

# Sommaire exécutif

---

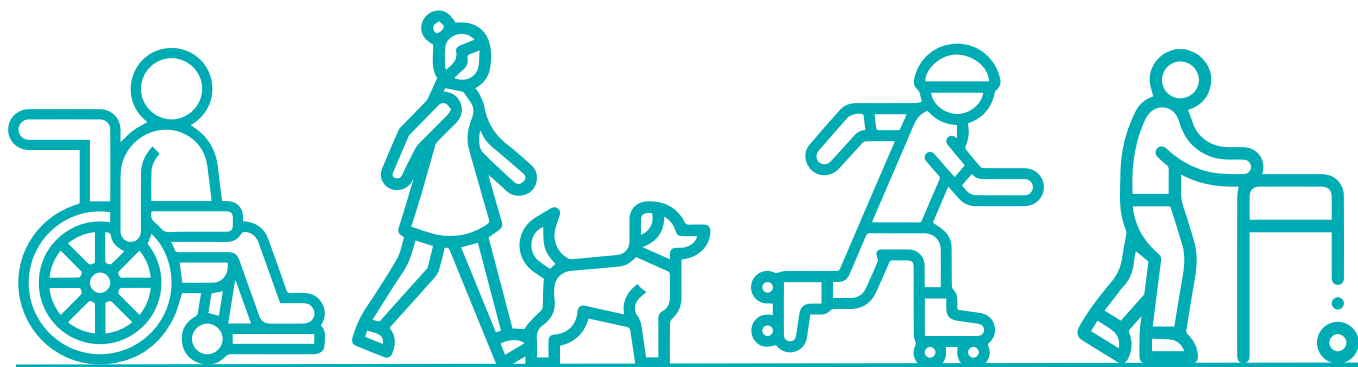
---

Rapport de l'analyse de l'accessibilité en transport collectif et actif du parc Angrignon, du parc de la Promenade-Bellerive et du parc-nature de la Pointe-aux-Prairies

---

---

Septembre 2022



Projet Pour des parcs accessibles

## Sommaire exécutif

Du rapport de l'analyse de l'accessibilité en transport collectif et actif du parc Angrignon, du parc de la Promenade-Bellerive et du parc-nature de la Pointe-aux-Prairies



Ce projet a été réalisé grâce à la concertation des partenaires et le soutien financier du plan d'action 2020-2022 de Montréal – Métropole en santé.

## Introduction

---

L'accès à un parc ou à un espace vert contribue de manière importante au bien-être de la population. Habiter à proximité d'un parc favorise la pratique d'activité physique, les contacts sociaux et la réduction du stress, ce qui permet de vivre mieux et en meilleure santé. En plus d'avoir des effets positifs sur la santé et le bien-être, les parcs ont un impact sur l'environnement en améliorant la qualité de l'air et en diminuant les îlots de chaleur urbains. Cependant, tous n'ont pas accès de façon égale à un parc. Plusieurs barrières physiques peuvent restreindre l'accès au parc, telles que la présence d'artères ou de fracture dans le réseau cyclable. C'est ce que le projet met en lumière et tente d'améliorer par la formulation de recommandations.

Le projet est né de la volonté de cinq (5) organismes partenaires de la mobilisation Montréal physiquement active (MPA) d'avoir une meilleure connaissance de l'accessibilité des grands parcs de l'île de Montréal par les modes de transports actifs et collectifs. Voyagez futé, le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal), la Direction régionale de santé publique de Montréal (DRSP), Société Logique et le Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM) ont travaillé ensemble afin de faire valoir l'importance d'agir sur des enjeux tels que l'accès aux grands parcs, la sécurité routière et les inégalités sociales de santé.

Le but du projet est d'obtenir des améliorations à la desserte en transport en commun, au réseau cyclable et aux aménagements piétonniers desservant les grands parcs, en intégrant la perspective de l'accessibilité universelle, afin que toute la population montréalaise puisse accéder aux grands parcs de l'agglomération, sans barrière physique ou économique. Le rapport présente un portrait de l'accessibilité de trois (3) grands parcs par le transport actif et collectif, ainsi que les recommandations formulées à l'intention des décideurs municipaux et des sociétés de transport pour en améliorer l'accessibilité.

Ce sommaire exécutif présente brièvement les la méthodologie appliquée pour réaliser les analyses, les 3 grands parcs à l'étude, soit le parc Angrignon, le parc de la Promenade-Bellerive et le parc-nature de la Pointe-aux-Prairies, les constats découlant de l'analyse, ainsi que les recommandations qui visent à améliorer l'accessibilité.

## Méthodologie

---

Afin d'établir un portrait de l'accessibilité des grands parcs montréalais par le transport actif et collectif, trois (3) étapes méthodologiques ont été appliquées.

Tout d'abord, la sélection des trois (3) grands parcs s'est basée sur l'établissement de critères objectifs. Une revue de la littérature a permis d'identifier 9 indicateurs de l'accessibilité, soit la proximité, la densité, le zonage mixte, la connectivité, la marchabilité, l'aménagement en faveur des piétons, l'accès en transport en commun, l'accès en transport actif et la sécurité urbaine. En plus des indicateurs identifiés dans la littérature, les porteurs du projet ont considéré trois (3) critères essentiels dans le choix des parcs, soit l'indice de défavorisation matérielle et sociale, les enjeux de sécurité des déplacements actifs et la présence d'îlots de chaleur urbains. En appliquant cet ensemble d'indicateurs, les partenaires ont procédé à une première sélection de quatre (4) grands parcs, qu'ils ont soumise à un comité consultatif constitué pour le projet. Après considération des recommandations des membres du comité, les trois parcs à analyser ont été choisis.

Une fois les parcs sélectionnés, une analyse spatiale a permis d'évaluer l'accès à ceux-ci par le transport actif et collectif. Cette étape a mené à la détermination de zones d'accessibilité en transport collectif, à vélo et à pied. Finalement, l'utilisation de l'outil Ppassage<sup>1</sup> a permis d'évaluer le potentiel piétonnier, la sécurité des déplacements à pied ainsi que la performance en accessibilité universelle du domaine public pour les trajets et les intersections clés autour des trois parcs. Trois (3) intersections et trois (3) tronçons ont été analysés autour des parcs Angrignon et de la Promenade-Bellerive. Trois (3) intersections et deux (2) tronçons ont été analysés aux pourtours du parc-nature de la Pointe-aux-Prairies.

Les résultats des analyses ont été validés lors d'une consultation des usagers et usagères du parc de la Promenade-Bellerive et lors d'un atelier de travail impliquant des professionnel.les de l'aménagement, de la mobilité et de la santé, des élu.es ainsi que des citoyen.nes engagés. Ces deux activités ont permis de prioriser les constats et de bonifier les recommandations formulées à la suite des analyses.

