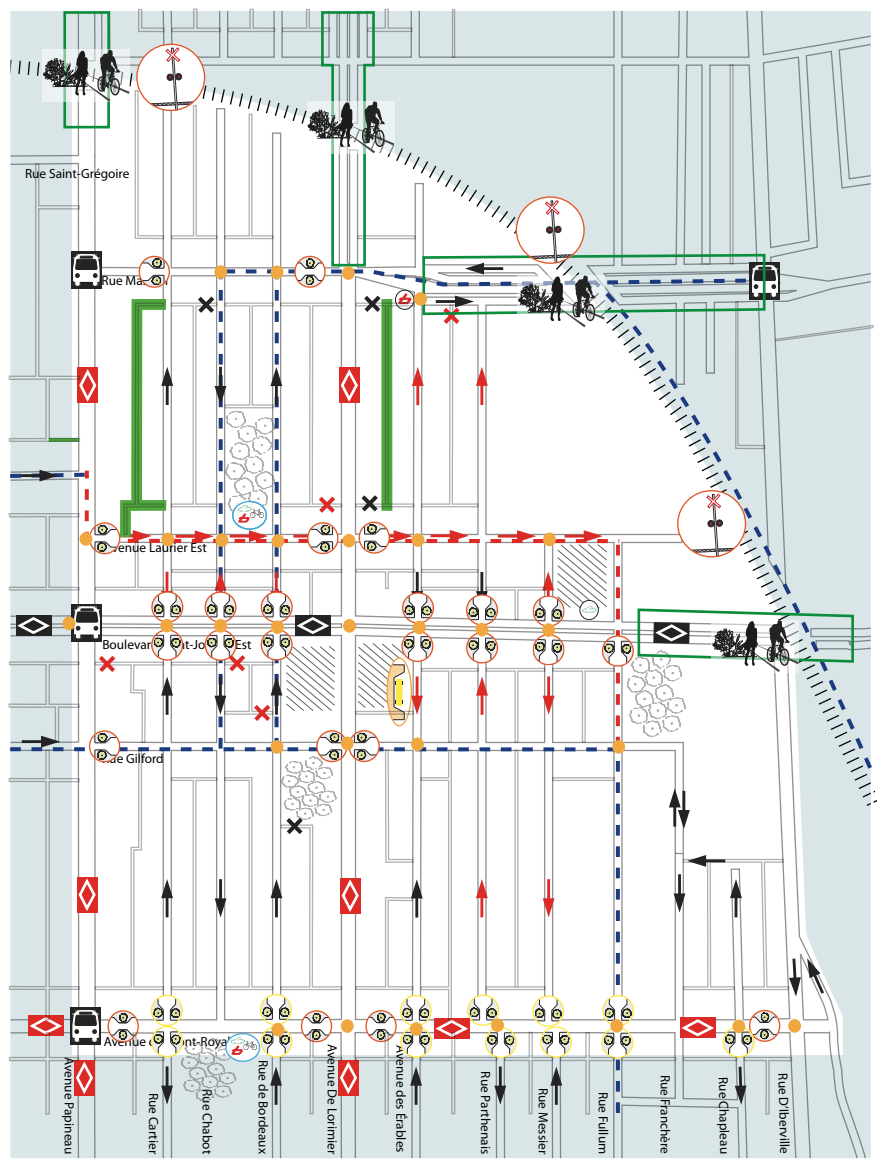
### 33. LIEUX D'INTERVENTION PRIORITAIRES



-  Intersection problématique  
*Intensification de la problématique*
-  Segment de rue problématique  
*Intensification de la problématique*
-  Zone industrielle à valoriser et à potentiel de redéveloppement
-  Projet en construction
-  Lieu de destination
-  Parc ou jardin communautaire