## Parc Angrignon

---

### Secteur à l'étude

Le parc Angrignon est situé dans l'arrondissement du Sud-ouest (quartier Ville-Émard), tout près de l'arrondissement de LaSalle. Il se trouve à proximité de zones résidentielles à forte défavorisation matérielle et sociale, comme les quartiers Ville-Émard et Côte-St-Paul (faisant l'objet d'une démarche de revitalisation urbaine intégrée (RUI)), le secteur Wellington/de l'Église de l'arrondissement de Verdun et certains secteurs de l'arrondissement de Lachine. Il est longé par les boulevards des Trinitaires et de la Vérendrye, deux voies présentant une forte circulation de véhicules et d'autobus. Il est aussi adjacent aux secteurs industriels et commerciaux des arrondissements de LaSalle et du Sud-Ouest (secteurs Turcot et Cabot, d'immenses îlots de chaleur du secteur). Bien qu'il soit adéquatement desservi par le réseau de transport collectif étant donné, notamment, la station de métro Angrignon sur le site même, la présence des voies artérielles environnantes et la faible couverture du réseau cyclable à l'ouest du parc réduisent l'accessibilité par les transports actifs.

### Principaux constats

- **Réseaux cyclables et de vélos en libre-service:** Tous les arrondissements limitrophes et le centre-ville sont joignables en 30 minutes. Peu de voies cyclables à l'ouest du parc et coupure au nord-est, due à la présence de l'autoroute 20.
- **Réseau piétonnier:** Le fait que le parc soit clôturé impose des détours pour se rendre aux différentes entrées, ce qui pourrait dissuader la pratique de la marche. Par ailleurs, le canal de l'Aqueduc au sud du parc limite les déplacements vers le sud, la trame de rue de part et d'autre y étant interrompue. Tout de même, deux passerelles traversant le canal de l'Aqueduc dédiées aux piétons et aux cyclistes assurent la connexion avec l'arrondissement de Verdun en moins de cinq minutes à pied depuis la bordure sud du parc. Le boulevard des Trinitaires, grande artère de 6 voies de largeur et où circulent de nombreux autobus, limite également l'accès aux parcs.

---

<sup>1</sup> Ppassage est une application mobile développée par Société Logique, avec la collaboration de la Direction de santé publique de Montréal, pour réaliser des audits de potentiel piétonnier. Un audit de potentiel piétonnier utilise une grille d'observation afin d'analyser divers aspects de l'aménagement physique d'un secteur ou d'un quartier et d'évaluer sa capacité à favoriser ou non la pratique de la marche. Ppassage se distingue par son intégration d'indicateurs portant sur l'accessibilité universelle. Il permet ainsi de prioriser les interventions à réaliser sur le domaine public pour faciliter les déplacements actifs de tous les piéton.nes, incluant les personnes vivant avec des limitations fonctionnelles.

- **Transport collectif:** Il est facile de se rendre au parc à partir de la station Berri-UQAM (ligne verte/orange) en 30 minutes de métro et, par le fait même, en une vingtaine de minutes à partir du centre-ville. Si plusieurs lignes d'autobus desservent les arrondissements avoisinants, il faut parfois effectuer plusieurs correspondances pour se rendre au parc Angrignon à partir de lieux d'intérêt générateurs de déplacements à proximité, notamment dans Notre-Dame-de-Grâce.
- **Analyse des pourtours avec la méthode Ppassage:**
  - **Surfaces avertissantes:** Le secteur du parc Angrignon présente plusieurs coins de rue (7/12) où le bateau pavé couvre le passage pour piétons et certains coins de rue (8/12) sont dotés de dalles podotactiles. Pour une bonne performance d'accessibilité universelle, tous les coins de rue d'une intersection doivent être dotés de surfaces avertissantes.
  - **Alignement des cheminements piétonniers:** Aux abords du parc Angrignon, les bateaux pavés sont alignés avec les trottoirs et les traverses piétonnes en seulement 3 des 24 approches d'intersection étudiées.
  - **Voies et équipements cyclables:** Près de la station de métro Angrignon, aucun support à vélos n'a été recensé, et ce, malgré la présence du métro et d'un terminus d'autobus.
  - **Transports collectifs et abribus:** Aucun abribus, ni banc n'a été installé à l'arrêt situé près de l'avenue Lamont sur le boulevard des Trinitaires.
  - **Entrées charretières :** La sortie du terminus d'autobus à l'angle de l'avenue Irwin et du boulevard des Trinitaires génère beaucoup de va-et-vient de véhicules, ce qui compromet la sécurité des piétons circulant sur le trottoir près de ces entrées charretières.
  - **Passages pour piétons :** Aucune des trois intersections auditées autour du parc Angrignon n'a de passages pour piétons sur l'ensemble de ses traverses.
  - **Temps de traverse :** Aux feux de circulation de l'intersection des Trinitaires/ Irwin, la phase pour piétons pour traverser est trop courte.









## Recommandations

Note : certaines recommandations n'apparaissent que sur la carte à la page suivante, afin d'éviter les redites.


- **Accessibilité et transport actif**
  - L'atelier professionnel a confirmé que la création de liens cyclables à l'est et à l'ouest est une priorité. Il est également recommandé que le prolongement du lien cyclable permette de rejoindre la piste longeant le canal de Lachine et la passerelle à la hauteur de la Halte de la grue Lasalle-Coke
  - L'atelier professionnel a également mis à jour une demande pour plus de signalisation en bordure du boulevard des Trinitaires, tant pour les cyclistes que pour les piétons, afin de les orienter vers les sentiers et pistes existants.
  - Réduire à 4 voies de circulation le boulevard de la Vérendrye, au lieu de 6, et réaménager l'espace en faveur du transport actif et du verdissement.
  - Sécuriser les traverses piétonnes existantes, notamment avec des mesures d'apaisement de la circulation.

## Recommandations Parc Angrignon

### Transport actif

-  Sécuriser le passage de l'autoroute 20 et de la rue Notre-Dame pour les cyclistes en provenance du quartier Saint-Pierre de l'arrondissement de Lachine.
-  Développer le réseau cyclable à l'ouest du parc (vers l'arrondissement de LaSalle) et à l'est pour faire la connexion avec le parc Ignace-Bourget.
-  Ajouter de la signalisation sur la piste cyclable sur le boul. de la Vérendrye pour diriger les cyclistes à l'entrée principale sud sur le chemin du parc Angrignon.
-  Ajouter une station de BIXI à proximité de l'entrée sud-est du parc par le Pont Claude-Brunet et de l'Institut universitaire en santé mentale Douglas ainsi qu'à l'entrée Jean-Chevalier.
-  Aménager une entrée au coin sud-ouest du parc, pour éviter aux piétons et cyclistes de LaSalle de faire un long détour.
-  Aménager une voie cyclable de l'entrée ouest sur la rue Jean-Chevalier jusqu'à la piste cyclable existante de la rue Lapierre
-  Aménager une traverse piétonne à la jonction des rues Louis-Hébert et Guy-Bouchard, soit donnant sur une des entrées nord
-  Installer des supports à vélos à proximité de la station de métro Angrignon et du terminus d'autobus

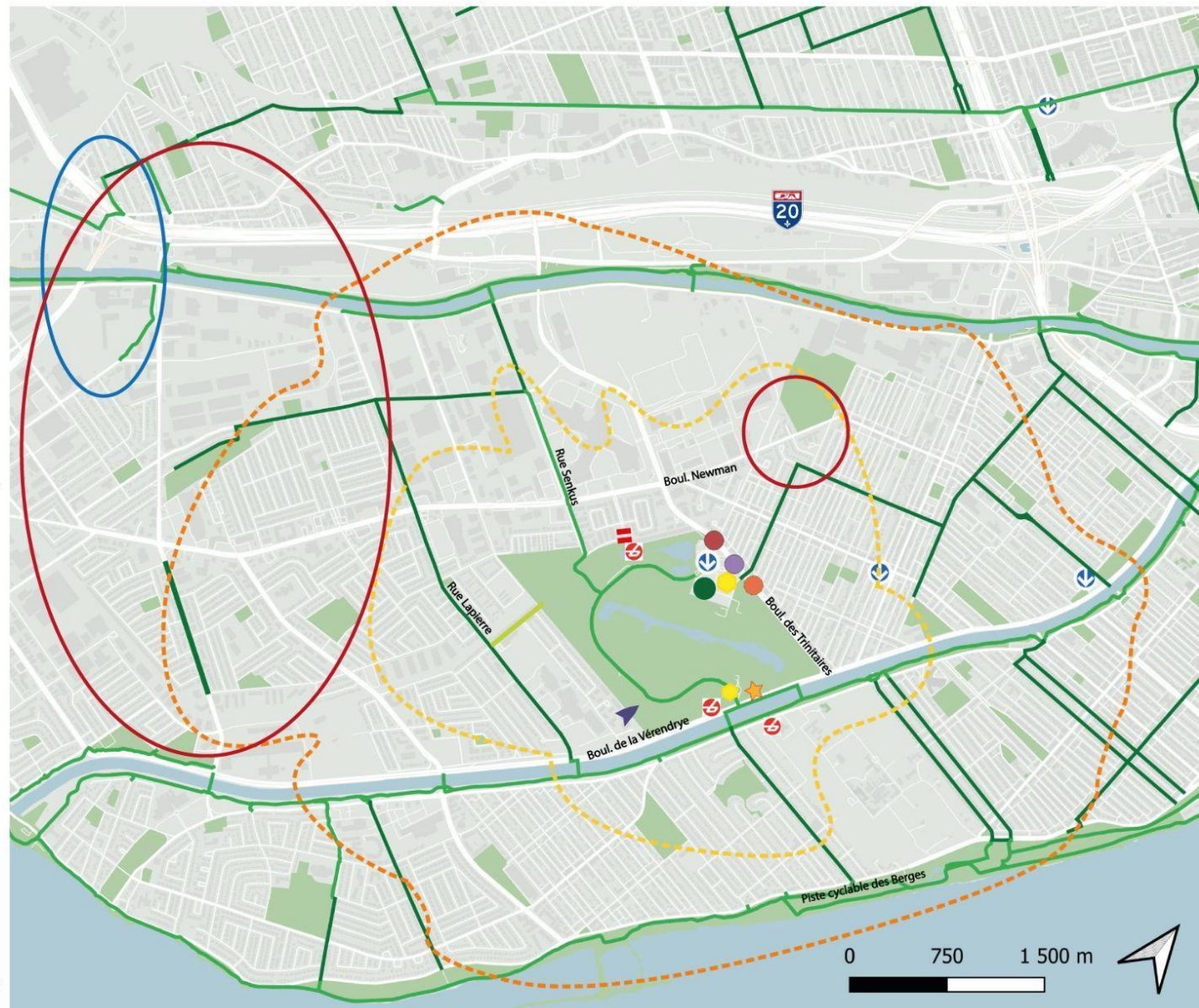
### Transport collectif

-  Aménager une aire d'attente (abribus) universellement accessible aux arrêts d'autobus de la STM à proximité des entrées du parc, ex. près de l'avenue Lamont et celle à l'entrée sud au coin du chemin du parc Angrignon.

Ajouter de la signalisation pour diriger les piétons vers l'entrée du parc à partir des arrêts d'autobus

Augmenter la fréquence de passage des lignes d'autobus (110, 112, 109, 78, 37, 36)

Afficher les horaires d'autobus à tous les arrêts



- |   |   |   |  |
|---|---|---|--|
|  Ave Irwin   |  Zones d'accessibilité |  Bande et chaussée |  Station de métro |
|  Ave Lamont  |  15 minutes à pied     |  Piste et sentier  |  |
|  Rue Lacroix |  30 minutes à pied     |   |  |

# Parc de la Promenade-Bellerive

---

## Secteur à l'étude

Le parc de la Promenade-Bellerive est situé dans l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve (quartier Mercier-Est), tout près de la ville liée de Montréal-Est et de l'arrondissement d'Anjou. Cet espace vert, de 2,5 km de long, traverse des secteurs de plus en plus diversifiés en termes socio-économiques, mais il demeure entouré de zones résidentielles à forte défavorisation matérielle, notamment le territoire faisant l'objet d'une démarche de Revitalisation urbaine intégrée dans Mercier-Est et le secteur St-Victor. De plus, il se situe à proximité des enclaves résidentielles Guybourg et Haig-Beauclerk, dans le quartier voisin de Mercier-Ouest. Le parc est longé par la rue Notre-Dame Est, une voie présentant un fort débit de circulation, avec une présence importante de camionnage, et possède un caractère accidentogène. Aussi, le parc est à proximité des secteurs industriels Assomption Sud—Longue-Pointe et de Montréal-Est, qui constituent d'imposants îlots de chaleur.