# 34. PLAN DES INTERVENTIONS GÉNÉRALES POUR LE QUARTIER VERT DU PLATEAU-EST

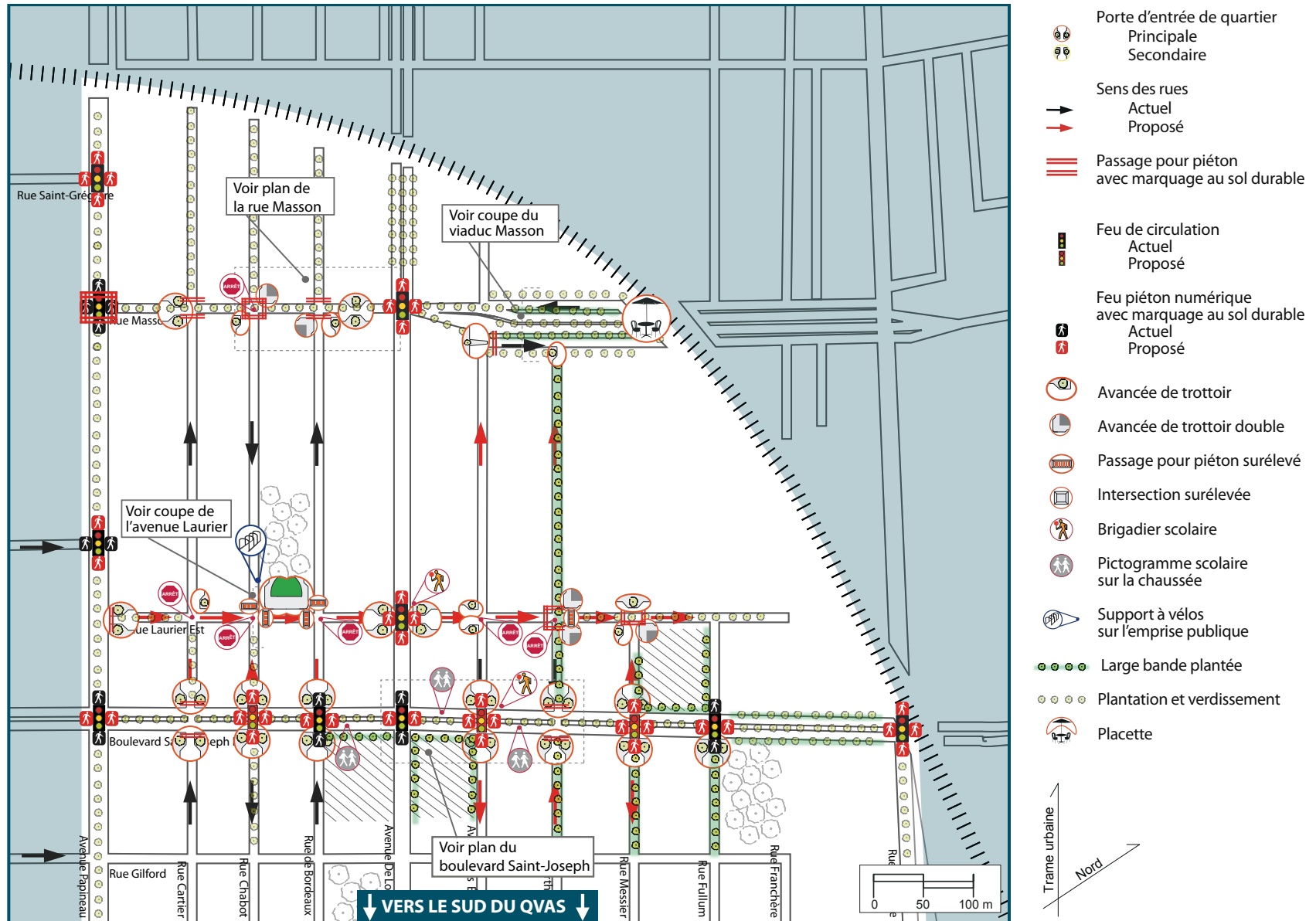


- Aménager des portes d'entrée de quartier  
Principale  
Secondaire
- Sécuriser et améliorer la convivialité des corridors piétonniers et cyclables à l'approche et sous les viaducs
- Modifier le sens des rues  
Actuel  
Proposé
- Sécuriser les intersections des corridors scolaires
- Ajouter un débarcadère scolaire
- Aménager des passages à niveaux pour les piétons et cyclistes sur la voie ferrée
- Aménager des axes cyclables  
Prévu par l'arrondissement  
Proposé
- Implanter des bornes BIXI
- Aménager des aires d'attente sécuritaires et bien entretenues
- Mettre en place des mesures prioritaires pour autobus  
Actuel  
Proposé
- Implanter des pôles d'alternatives à la voiture individuelle
- Fermer des entrées de ruelles  
Actuel  
Proposé
- Créer des ruelles vertes ou champêtres