## Principaux constats

- **Réseaux cyclables et de vélos en libre-service:** On retrouve trois stations dans un rayon de 15 minutes de marche, dont deux bordant le parc sur la rue Notre-Dame et une située au métro Honoré-Beaugrand (moins de 10 minutes). Une cinquantaine de stations BIXI rendent les déplacements à vélo vers le parc possibles à partir des arrondissements limitrophes en 30 minutes et moins. Les déplacements est-ouest sont aisés, mais les déplacements nord-sud vers les arrondissements situés plus au nord sont difficiles en raison de la présence de l'autoroute 40.
- **Réseau piétonnier:** Bien que la trame de rue orthogonale permette une bonne connexion vers le parc, le fort débit routier de la rue Notre-Dame Est reste un frein pour les personnes vulnérables. La présence du chemin de fer à la hauteur de l'avenue Souigny demande parfois aux piétons résidant dans Tétraultville d'effectuer des détours afin de se rendre au parc.
- **Transport collectif:** Il est possible de se rendre au parc en 45 minutes de métro et d'autobus depuis la station Jean-Talon (lignes orange/bleue), la station Lionel-Groulx (lignes orange/verte) et la station Longueuil (terminus de la ligne jaune). À partir de la station Honoré-Beaugrand, le parc se situe à 30 minutes à pied, à 10 minutes à vélo ou en 15 minutes d'autobus. Le parc est desservi directement par deux lignes d'autobus qui le connectent entre autres à la station Honoré-Beaugrand, mais les fréquences sont insuffisantes et il manque des lignes reliant le nord et le sud de Mercier-Est
- **Analyse des pourtours avec la méthode Ppassage:**
  - **Surfaces avertissantes:** Les intersections Notre-Dame/des Ormeaux et Notre-Dame/Taillon près de la Promenade-Bellerive (fig 2), bien que les bateaux pavés couvrent en général les passages pour piétons, ne sont munies d'aucune surface avertissante.
  - **Alignement des cheminements piétonniers:** Bonne performance près de la Promenade-Bellerive, où 10 cheminements sur 22 sont rectilignes et permettent une bonne orientation dans l'espace, ce qui est particulièrement important pour les personnes vivant avec une limitation visuelle. L'intersection Notre-Dame/ Taillon est d'ailleurs exemplaire à cet égard.
  - **Voies et équipements cyclables:** On note aussi la présence d'une station BIXI sur la rue Des Ormeaux, adjacente au parc Clément-Jetté Sud, près de la Promenade-Bellerive.

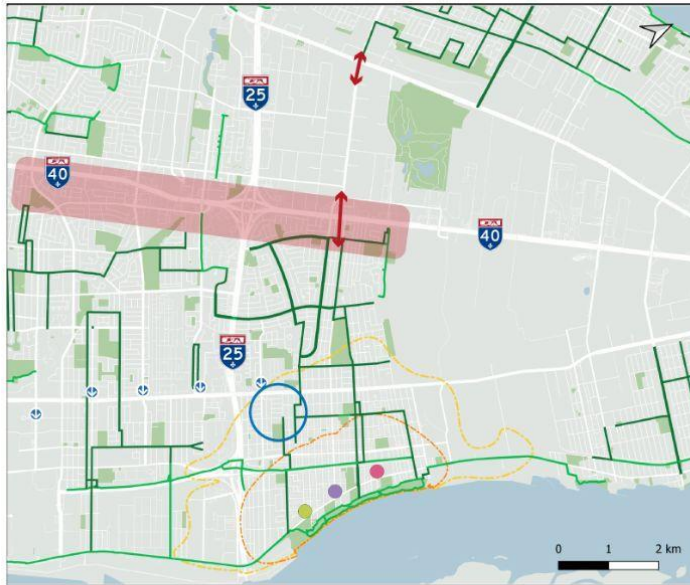
- **Transports collectifs et abribus:** toutes les intersections analysées possèdent des arrêts d'autobus, mais celle de Notre-Dame/Taillon ne possède aucun banc ni abribus.
- **Entrées charretières:** les entrées charretières de la station-service au coin de la rue Saint-Donat et de la rue Notre-Dame génèrent beaucoup de va-et-vient de véhicules, ce qui compromet la sécurité des piétons.
- **Passages pour piétons:** Le secteur de la Promenade-Bellerive est doté de passages pour piétons à toutes les traverses des intersections auditées.
- **Temps de traverse :** Lors de la consultation des usagers du parc, cet enjeu a été le plus consensuel : plus de 50% des répondant.es étaient tout à fait d'accord, ou d'accord avec l'affirmation: «Les temps de traverse sont insuffisants aux intersections avec feux ».

## Recommandations

### ● Accessibilité et transport actif

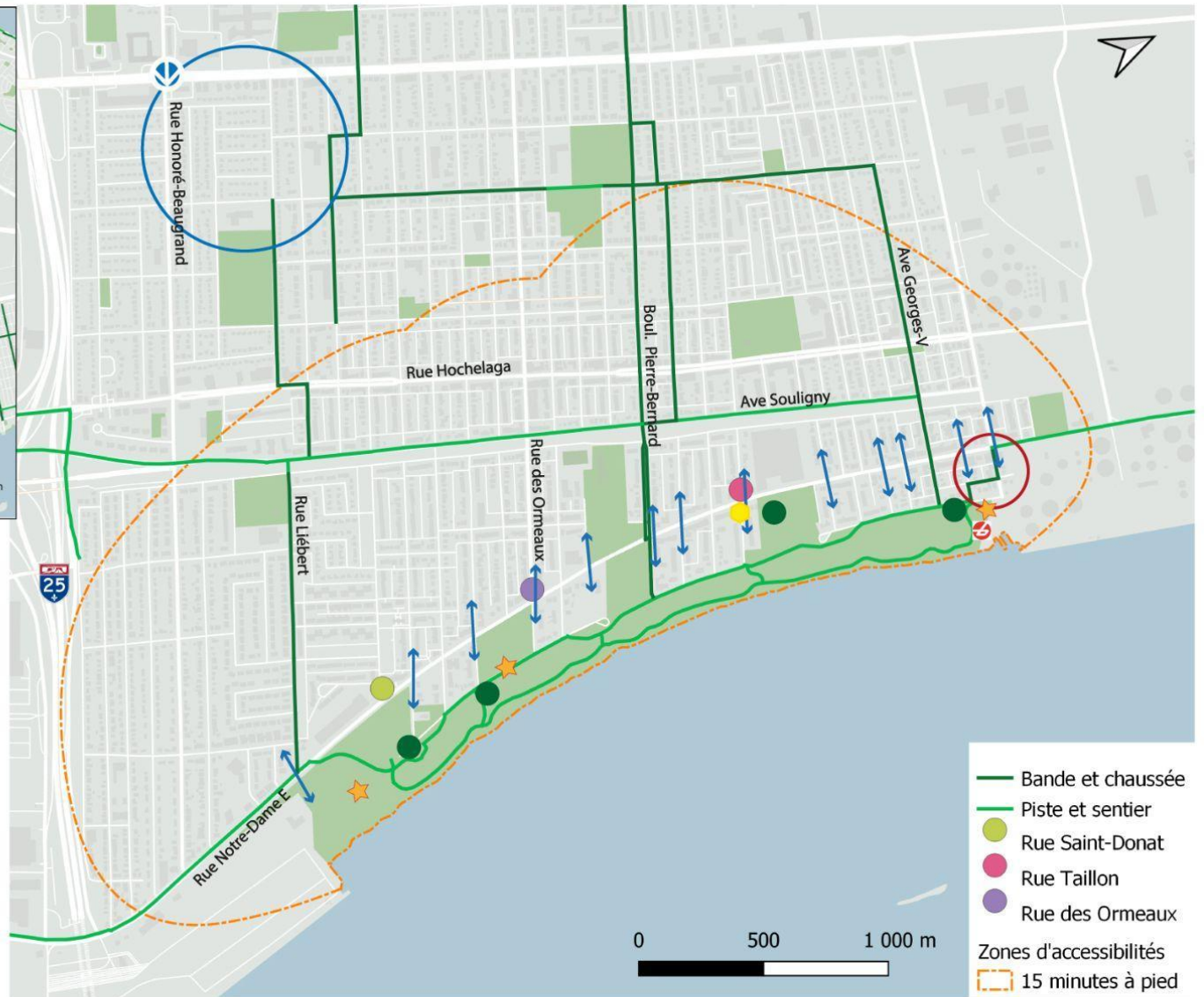
- Aménager un lien cyclable entre le parc, Anjou et Rivières-des-Prairies, notamment par la poursuite du réseau sur les boulevards Ray-Lawson et Armand-Bombardier - les interventions liées au développement de liens cyclables lors de la consultation in situ étaient appuyées par 54% des répondant.es.
- Développer le tronçon cyclable entre les avenues Gonthier et Georges-V sur la rue Notre-Dame Est
- Sécuriser les passages à la hauteur de l'Autoroute 40 pour les cyclistes en provenance d'Anjou et de Saint-Léonard
- Ajouter de la signalisation aux entrées est et ouest pour diriger les cyclistes vers la piste cyclable Notre-Dame est
- Ajouter une station BIXI à l'est du parc pour assurer une couverture de l'ensemble du parc en vélos libre-service
- Ajouter des traverses piétonnes tout au long du parc, ou sécuriser celles existantes avec l'ajout d'une signalisation adaptée, afin de traverser sécuritairement Notre-Dame Est
- Ajouter des supports à vélo et des bornes de réparation de vélo était soutenu par 57 % des citoyen.nes sondé.es lors des entretiens in situ





### Recommandations Parc de la Promenade-Bellerive

- Aménager un lien cyclable entre le parc, Anjou et Rivières-des-Prairies, notamment par la poursuite du réseau sur le boulevard Ray Lawson et Armand-Bombardier.
  - Sécuriser les passages à la hauteur de l'Autoroute 40 pour les cyclistes en provenance de Anjou et de Saint-Léonard.
  - Développer le tronçon cyclable entre le métro Honoré-Beaugrand et le parc en créant un nouveau lien cyclable entre la station et la piste existante sur la rue Liébert.
- Transport actif
- Développer le tronçon cyclable entre l'avenue Gonthier et Georges-V. sur la rue Notre-Dame Est.
  - Ajouter de la signalisation aux entrées est et ouest pour diriger les cyclistes dans la direction à prendre pour retourner sur la piste cyclable Notre-Dame est.
  - Ajouter une station BIXI à l'est du parc pour assurer une couverture de l'ensemble du parc en vélo libre-service.
  - S'assurer que le nombre, la localisation et l'état des supports à vélos sont adéquats pour les cyclistes.
  - Ajouter des traverses piétonnes tout au long du parc afin de traverser sécuritairement Notre-Dame Est.



- Bande et chaussée
- Piste et sentier
- Rue Saint-Donat
- Rue Taillon
- Rue des Ormeaux
- Zones d'accessibilités 15 minutes à pied

### Transport collectif

- Ajouter des bancs aux arrêts de l'intersection Taillon/Notre-Dame.

S'assurer que le mobilier urbain sera installé à l'extérieur des corridors piétonniers.

Ajouter d'autres connexions d'autobus direct nord-sud et est-ouest avec les arrondissements limitrophes

Augmenter la fréquence de passage des lignes 22 et 185

Afficher les horaires d'autobus à tous les arrêts

# Parc-nature de la Pointe-aux-Prairies

---

## Secteur à l'étude

Localisé dans l'arrondissement de Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles, ce grand parc est situé à proximité de zones résidentielles à forte défavorisation matérielle et sociale. Il est longé, voire fragmenté, par des emprises de circulation routière et ferroviaire importantes. L'achalandage motorisé et des aménagements déficients en termes de mobilité active rendent la visite de ce parc risquée, pour les piéton.nes, les cyclistes, les aînés et les personnes vivant avec des limitations fonctionnelles. Enfin, ce parc est adjacent à l'immense secteur industriel de la Pointe-de-l'Île, l'un des deux grands pôles d'emploi industriels de Montréal, mais aussi un immense îlot de chaleur.