0 50 100 400 mètres  
équivalent à 5 minutes de marche

Trame urbaine  
Nord

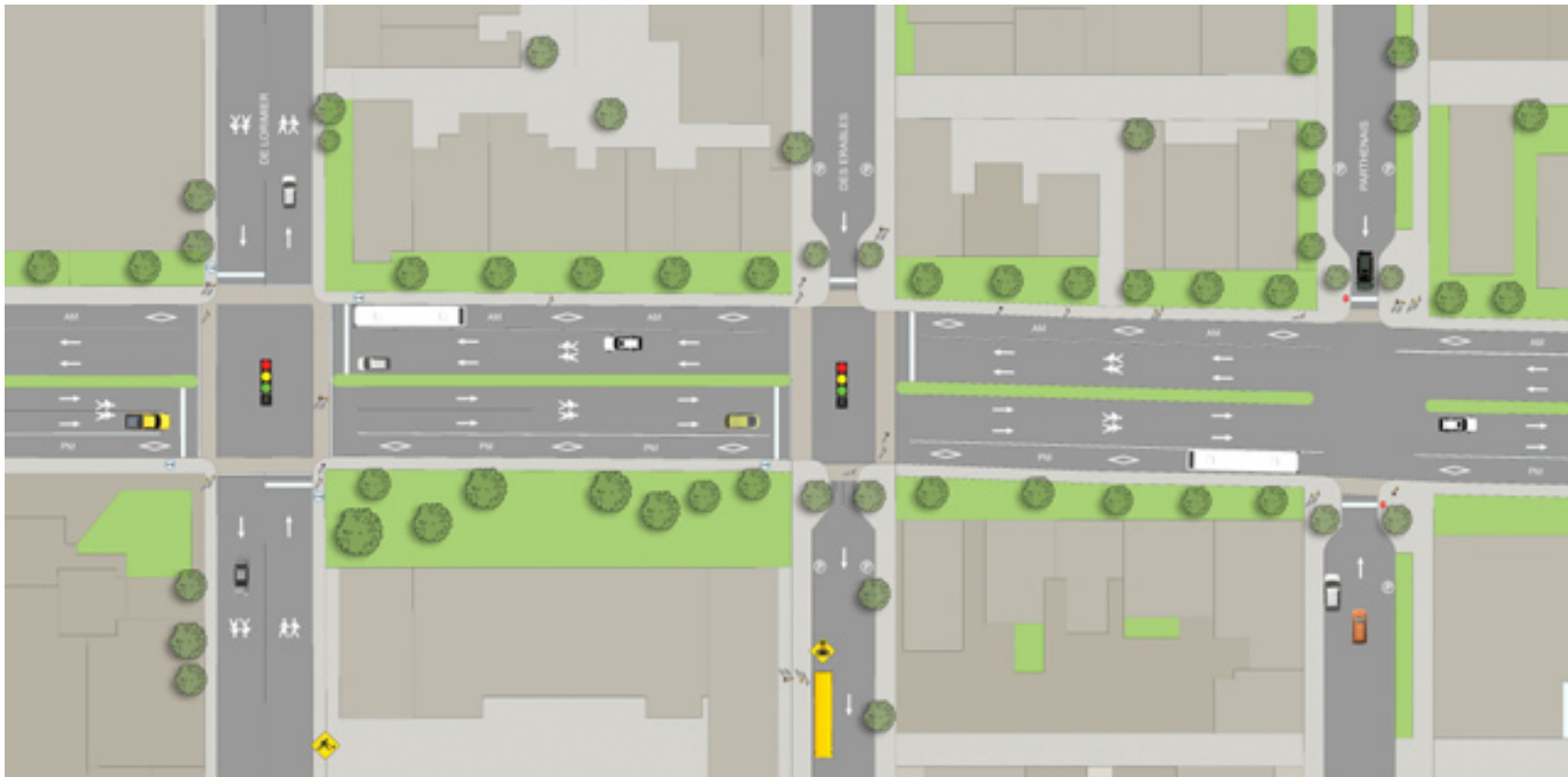
### 35. PLAN DES INTERVENTIONS SPÉCIFIQUES POUR LE SECTEUR NORD DU QUARTIER



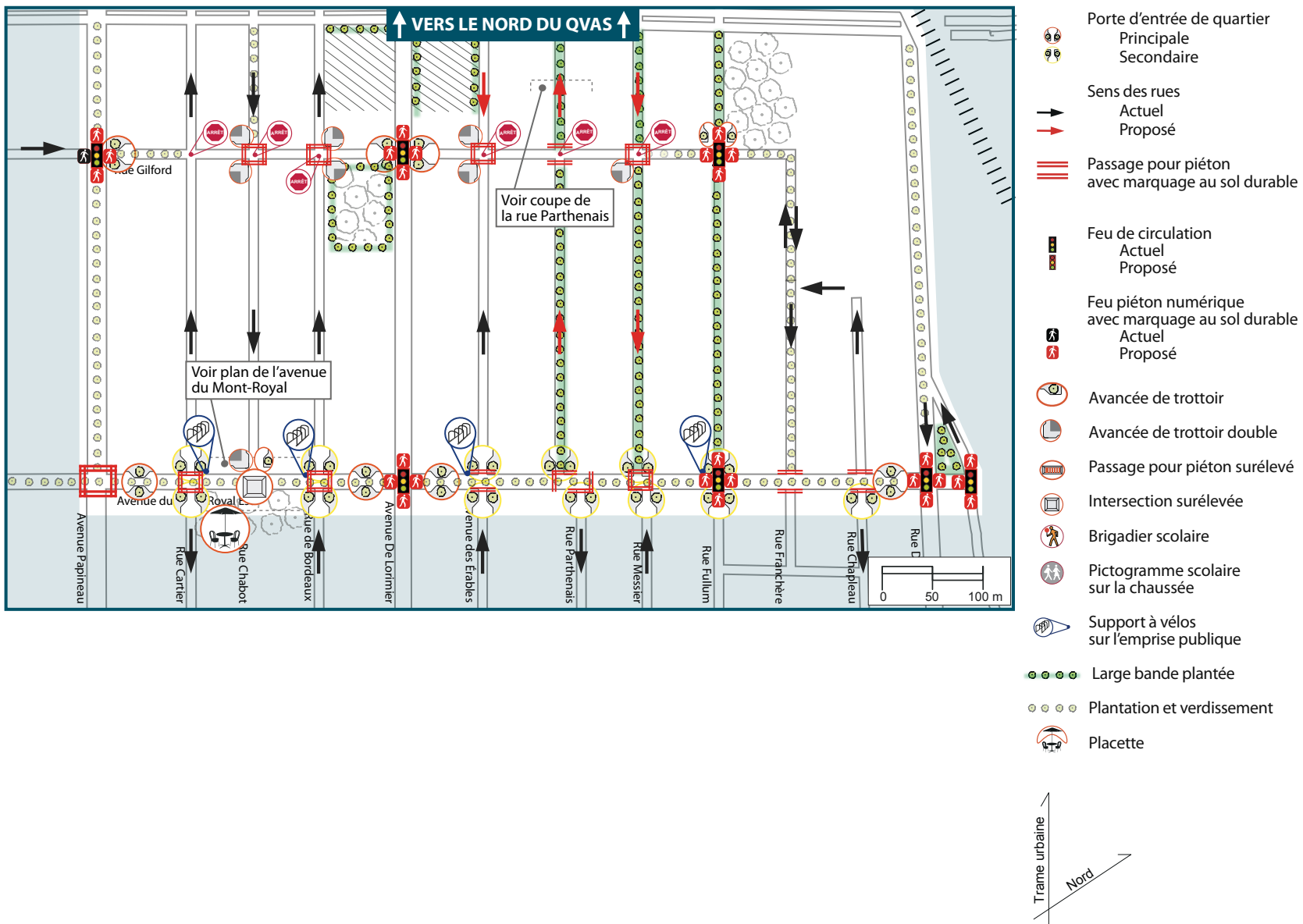
## 36. PLAN DE LA RUE MASSON ENTRE LES RUES CHABOT ET DE BORDEAUX



## 37. PLAN DU BOULEVARD SAINT-JOSEPH ENTRE LES RUES DE LORIMIER ET PARTHENAIS



### 38. PLAN DES INTERVENTIONS SPÉCIFIQUES POUR LE SECTEUR SUD DU QUARTIER





### 39. PLAN DE L'AVENUE DU MONT-ROYAL ENTRE LES RUES CARTIER ET DE BORDEAUX