## Principaux constats

- **Réseau cyclables et de vélo en libre-service:** Peu de voies cyclables provenant de l'ouest rejoignent le parc, particulièrement en raison de la présence du parc industriel d'Anjou et de l'interruption des axes routiers par la zone industrielle de Montréal-Est. Aucune station de vélo en libre-service BIXI ne se situe à proximité du parc. La plus proche se trouve à une quinzaine de minutes de vélo des secteurs du Fleuve et du Bois-de-l'Héritage (au sud), mais à une cinquantaine de minutes de marche.
- **Réseau piétonnier:** Il y a un manque de communication des voies piétonnières entre la portion nord et sud du parc. Seulement deux passages relient ces deux portions : le boulevard Gouin à l'est et un sentier le long de la voie ferrée à l'ouest, menant aux boulevards Maurice-Duplessis et Gouin. De plus, l'aménagement du boulevard Gouin n'est aucunement adapté à la marche: les piéton.nes, dont les usager.ères du transport collectif, doivent marcher sur un étroit accotement.
- **Transport collectif:** Le parc est situé loin du réseau de métro et les trajets en transport collectif, qui impliquent au moins un transfert en autobus, sont très longs pour les non-résident.es du secteur. Un trajet dure plus d'une heure si on réside plus loin que les stations de métro Berri-UQAM (lignes verte/orange) ou Henri-Bourassa (ligne orange). La portion sud du parc est à 10 minutes de marche de la gare Pointe-aux-Trembles. Toutefois, la ligne de train est seulement en service la semaine, surtout en période de pointe (sept passages par jour en semaine). Les secteurs au nord de l'autoroute 40 sont desservis par une seule ligne d'autobus, soit la ligne 183 Gouin, ayant une fréquence de seulement un passage par heure. Les secteurs au sud sont desservis, depuis la station de métro Honoré-Beaugrand, par les lignes d'autobus 186 Sherbrooke-Est, 189 Notre-Dame et 187 René-Lévesque. Les lignes régulières 186 et 189 ont une fréquence de passage de 15 à 30 minutes la fin de semaine.
- **Analyse des pourtours avec la méthode Ppassage:**
  - **Alignement des cheminements piétonniers:** Pour qu'il y ait alignement des cheminements piétonniers, les trottoirs doivent être dotés de bateaux pavés aux coins de rue. Cet indicateur n'est donc pas mesurable dans le cas du parc-nature de la Pointe-aux-prairies, puisque les intersections et tronçons audités sur la rue Sherbrooke ne disposant d'aucun trottoir.
  - **Obstacles, visibilité et éclairage :** De gros blocs de béton déposés au pied des feux de circulation à quelques intersections de la rue Sherbrooke et quelques irrégularités au sol constituent des obstacles à 5/12 coins de rue observés près du parc-nature de la Pointe-aux-Prairies
  - **Voies et équipements cyclables :** Des sentiers cyclables sont présents à travers le parc et souvent partagés avec les piéton.nes. Des supports à vélos sont présents au chalet de l'Héritage.

- **Transports collectifs et abribus:** Les arrêts d'autobus à proximité de l'intersection où on retrouve une entrée du parc-nature de la Pointe-aux-Prairies (intersection du cimetière) sont dépourvus de banc et d'abribus. Les horaires d'autobus sont rarement affichés aux arrêts observés.
- **Passages pour piétons:** Les traverses des rues Sherbrooke et Damien-Gauthier n'ont aucun passage pour piétons. La présence de l'école secondaire de la Pointe-aux-Trembles et d'une garderie, en plus de l'entrée du parc-nature de la Pointe-aux-Prairies à proximité, génère probablement beaucoup de déplacements à pied. Cette intersection est très dangereuse dans sa configuration actuelle.
- **Mesures de contrôle de la circulation:** Pour le parc-nature de la Pointe-aux-Prairies, seulement l'intersection Sherbrooke Est / entrée du cimetière est munie de feux piétons.

## Recommandations

### ● Accessibilité et transport actif

- Aménager des liens piétons et cyclables plus directs pour traverser l'A40 afin de favoriser les déplacements actifs sécuritaires et conviviaux entre les secteurs nord et sud du parc et afin de remplacer l'ancien chemin qui a été repris par la station d'épuration des eaux usées de la ville (ex: possibilité d'avoir le droit de passage du tunnel du Golf, du moins en hiver) Lors de l'atelier avec les citoyens et professionnel, la Ville a confirmé que ce passage était à l'étude pour une ouverture pour le grand public.
- Ajouter davantage de signalisations claires des passages cyclables où il y a déviation de la piste cyclable de la rue Notre-Dame sur les rues locales et sur les deux trajets cyclables entre le nord et le sud (à partir de l'intersection du boul. Gouin et de la 87e avenue ainsi que du boul. Gouin et la A40 à l'est jusqu'à l'entrée du secteur du fleuve)
- S'assurer que les balises de danger sont bien installées dans les deux sens de la voie cyclable du boul. Gouin sur les poteaux électriques se localisant au milieu de la piste cyclable
- Sécuriser le passage de l'autoroute 40 et ses bretelles lors du croisement avec le boul. Gouin. Lors de l'atelier avec les citoyens et professionnels, cette recommandation a été identifiée comme prioritaire.
- Ajouter une station de BIXI au sud entre les secteurs du Fleuve et du Bois-de-l'Héritage et de deux stations au nord, soit une entre le secteur Rivière-des-Prairies et des Marais (près du Collège Saint-Jean-Vianney) et une dans le secteur résidentiel de Rivière-des-Prairies pour avoir des liens en 30 minutes de vélo
- S'assurer que le nombre, la localisation et l'état des supports à vélo sont adéquats pour les cyclistes
- Aménager une traverse piétonne sécuritaire de la rue Notre-Dame afin relier les deux portions du secteur du Fleuve
- Revoir l'emprise du boul. Gouin : intégrer des corridors piétons officiels, du moins pour le trajet entre les arrêts d'autobus de 183 Gouin et l'entrée du parc (ajouter une traverse piétonne jusqu'à l'arrêt au nord de Gouin) ainsi qu'un corridor qui lie le Collège St-Jean-Vianney avec les entrées du parc
- Bonifier les aménagements sur la rue Sherbrooke entre Damien-Gauthier et Yves-Thériault : améliorer l'éclairage, dégager les coins de rue de tout obstacle qui nuit à la circulation et à la visibilité des piétons et ajouter des feux piétons aux intersections. Cette recommandation découle de l'atelier professionnel.









## Recommandations Parc-Nature de la Pointe-aux-Prairies

Améliorer l'éclairage aux intersections étudiées

Apaiser par des mesures physiques la circulation motorisée sur la rue Sherbrooke


### Transport actif

Réaménager l'emprise du boul. Gouin et la rue Sherbrooke, pour y aménager des trottoirs, avec bateaux-pavés assurant l'accessibilité universelle, ou un corridor sécuritaire pour les piétons.

-  Ajouter des feux pour piétons aux intersections Sherbrooke/Yves-Thériault et Sherbrooke/Damien-Gauthier
-  Ajouter des passages pour piétons à l'intersection Sherbrooke/Damien-Gauthier
-  Ajouter de la signalisation pour diriger les piétons vers l'entrée du parc à partir de l'arrêt d'autobus Sherbrooke/Yves-Thériault (trajet à pied le plus court)
-  Aménager au minimum un passage piétons très clairement signalisé pour traverser la rue Notre-Dame
-  Aménager des liens piétons et cyclables plus directs pour traverser l'A40 afin de favoriser les déplacements actifs sécuritaires et conviviaux entre les secteurs nord et sud du parc
-  S'assurer que le nombre, la localisation et l'état des supports à vélos sont adéquats pour les cyclistes
-  Ajouter une station de BIXI au sud entre les secteurs du Fleuve et du Bois-de-l'Héritage et de deux stations au nord, soit une entre le secteur Rivière-des-Prairies et des Marais (près du Collège Saint-Jean-Vianney) et une dans le secteur résidentiel de Rivière-des-Prairies pour avoir des liens en 30 minutes de vélo
-  Sécuriser les entrées Est du parc de part et d'autre de l'autoroute, avec de l'éclairage et des panneaux indiquant la présence de piétones et cyclistes

S'assurer que les balises de danger sont bien installées dans les deux sens de la voie cyclable du boul. Gouin sur les poteaux électriques se localisant au milieu de la piste cyclable

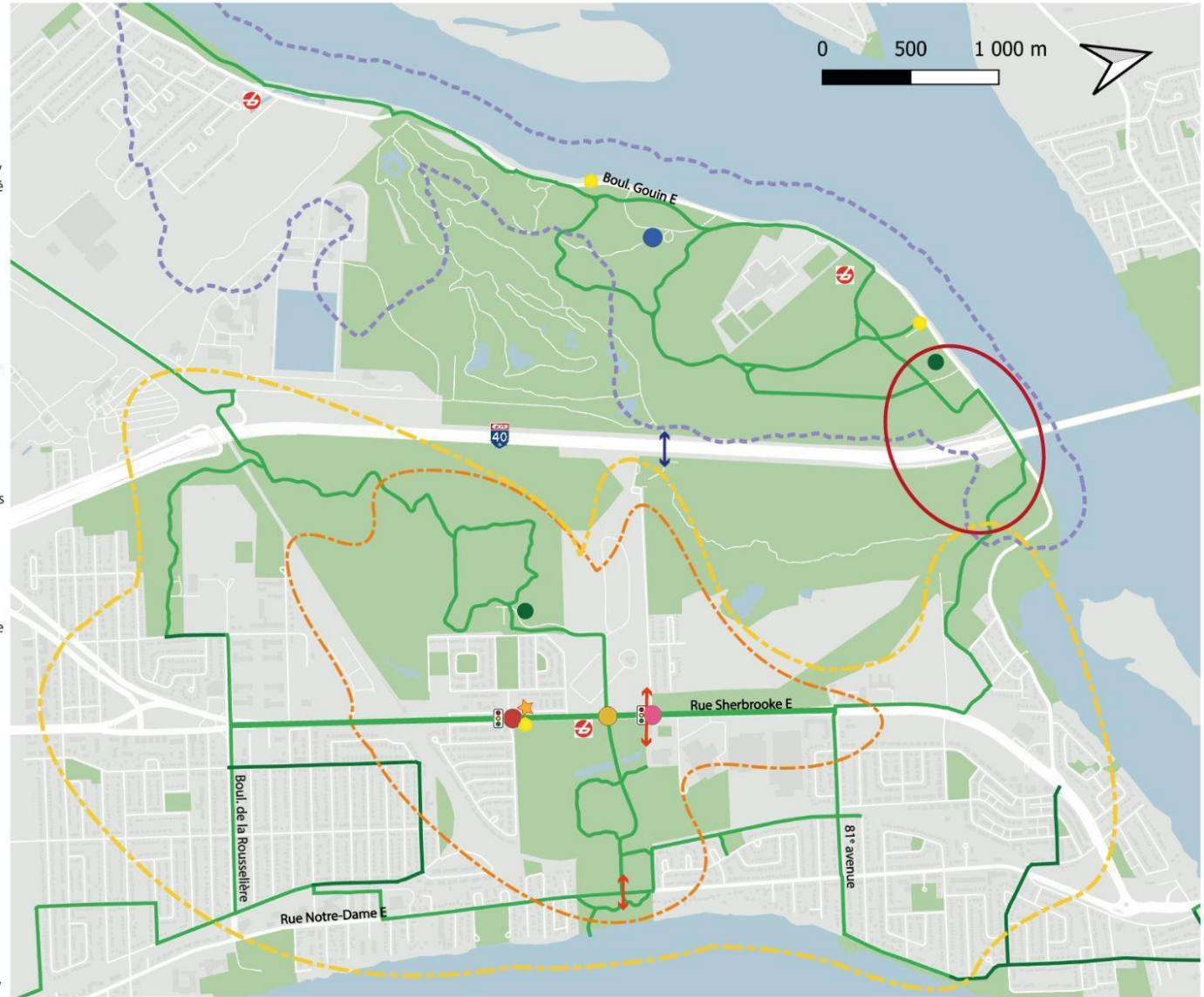
### Transport collectif

-  Aménager l'aire d'attente aux arrêts d'autobus de la STM à proximité des entrées du parc : intersection Sherbrooke/Yves-Thériault et sur le boul. Gouin



Augmenter la fréquence de passage des principaux autobus : 183, 189 et 186

Coordonner les passages des autobus reliant le sud et le nord du parc, soit la ligne 183 Gouin avec les lignes 189 Notre-Dame/186 Sherbrooke Est





Ajouter les horaires d'autobus à tous les arrêts





### Zones d'accessibilité

-  15 minutes à pied
-  30 minutes à pied
-  30 minutes à pied du Pavillon

### Entrées du parc

-  Pavillon des marais
-  Ave. Yves-Thériault
-  Entrée du parc
-  Rue Damien-Gauthier

### Réseau cyclable Montréal

-  Bande et chaussée
-  Piste et sentier

## Recommandations générales

---

Les analyses effectuées ont fait ressortir des constats spécifiques à chacun des parcs étudiés mais également certains constats généraux aux trois parcs. Si on regarde la situation de l'ensemble des grands parcs de l'île de Montréal, on constate que ces observations peuvent s'y appliquer de manière globale. Des recommandations générales ont donc été formulées pour faciliter l'accès à ces espaces qui contribuent de manière significative à la santé physique et mentale de la population montréalaise. Ces recommandations ont été identifiées comme prioritaires par les participant.es à l'atelier de travail d'avril 2022, qui ont également relevé des occasions à saisir pour en accélérer la mise en œuvre.

- **Apaiser la circulation autour des grands parcs pour sécuriser leur accès par les modes de transport actifs et collectifs**

Les grands parcs montréalais sont en grande partie bordés - et traversés pour certains - par des voies du réseau routier supérieur. Les volumes et les vitesses de circulation élevés ainsi que le nombre et la largeur des voies à traverser sur ces artères engendrent des enjeux de sécurité pour les usager.ères des modes de transport actifs et collectifs. Il est donc recommandé d'apaiser la circulation autour des grands parcs:

- Réduire la vitesse réelle de la circulation aux pourtours des grands parcs par des mesures d'apaisement de la circulation;
- Réduire les volumes de circulation autour des grands parcs aux moments de fort achalandage en limitant les possibilités de stationnement sur rue (obliger les visiteurs à utiliser les stationnements des parcs);
- Aménager des "zones parcs" apaisées, en s'inspirant des zones scolaires, ou aménager des rues partagées aux abords des grands parcs.

- **Considérer les grands parcs comme des générateurs de déplacements importants**

La fréquentation accrue des parcs et espaces verts pendant la pandémie de Covid-19 démontre l'importance pour la population d'y avoir facilement accès. Pourtant, ces grands espaces sont rarement desservis par une offre structurante en transport collectif ou même par le réseau cyclable. Il est ainsi recommandé de les considérer comme des générateurs de déplacement majeurs et d'adapter la desserte en conséquence.

- Inclure les grands parcs dans l'analyse des tracés des lignes de transport collectif;
- En parallèle à la réduction des volumes de circulation, bonifier la desserte en transport collectif;
- Adapter les horaires de passage en fonction des pics de fréquentation des parcs;
- Compléter le réseau cyclable pour assurer la desserte des grands parcs par des axes cyclables structurants et sécuritaires;
- Relier les axes cyclables en réseau pour rendre les grands parcs accessibles depuis tous les quartiers.

- **Assurer l'accessibilité universelle aux grands parcs, peu importe le mode de transport**

Qu'ils et elles s'y rendent en transport collectif, à vélo ou à pied, les visiteur.euses des grands parcs n'ont pas toutes et tous les mêmes besoins, qui varient en fonction de leurs capacités, de leurs contraintes, de leur culture, de leur expérience, etc. Afin d'assurer un accès universel, concevoir les aménagements et les services de manière qu'ils répondent aux besoins de toutes et tous est essentiel.

- Réaliser des ADS+ (analyses différenciées selon le sexe et intersectionnelles) pour tenir compte des besoins particuliers des différents types d'usager.ères des grands parcs;

- Aménager des débarcadères pour le transport adapté aux entrées des parcs et aux abords des chalets;
- Élargir les trottoirs aux abords des grands parcs, particulièrement entre les arrêts d'autobus et les entrées de parc, pour les rendre conformes aux principes du design universel;
- Allonger les temps de traverses aux alentours des parcs pour répondre aux besoins des personnes à mobilité réduite;
- Concevoir des voies cyclables sécuritaires et "sécurisantes" (convivialité, sentiment de sécurité...) pour permettre l'accès aux grands parcs pour tous les types de cyclistes; aménager selon l'approche AAA (All Ages and Abilities);
- Concevoir des stationnements pour vélos inclusifs, soit qui peuvent accueillir des types de vélos adaptés ou particuliers (ex.: vélos-cargos);
- Porter une attention spéciale au traitement des intersections, lieux de conflit potentiel entre usagers de la rue;
- Tenir compte des besoins hivernaux dans la conception des aménagements.

## Opportunités et suites éventuelles

---

Plusieurs politiques, programmes et projets de la Ville de Montréal ou des arrondissements peuvent être mis à contribution pour améliorer l'accessibilité des grands parcs de l'île. Le projet en cours de refonte du réseau d'autobus de la STM, qui vise à repenser le réseau pour le rendre plus attrayant et adapté à l'évolution de l'île de Montréal, constitue également une occasion de revoir la desserte des grands parcs. Les prochains paragraphes proposent quelques leviers à considérer pour accélérer la bonification de l'accès aux parcs.

### Opportunités de mise en œuvre des recommandations

#### ● Parc Angrignon

- Travaux majeurs de réaménagement du parc
- Aménagement du corridor vert Saraguay – Angrignon (parmi les cinq corridors prioritaires)
- Aménagement d'un lien pour le transport actif entre le Sud-Ouest et Notre-Dame-de-Grâce (dalle-parc Turcot)

#### ● Parc de la Promenade-Bellerive

- Plan climat de l'arrondissement de Mercier–Hochelaga–Maisonneuve
- Actions du groupe de travail Interface Ville-Port (Mercier-Est). Certaines initiatives pourraient être étudiées et financées en partie par le port de Montréal.
- Aménagement du corridor vert de l'Est de l'île Lapierre à la Promenade-Bellerive (parmi les cinq corridors prioritaires)
- Création de pôles de mobilité durable
- Projet d'accès au fleuve
- Projet de valorisation du potentiel récréotouristique
- Fermeture permanente de la rue Bellerive devant le parc Pierre-Tétreault.

#### ● Parc-nature de la Pointe-aux-Prairies

- Étude en vue de l'ouverture du passage sous l'autoroute métropolitaine à la hauteur du Golf
- Aménagement du corridor vert de la rivière des Prairies (parmi les cinq corridors prioritaires)

- **Ensemble des grands parcs montréalais**

- Élaboration en cours ou à venir des plans directeurs des parcs Jarry, Jeanne-Mance et Maisonneuve
- Approche Vision Zéro
- Programme d'implantation des rues piétonnes et partagées de la Ville de Montréal
- Phase 2 du Réseau express vélo (REV)
- Étude sur le niveau de confort des rues et des intersections pour les usagers des transports actifs
- Priorisation en cours pour l'entretien et le déneigement du réseau cyclable principal
- Programme de mise aux normes des feux de circulation
- Programme d'auscultation des chaussées
- Intégration de l'analyse de l'accès aux grands parcs dans les Plans locaux de déplacements
- Révision des règlements d'urbanisme des arrondissements
- Refonte du réseau d'autobus de la STM

## Suites éventuelles

Le projet Pour des parcs accessibles a permis de développer une méthodologie d'analyse de l'accessibilité d'un site et de l'expérimenter autour de trois grands parcs de l'agglomération. L'atelier professionnel a montré que des organisations locales, telles que des associations d'amis des parcs, sont intéressées à réaliser une étude similaire autour du parc qui les intéresse. Toutefois, le projet a mobilisé des ressources professionnelles importantes, tant pour ce qui est de l'expertise que du temps consenti. La cartographie des réseaux de transport et des zones d'accessibilité ainsi que la réalisation des audits Ppassage, implique des connaissances qui ne sont pas nécessairement à la portée des groupes locaux à l'heure actuelle.

Les cinq partenaires du projet espèrent donc qu'une suite puisse être donnée à la démarche. Cette suite peut prendre plusieurs formes : analyse de l'accessibilité d'autres grands parcs de l'île de Montréal, formation aux groupes locaux, approfondissement des analyses en intégrant des éléments non retenus dans le projet actuel (ex. : nombre et localisation des supports à vélos, adéquation entre l'offre de stationnement et les besoins réels, etc.). C'est pourquoi les partenaires souhaitent entamer des discussions avec les décideurs municipaux